



Trendbrekers verkeersveiligheid

Een verslag van zes werksessies

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0486678.100
definitief
12 december 2023

Trendbrekers verkeersveiligheid

Een verslag van zes werksessies

projectnummer 0486678.100
documentnummer 02
definitief
12 december 2023

Opdrachtgever

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20906
2500 EX Den Haag

Persoonsgegevens			
datum	beschrijving	vrijgave	
12 december 2023	definitief	12-12-2023	

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Toelichting op dit document	4
1.2	Aanleiding	4
1.3	Doel van de werksessies	4
1.4	Leeswijzer	4
2.	Opzet van de werksessies	5
3.	Veilige infrastructuur binnen bebouwde kom en fiets	7
3.1	Algemene observaties	7
3.2	Opgave 1: 50 km/uur-wegen ombouwen naar 30 km/uur-wegen	8
3.3	Opgave 2: alle fietsinfrastructuur vergevingsgezind	9
3.4	Opgave 3: nieuwe wijken aanleggen volgens richtlijnen (Duurzaam Veilig)	10
4.	Veilige infrastructuur buiten bebouwde kom	11
4.1	Algemene observaties	11
4.2	Opgave 4: alle zone 60 wegen moeten veilig zijn ingericht volgens de richtlijnen	12
4.3	Opgave 5: alle N-wegen moeten veilig zijn ingericht volgens de richtlijnen	13
4.4	Opgave 6: 60 en 80 km/uur-wegen worden verlicht waar kosteneffectief	14
5.	Veilige voertuigen	15
5.1	Algemene observaties	15
5.2	Opgave 7: nieuwe fietsen moeten veilig zijn	16
5.3	Opgave 8: dwingende ISA (retrofit) moet verplicht zijn	17
5.4	Opgave 9: alcoholslot in alle nieuwe voertuigen	18
6.	Gedrag, educatie en voorlichting	19
6.1	Algemene observaties	19
6.2	Opgave 10: gebruik van de fietshelm stimuleren	20
6.3	Opgave 11: beginnende bestuurders moeten zich bewust zijn van risicovolle situaties	21
6.4	Opgave 12: ouderen moeten zich bewust zijn van risicovolle situaties	22
7.	Risicogroepen en handhaving	23
7.1	Algemene observaties	23
7.2	Opgave 13: handhaving intensiveren zodat de pakkans wordt vergroot	24
7.3	Opgave 14: alcoholslot invoeren bij overtreeders	25
7.4	Opgave 15: de ongevalsregistratie moet op orde zijn	26
8.	Werksessie Innovatie	28
8.1	Persona Brenda I (opgave 1)	28
8.2	Persona Brenda II (opgave 2)	29
8.3	Persona Donnie I (opgave 3)	29
8.4	Persona Donnie II (opgave 4)	30
9.	Opsomming met concrete maatregelen en acties	32
	Bijlage 1 Deelnemende organisaties per werksessie	35
	Bijlage 2 Input werksessies (posters met post-its)	38
	Bijlage 3 Beelden werksessie innovatie	53

1. Inleiding

1.1 Toelichting op dit document

De verwachte stijging van het aantal verkeersslachtoffers is zorgwekkend en is voor het ministerie van I&W aanleiding geweest om werksessies te organiseren waarbij met experts wordt nagedacht over aanvullende acties om deze negatieve trend te doorbreken (zie verder ook 1.2). Diverse experts op het gebied van verkeersveiligheid, uit verschillende organisaties hebben tijdens deze sessies suggesties gedaan voor concrete maatregelen die de trend kunnen keren. De suggesties kunnen als uitwerking gezien worden van de in het SWOV-rapport 'Kiezen of Delen' genoemde maatregelen. Dit document is het verslag van de zes werksessies die zijn gehouden onder de noemer 'Trendbrekers verkeersveiligheid'. Het verslag geeft een inzicht in de inhoudelijke inbreng en de uitkomsten van de werksessies.

1.2 Aanleiding

De Tweede Kamer heeft in 2021 de motie van het lid Geurts (CDA) aangenomen waarmee het kabinet wordt opgeroepen om als tussendoelstelling te hanteren dat het aantal verkeersslachtoffers gehalveerd moet zijn in 2030. De regering is opgeroepen om dit als tussendoelstelling te gebruiken voor de ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050. Naar aanleiding van de motie heeft in januari 2022 een rondetafelgesprek plaatsgevonden. Het resultaat daarvan was een lijst aan maatregelen, potentiële trendbrekers. De SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) heeft vervolgens de effecten van de maatregelen in beeld gebracht die daar genoemd zijn. Ook hebben zij de effecten van het doorzetten van huidig beleid berekend. Dit staat beschreven in het rapport "Kiezen of delen".

De conclusie van het onderzoek is dat een halvering van het totaal aantal ernstig verkeersgewonden tot 2030 te ambitieus is. Er kan zelfs een toename van het aantal ernstig verkeersgewonden worden verwacht indien er geen extra maatregelen worden genomen. Het SWOV-rapport geeft ook mogelijkheden aan om met diverse maatregelen het aantal slachtoffers flink te verminderen. Het rapport geeft echter nog geen concrete uitwerking van maatregelen en geeft geen informatie over in hoeverre maatregelen haalbaar, betaalbaar en wenselijk (draagvlak) zijn.

In november 2022 is de Tweede Kamer geïnformeerd over deze tussenstand en dat er vervolg wordt gegeven aan het project trendbrekers. Het project Trendbrekers Verkeersveiligheid, dat loopt van eind 2022 tot medio 2024, zet erop in om samen met de SPV-partners meer inzicht te krijgen in concrete maatregelen met impact op de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030. Onderdeel van deze extra stap is het opstellen van een overzicht met maatregelen door middel van genoemde zes werksessies waarvan in dit rapport verslag wordt gedaan. Het ministerie van I&W organiseert in aanvulling op deze zes werksessies ook nog een internationale sessie om te horen van andere landen wat goede voorbeelden zijn van effectieve maatregelen.

1.3 Doel van de werksessies

Het doel van de werksessies is om de maatregelrichtingen die staan benoemd in het SWOV-rapport 'Kiezen of delen' door te vertalen naar een lijst met concrete maatregelen. Tijdens de sessies is ook ruimte geweest voor eventuele nieuwe maatregelsuggesties.

1.4 Leeswijzer

Dit rapport geeft een indruk van de suggesties, ideeën en voorstellen die door individuen zijn gedaan tijdens de diverse ontwerpessies. Deze suggesties, ideeën en voorstellen zijn op dit moment nog geen volwaardige beleidsopties en nog niet geaccordeerd door de organisaties waarover ze gaan. Pas in een vervolgfase wordt toegewerkt naar volwaardige beleidsopties. Dan wordt onder meer ook gekeken naar de effecten, zoals haalbaarheid, betaalbaarheid en draagvlak.

2. Opzet van de werksessies

De maatregelrichtingen uit het SWOV-rapport 'Kiezen of delen' zijn gebundeld tot zes thema's waarvoor per thema een werksessie is georganiseerd. Het gaat om de volgende thema's:

1. Werksessie Veilige infrastructuur binnen bebouwde kom en fiets (10 oktober 2023)
2. Werksessie Veilige infrastructuur buiten bebouwde kom (10 oktober 2023)
3. Werksessie Veilige voertuigen (12 oktober 2023)
4. Werksessie Gedrag, educatie en voorlichting (12 oktober 2023)
5. Werksessie Risicogroepen en handhaving (24 oktober 2023)
6. Werksessie Innovatie (26 oktober 2023)

De opzet van de elk van de 3 uur durende werksessies was als volgt:

- Door de SWOV is aan het begin van elk van de sessies een toelichting gegeven op de maatregelen die worden behandeld in het rapport 'Kiezen of delen' en wat er bekend is over de effectiviteit van (onderdelen) van deze maatregelen en wat maatregelen in het algemeen effectief maakt in het voorkomen van een grote hoeveelheid verkeersslachtoffers;
- In een carrousel werkvorm zijn 3 opgaven behandeld door 3 groepjes en 3 rondes. Op deze manier kreeg elke aanwezige de gelegenheid om in kleine groepjes voor elk van de opgaven input te leveren;
- Elke groep van circa 6 deelnemers levert bijdrage aan de drie opgaven per werksessie door middel van het plakken van post-its en prioritering van de post-its met belangrijkste geachte onderwerpen;
- Als afsluiter is een vrije brainstorm ronde gehouden waarbij aanwezigen nog suggesties kunnen aandragen buitenom de drie opgaven.

Toelichting

Per werksessie zijn drie opgaven geformuleerd welke gekoppeld zijn aan de maatregelen zoals benoemd in het rapport 'Kiezen of delen'. De formuleringen zijn eerst getoetst bij de SPV-partners. In de hoofdstukken 3 – 8 worden de opgaven toegelicht. De opgaven zijn zodanig geformuleerd dat je vanuit de perspectieven van de verschillende overheidslagen (wegbeheerders) en maatschappelijke organisaties oplossingen kunt bedenken en ook kunt benoemen hoe de verschillende organisaties elkaar kunnen helpen.

Per opgave is een A0 plaat gemaakt zoals als voorbeeld is weergegeven in Figuur 2-1. Deze plaat bevat de titel van de opgave en vier te beantwoorden vragen per stakeholder. De stakeholders zijn Rijksoverheid, Gemeenten, Provincies en Maatschappelijke partners en weergegeven in de hoeken van de poster. Deze partijen werken samen aan de beleidsuitvoering van het SPV2030. De vier vragen per stakeholder zijn:

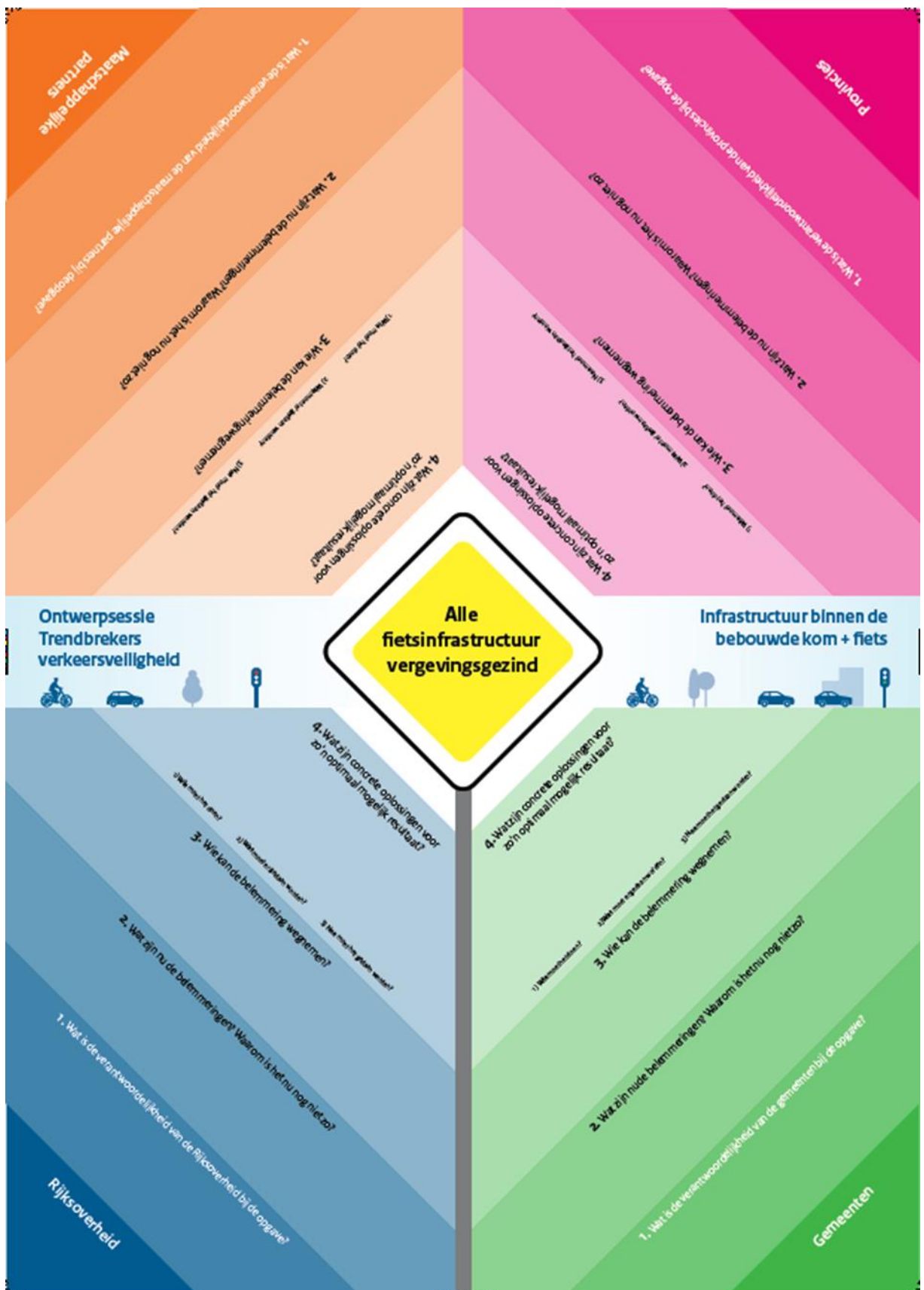
1. Wat is de verantwoordelijkheid bij de opgave?
2. Wat zijn de belemmeringen bij de opgave?
3. Wie kan deze belemmeringen wegnemen?
4. Wat zijn concrete oplossingen voor een zo'n optimaal mogelijk resultaat?

Door de vragen in deze volgorde en vanuit het perspectief van de verschillende stakeholders te behandelen wordt stapsgewijs toegewerkt naar oplossingsrichtingen. Indien deelnemers zelf nog ideeën of vragen hadden die niet in het format van de drie opgaven pasten, was de mogelijkheid om deze op te schrijven op een 'vrij parkeren flap'.

Werksessie 6 kende een iets andere opzet. De opzet van die werksessie staat toegelicht in hoofdstuk 8.

Aanwezigen

Bij de werksessies waren meerdere beleidsadviseurs van wegbeheerders (provincies, grote en kleine gemeenten) en experts van kennisinstituten, brancheverenigingen en adviesbureaus aanwezig. Bijlage 1 toont per werksessie een overzicht van de genodigde organisaties. In totaal waren verspreid over de verschillende werksessie circa 100 verschillende vertegenwoordigers van deze organisaties aanwezig. De deelnemers zijn tijdens de sessie in subgroepen verdeeld van ongeveer 6 tot 10 personen, waarbij rekening is gehouden met de diversiteit van organisaties. Deze groepsgrootte was prettig om mee te werken, om zo te komen tot concrete maatregelen en iedereen ook aan het woord kon komen.



Figuur 2-1 Opgave-poster van één van de opgaven: 'Alle fietsinfrastructuur vergevingsgezind'

3. Veilige infrastructuur binnen bebouwde kom en fiets

Op 10 oktober 2023 stonde de werksessie 'Veilige infrastructuur binnen bebouwde kom en fiets' op het programma. Daarin stonden de volgende opgaven centraal:

- Opgave 1: 50 km/uur-wegen ombouwen naar 30 km/uur-wegen
- Opgave 2: alle fietsinfrastructuur vergevingsgezind
- Opgave 3: nieuwe wijken aanleggen volgens richtlijnen (Duurzaam Veilig)

3.1 Algemene observaties

Bij de werksessie waren de gemeentelijke wegbeheerders, als belangrijkste actor voor veilige infrastructuur binnen de bebouwde kom vertegenwoordigd met een verdeling naar landelijk, hoog stedelijk, grote, middelgrote en kleine gemeenten. Gemeenten zijn vaak primair verantwoordelijk voor veilige infrastructuur binnen bebouwde kom. Daarnaast waren vertegenwoordigers van provincies, het ministerie van I&W, meerdere kennisinstituten en (branche)organisaties aanwezig. In bijlage 1 staan de aanwezige organisaties vermeld.

Bij de behandeling van de drie opgaven komen een aantal dilemma's en uitdagingen waar wegbeheerders die voor deze opgaven aan de lat staan, steeds terug. Het gaat dan om:

- De gemeenten en provincies komen moeilijk uit de belangenafweging tussen bijvoorbeeld 'bereikbaarheid OV en hulpdiensten, natuur- en cultuurhistorische waarden, stedenbouwkundige kwaliteit en veiligheid';
- Er is discussie over uniformiteit versus maatwerk. Enerzijds wordt genoemd dat het Rijk dwingender kan zijn in het opvolgen van ontwerprichtlijnen om zo uniformiteit na te streven. Tegelijkertijd geven gemeenten ook aan dat ze behoefte aan vrijheid hebben omdat ze zelf het beste beeld hebben wat nodig is op een specifieke locatie;
- Bij de uitvoering van opgave 1 en 2 stuiten gemeenten op verschillende belangen binnen de eigen organisatie (voorbeeld: de beleidsafdeling streeft een richtlijnconform ontwerp na, maar de beheerafdeling streeft naar een inrichting met minder of goedkoper onderhoud);
- Er lijkt een sterke behoefte te bestaan om in regionaal verband op te trekken bij de uitwerking van de opgaven (hangt immers samen met wegcategorisering en die houdt niet op bij de gemeentegrens). Ook is behoefte aan afstemming en kennisdeling over de aanpak en richtlijnen die daarbij gewenst is;
- Een gebrek aan financiële middelen om vooral met opgave 1 en 2 voortvarend aan de slag te kunnen gaan. De gemeenten die de grootste wegbeheerder zijn binnen de bebouwde kom, hebben beperkt financiële middelen, waardoor de aanpak van deze opgaven traag verloopt en het een meerjarenplanning vergt om aan de slag te gaan met de (her)inrichting van fiets- en weginfra;
- Een gebrek aan draagvlak (bijvoorbeeld bij hulpdiensten en OV-maatschappij) om aan de slag te gaan met een groter areaal aan 30 km/uur-wegen. Het draagvlak wordt bepaald door meerdere factoren zoals de omgeving, de aanwezigheid van openbare voorzieningen, de populariteit, het gebruik en beschikbaarheid van voor andere modaliteiten dan auto. De aanpak van de opgaven kan daardoor per wegbeheerder sterk verschillen;
- Het STOMP-principe (Stappen vervolgens naar Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en ten slotte naar de Privéauto) zou nadrukkelijker ingebed moeten worden (her)inrichtingsopgaven binnen de bebouwde kom. Dit draagt naast verbetering van de verkeersveiligheid ook bij aan verbeterde leefbaarheid binnen de bebouwde kom;
- Vooral bij kleinere gemeenten is een gebrek aan kennis om tot een goede belangenafweging te komen en met instemming van lokale politiek en bestuur de uitvoering gerealiseerd te krijgen. Bij opgave 1 gaat het om wijziging van snelheidsregime, dat vergt een gedegen onderbouwing.

3.2 Opgave 1: 50 km/uur-wegen ombouwen naar 30 km/uur-wegen

Omschrijving van de opgave

Deze opgave is een vertaling van de maatregel “Van 50 km/uur naar 30 km/uur binnen bebouwde kom” zoals in het rapport ‘Kiezen of delen’ staat geformuleerd. De maatregel draait om een gedeeltelijke limietverlaging binnen de bebouwde kom van 50 naar 30 km/uur. De SWOV verwacht dat deze maatregel, waarbij de helft van de GOW50 wordt omgebouwd naar GOW30, leidt tot een jaarlijkse daling van het aantal slachtoffers binnen de bebouwde kom. Als in 2030 de helft van het aantal 50 km/uur-wegen naar 30 km/uur-wegen is omgevormd, dan zou dat in 2030 60-100 verkeersdoden en 700-900 ernstig verkeersgewonden besparen (SWOV).

Verantwoordelijkheden en belemmeringen volgens aanwezigen

De primaire verantwoordelijkheid van deze opgave ligt volgens aanwezigen bij de gemeenten. Zij zijn de voornaamste beheerder van de wegen binnen de bebouwde kom waar deze 50- en 30 km/uur regimes voorkomen. De gemeenten hebben ook de meeste kennis van het wegennet en het beste zicht op welke wegen in aanmerkingen kunnen komen voor een lager snelheidsregime. Gemeenten kunnen met ondersteuning van maatschappelijke partners en adviesbureaus een belangenafweging maken die nodig is om te komen tot een keuze of een weg geschikt is voor het wijzigen van het snelheidsregime van 50 naar 30. Vervolgens zullen de betreffende wegen onder regie van de wegbeheerder zodanig ingericht moeten worden, dat de weg ook een geloofwaardige snelheidslimiet heeft. De hogere overheden (provincies en Rijk) kunnen gemeenten te ondersteunen met kennisdeling en geld voor uitvoering van inrichting 30-wegen. Ook het bovenliggend wegennet zal op een logische manier aangesloten moeten worden. De provincie kan verantwoordelijkheid nemen om trekker te zijn van een integrale gebiedsanalyse met een regionaal goed afgestemd wegencategoriseringsplan. Bij deze opgave worden de volgende belemmeringen gehoord:

- Een lager snelheidsregime betekent langere rijtijden voor het openbaar (bus)vervoer wat impact heeft op de exploitatiekosten. Ook leidt een lager snelheidsregime tot langere aanrijtijden voor hulpdiensten. Het daadwerkelijke effect op aanrijtijden van hulpdiensten en rijtijden voor OV is nog onvoldoende duidelijk uit onderzoek;
- Om sluipverkeer door woonwijken te voorkomen, is het noodzakelijk om een aantal doorgaande wegen met een hoger snelheidslimiet van 50 km/uur (zogenaamde GOW50) te handhaven binnen de bebouwde kom. Dit vraagt om een duidelijke visie en aanpassing van gemeentelijke wegencategorisering dat is afgestemd op de wegencategorisering van aangrenzende wegbeheerders;
- Het uitgangspunt is dat de GOW30-wegen ook als herkenbaar, geloofwaardig en volgens daartoe beschikbare ontwerprichtlijnen (denk aan snelheidsremmers op kruispunten) zijn ingericht. Het uitsluitend vervangen van een bord ‘50’ met een bord ‘30’ is dus onvoldoende;
- Veel 50 km/u-wegen kunnen nu al een ETW30 worden. Daarvoor hoeft niet op GOW30 dilemma’s te worden gewacht;
- De aanpassing van het snelheidsregime vraagt om aanzienlijke investeringen om de wegen hierop in te richten. Gemeenten hebben de budgetten slechtst beperkt beschikbaar, hetgeen vraagt om financiële investering van hogere overheden;
- Vergroting van het areaal aan 30 km/uur-wegen vraagt ook om intensivering van snelheidshandhaving langs deze wegen. En daar is de politie zeer terughoudend in vanwege beperkte capaciteit.

Concrete oplossingen voor een zo’n optimaal mogelijk resultaat

De oplossingen die zijn genoemd om (sneller) voortgang te boeken bij de uitvoering van deze opgave zijn:

- A. De Rijksoverheid en provincies kunnen overwegen om gemeenten financieel te ondersteunen bij het duurzaam veilig inrichten van 30 km/uur-wegen via een extra investeringsimpuls.
- B. Wegbeheerders moeten de benodigde actualisaties van hun wegencategorisering op elkaars beheergrenzen afstemmen. Dat helpt gemeenten om invulling te geven aan het vergroten van het areaal aan goed herkenbaar ingerichte 30 km/uur-wegen.
- C. Rijksoverheid, provincies, gemeenten en maatschappelijke partners kunnen overwegen om intensiever samen te werken zodat een gewijzigde normsnelheid binnen de bebouwde kom ontstaat. Van: ‘binnen de bebouwde kom 50 tenzij 30’, naar: ‘binnen de bebouwde kom 30 tenzij 50’.

3.3 Opgave 2: alle fietsinfrastructuur vergevingsgezind

Omschrijving van de opgave

Deze opgave is een vertaling van de maatregel “Aanleg veilige fietsinfrastructuur” zoals in het rapport ‘Kiezen of Delen’ staat geformuleerd. Veilige fietsinfrastructuur wordt gezien als fietsinfrastructuur die voor fietsers vergevingsgezind is. Vergevingsgezinde fietspaden zijn volgens daartoe geldende ontwerprichtlijnen ingericht. Denk aan voldoende brede obstakelvrije berm, het toepassen van kantbelijning en schuine opsluitbanden en het voorkomen van obstakels zoals (fiets)paaltjes en wegversmallingen. Met vergevingsgezinde fietspaden worden enkelzijdige ongevallen met fietsers voorkomen of hebben deze ongevallen een mindere ernstige afloop. Volgens ‘Kiezen of Delen’ is ongeveer een derde van de enkelzijdige fietsongevallen te voorkomen door een vergevingsgezinde fietsinfrastructuur. De berekening van Kiezen of Delen wijst uit dat als in 2030 alle fietsinfrastructuur veilig zou zijn ingericht, er dan 80-100 fietsdoden en 17.800-20.000 ernstig verkeersgewonde fietsers bespaard zouden kunnen worden. Het is onbekend hoeveel veilige fietsinfrastructuur inmiddels is aangelegd/aangepast.

Verantwoordelijkheden en belemmeringen volgens aanwezigen

De verantwoordelijkheid van deze opgave ligt primair bij elke wegbeheerders die (druk)bereden fietspaden in het beheer hebben. De wegbeheerders geven echter aan niet te weten waar te beginnen met deze omvangrijke opgave. De provincies, kennisinstituten en brancheorganisaties kunnen hierin hun rol pakken om de beschikbare kennis meer uit te dragen en ook stappenplannen aan te bieden voor het prioriteren van bepaalde fietsroutes. Als belemmering bij het oppakken van deze opgaven worden het volgende gehoord:

- Er is een gemis aan data over de huidige inrichting van fietspaden. De informatie die wordt aangeleverd door het kennisnetwerk SPV via de website SPI-monitor (www.spimonitor.nl) biedt nog onvoldoende inzicht;
- Er is een gebrek aan financiële middelen om deze fietspaden daadwerkelijk vergevingsgezind in te richten. Gelet op het grote aandeel van éézijdige fietsongevallen in het totale ongevallenbeeld, vragen aanwezigen om de beschikbare (en extra) budgetten specifiek te alloceren voor het veilig herinrichten van bestaand fietsinfrastructuur;
- Bij de herinrichtingsopgave worden strak geformuleerde en meer dwingend voorgeschreven richtlijnen nodig geacht;
- In handboeken openbare ruimte en bij aanbestedingen van gemeenten en provincies is soms nog onvoldoende aandacht voor vergevingsgezinde fietspaden;
- Er is nog onvoldoende kennis beschikbaar over de effecten van het veilig inrichten, waardoor wegbeheerders terughoudend zijn om aan de slag te gaan met deze opgave;
- Er is vaak ruimtegebrek (vooral in de breedte) om fietspaden volgens richtlijnen in te richten. Wat is dan je handelingsperspectief (haalbaarheid/inpasbaarheid) bij nog strenger voorgeschreven inrichtingseisen?

Concrete oplossingen voor een zo’n optimaal mogelijk resultaat

De oplossingen die zijn genoemd om (sneller) voortgang te boeken bij de uitvoering van deze opgave zijn:

- A. De provincies kunnen overwegen om het voortouw te nemen bij kennisdeling met andere wegbeheerders binnen de provincie en hen helpen bij de prioritering met welke fietspaden en welke inrichtingskenmerken te beginnen.
- B. De Rijksoverheid en provincies kunnen de impact en effectiviteit van vergevingsgezinde fietspaden benadrukken en kunnen overwegen prioriteit te geven aan de inrichting van vergevingsgezinde fietspaden bij de verdeling van beschikbaar gestelde verkeersveiligheidsgelden.
- C. De Rijksoverheid kan een centrale inkoop faciliteren voor de aanleg van belijning op fietspaden door een team ‘nationale fietslijnentrekkers’.

3.4 Opgave 3: nieuwe wijken aanleggen volgens richtlijnen (Duurzaam Veilig)

Omschrijving van de opgave

Deze opgave staat op iets andere wijze als maatregel geformuleerd in het rapport 'Kiezen of delen', namelijk: nieuwe wijken aanleggen volgens de inrichtingseisen (Duurzaam Veilig). Daarbij wordt door SWOV bedoeld op een ideale invulling en niet een stapeling van minimale maten die volgens de richtlijnen ook zouden kunnen. De SWOV heeft deze maatregel niet doorgerekend, maar geeft wel aan dat een inrichting van nieuwe wijken volgens inrichtingseisen belangrijk is. De reden dat SWOV deze maatregel niet heeft doorgerekend is vanwege het feit dat in de berekeningsmethodiek het niet mogelijk is om met nieuwe wegen rekening te houden.

Zienswijzen op opgave

De constatering van veel aanwezigen was dat nieuwe woonwijken al volop volgens Duurzaam Veilig kenmerken worden ingericht. Daardoor werd de vraag gesteld of de opgave wel op een juiste manier is geformuleerd. De algemene teneur was dan ook om de opgave breder te trekken dan nieuwe woonwijken en ook verder te gaan dan Duurzaam Veilig ontwerprichtlijnen.

Verantwoordelijkheden en belemmeringen volgens aanwezigen

Gemeenten hebben primair de verantwoordelijkheid. Zij vervullen een toetsende en controlerende rol bij de planontwikkeling die veelal door projectontwikkelaars en adviesbureaus worden opgezet. Voortbordurend op de constatering dat nieuwe wijken al volop volgens Duurzaam Veilig richtlijnen worden aangelegd zou deze opgave ruimer geformuleerd moeten worden. Het kan ambitieuzer. Daarbij valt te denken om deze maatregel ook betrekking te laten hebben op ontsluitingsroutes via bestaande wegennet. En de opgave zou ook van toepassing moeten zijn voor bestaande wijken, die bij de introductie van Duurzaam Veilig soms te sober zijn ingericht. Ook wordt geconstateerd dat met inrichting volgens Duurzaam Veilig het faciliteren van autoverkeer nog te veel centraal staat. Er zou meer aandacht moeten zijn voor inrichting volgens het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en ten slotte naar de Privéauto) en andere vormen van autoluw ontwikkelen en inrichten van nieuwe woonwijken.

Concrete oplossingen voor een zo'n optimaal mogelijk resultaat van deze opgave

De oplossingen die zijn genoemd om (sneller) voortgang te boeken bij de uitvoering van deze opgave zijn:

- A. Alle overheden kunnen overwegen om actieve vervoerswijzen en openbaar vervoer meer te benadrukken in hun mobiliteitsvisies en dat in praktijk te faciliteren (voorbeeld: parkeren aan de rand van de stad en overstap naar openbaar vervoer en fiets faciliteren).
- B. De gemeenten kunnen in samenwerking met ontwikkelaars en stedenbouwkundigen het STOMP-principe leidend laten zijn bij de inrichting van nieuwe (woon)wijken en ook ontsluitingsroutes via bestaande wegen nadrukkelijker betrekken bij dit principe.

4. Veilige infrastructuur buiten bebouwde kom

Op 10 oktober 2023 stond de werksessie ‘Veilige infrastructuur buiten bebouwde kom’ op het programma. Daarin stonden de volgende opgaven centraal:

- Opgave 4: alle 60 km/uur-wegen moeten veilig zijn ingericht volgens de richtlijnen
- Opgave 5: alle N-wegen moeten veilig zijn ingericht volgens de richtlijnen
- Opgave 6: 60 en 80 km/uur-wegen worden verlicht waar kosteneffectief

4.1 Algemene observaties

Bij deze werksessie waren meerdere vertegenwoordigers van provinciale wegbeheerders en Rijkswaterstaat aanwezig. Rijkswaterstaat, provincies, gemeenten en waterschappen beheren samen de 60 km/uur-wegen en N-wegen in Nederland. De waterschappen en gemeenten waren niet aanwezig bij deze sessie. De kennis daarover is tijdens de werksessies door de provincies, CROW en aanwezige adviesbureaus ingebracht. In bijlage 1 staan de aanwezige organisaties vermeld.

Bij de behandeling van de drie opgaven komen een aantal dilemma's en uitdagingen waar provincies, waterschappen en gemeenten voor staan, steeds terug. Het gaat dan om:

- Gebrek aan financiële middelen om vooral bij opgave 4 (veilige inrichting van 60 km/uur-wegen) en 5 (veilige inrichting van N-wegen) voortvarend aan de slag te kunnen gaan;
- Aan de basis van veilig ingerichte N-wegen, 60 en 80 km/uur-wegen en ligt een goed uitgedachte wegcategorisering van alle wegen buiten de bebouwde kom. Een dergelijke netwerkvisie vraagt om een regionale aanpak waarbij samenwerking tussen verschillende wegbeheerders noodzakelijk is;
- Het volgens richtlijnen inrichten van de N-wegen stuit vaak op forse financiële en fysieke belemmeringen en ruimtegebrek. Wanneer het veilig inrichten van N-wegen ingrijpende gevolgen heeft of financieel niet haalbaar is, dan is uit oogpunt van verkeersveiligheid een afwaardering naar een lagere wegcategorie te overwegen, mits dit past bij de functie van de weg in de regionale wegennetvisie (wegcategorisering). Een lagere categorie weg heeft namelijk minder impact op de omgeving dan een goed ingerichte N-weg. Een dergelijke wijziging van de maximumsnelheid stuit vaak op weerstand en kent gebrek aan draagvlak in de omgeving;
- Het veilig inrichten van wegen staat regelmatig op gespannen voet met aantasting van natuurwaarden, cultuurhistorische kenmerken, landschappelijke kenmerkende bomenrijen, waterberging en waterkerende dijklichamen;
- De ontwerprichtlijnen (Handboek Wegontwerp 2013) geven minimale en ideale maatvoering aan. Ook wordt gewezen op de minimale aanwezigheid van zogenaamde ontwerpelementen. In praktijk zien we nog te vaak dat er slechts voldaan wordt aan deze minimale 'eisen' (ook in verband met voorgaande punten). Wanneer voor meerdere ontwerpelementen de minimale maatvoering wordt aangehouden, geeft dit een stapeling van risicofactoren, hetgeen resulteert in een verhoogd veiligheidsrisico. Dit pleit voor het weglaten van de minimale 'eisen' en dwingender formuleren van de ideale maatvoering. *NB: het Handboek Wegontwerp 2024 wordt momenteel geactualiseerd. Daar wordt deze suggestie al in meegenomen;*
- Waterschappen en provincies hebben soms nog onvoldoende zicht op in hoeverre hun eigen wegen voldoen aan de ontwerprichtlijnen. Het ontbreekt regelmatig nog aan duidelijk overzicht over de belangrijkste ontwerprichtlijnen. Een dergelijk overzicht is wel nodig om tot prioritering te komen. Dit is voor een volledige risicoanalyse (SPV) wel gewenst. Een uitgebreide data-inwinning van de belangrijkste wegkenmerken kan hierbij helpen. Hier speelt ook een gebrek aan ambtelijke capaciteit een rol.

Gelet op voorgaande punten benoemen de aanwezigen tijdens de werksessies dat vooral meer financiële middelen en een regionale samenwerking in de wegennetvisie nodig zijn. En dat ontwerprichtlijnen de ideale inrichtingskenmerken dwingender moeten voorschrijven.

4.2 Opgave 4: alle zone 60 wegen moeten veilig zijn ingericht volgens de richtlijnen

Omschrijving van de opgave

Deze opgave staat in het rapport 'Kiezen of delen' geformuleerd als '*Veilige inrichting van wegen in Zones 60*'. Op deze wegen komen fietsers, (vracht)autoverkeer en landbouwverkeer allemaal samen. Dit vraagt om een geloofwaardige weginrichting zodat weggebruikers een veilige rijnsnelheid aanhouden. Bij deze opgave is dat geïnterpreteerd als het volgens Duurzaam Veilig ontwerprichtlijnen (CROW) inrichten van alle 60 km/uur wegen. Om meer concreet te worden: dit gaat onder andere om een veilige en overrijdbare berminrichting (geen obstakels zoals bomen dicht langs de rijbaan), snelheidsremmende maatregelen, een wegbreedte (met bijbehorende kantmarkering) die afgestemd is op de verkeersintensiteit en afhankelijk van de verdeling auto- en fietsintensiteiten is de weg voorzien van (vrijliggende) fietsvoorzieningen. Veel 60 km/uur-wegen, naar schatting circa 50%, voldoen nog niet volledig aan de ontwerprichtlijnen. Volgens de inschatting van SWOV valt nog relatief veel veiligheidswinst te behalen bij het goed inrichten van de 60 km/uur-wegen. De geschatte besparing in 2030 is 20-30 verkeersdoden, en 400 ernstig verkeersgewonden (SWOV). Bij de berekening van SWOV gaat het vooral om de geloofwaardige inrichting van deze wegcategorie zodat snelheden niet te hoog worden.

Verantwoordelijkheden en belemmeringen volgens aanwezigen

De verantwoordelijkheid van deze opgave ligt primair bij de wegbeheerders die 60 km/uur-wegen in hun beheer hebben. Dat zijn hoofdzakelijk gemeenten gevolgd door waterschappen en provincies. Hun verantwoordelijkheid is om hun 60 km/uur-wegen van een Duurzaam Veilig juiste en geloofwaardige inrichting te geven die past bij het 60 km/uur-regime. De provincie kan als gebiedsregisseur zorgdragen voor een sluitend netwerk met bijpassende wegencategorisering. In opdracht van de Rijksoverheid dienen kennisinstituten in samenwerking met wegbeheerders voor heldere richtlijnen (actueel handboek wegonwerp) en het verspreiden van de kennis onder de wegbeheerders te zorgen. De belangrijkste belemmering die meermaals is genoemd door aanwezigen is dat er nog veel vrijheid is bij het toepassen van de richtlijnen bij (her)inrichtingsopgave, dat er nog te éénvoudig afgeweken kan worden van de ideale inrichtingskenmerken en te makkelijk wordt teruggevallen op de minimale inrichtingseisen. De ideale inrichtingskenmerken en de maatvoering daarvan, zouden dwingender geformuleerd kunnen worden in de richtlijnen. Daarnaast worden de volgende belemmeringen veel gehoord:

- Een gebrek aan financiën om de 60 km/uur-wegen volledig volgens de richtlijnen in te richten;
- Een gebrek aan kennis over de richtlijnen en hoe deze toe te passen;
- Een gebrek aan capaciteit om tot een daadwerkelijke aanpak te komen;
- Een gebrek aan draagvlak (drempels in agrarische gebieden roepen weerstand op);
- Conflicterende belangen met natuurwaarden (bomenkap voor een veilige wegberm).

Bij de herinrichtingsopgave worden dwingender voorgeschreven richtlijnen nodig geacht. Aanwezigen achten een kosteneffectieve aanpak nodig, waarbij op basis van een actuele risicoanalyse de meest risicovolle trajecten als eerste zonder concessies aan de richtlijnen worden aangepakt.

Concrete oplossingen voor een zo'n optimaal mogelijk resultaat

De oplossingen die zijn genoemd om (sneller) voortgang te boeken bij de uitvoering van deze opgave zijn:

- A. De Rijksoverheid kan een extra investeringsimpuls overwegen om provincies, waterschappen en gemeenten financieel te ondersteunen bij het duurzaam veilig inrichten van 60- km/uur-wegen volgens actuele ontwerprichtlijnen.
- B. De Rijksoverheid kan aan het kennisplatform CROW de wens meegeven, om het inrichten van 60 km/uur-wegen volgens de ideale maatvoering en aanwezigheid van ontwerpelementen minder vrijblijvend te maken. De minimale maatvoering moet uit de richtlijnen worden gehaald.
- C. De wegbeheerders kunnen overwegen om in regionaal verband nadrukkelijker samen te werken aan een goed op elkaar afgestemde wegencategorisering. En wegbeheerders die in regionaal verband samenwerken kunnen overwegen om de beschikbare financiële middelen daar in te zetten waar deze het meeste bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid binnen de regio.

4.3 Opgave 5: alle N-wegen moeten veilig zijn ingericht volgens de richtlijnen

Omschrijving van deze opgave

Deze opgave staat in het rapport 'Kiezen of delen' geformuleerd als 'Veilige inrichting van N-wegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur'. Bij de werksessie is de opgave breder geïnterpreteerd, namelijk het volgens Duurzaam Veilig ontwerprichtlijnen (CROW) inrichten van alle N-wegen. Dus ook de 100 km/uur wegen. Bij veilige inrichting gaat het bijvoorbeeld om veilige en overrijdbare bermen (obstakels zoals bomen op voldoende afstand van de rijbaan), een rijrichtingscheiding die past bij het snelheidsregime, geen erfaansluitingen en geen landbouwverkeer, wel vrij liggende fietsvoorzieningen en veilige kruispuntinrichting. In praktijk voldoet een deel van de N-wegen nog niet volledig aan deze ontwerprichtlijnen. Volgens de inschatting van SWOV (zie 'Kiezen of delen') valt nog veel veiligheidswinst te behalen met het goed inrichten van de 80 km/uur N-wegen die nog onvoldoende conform de richtlijnen zijn ingericht. De schatting is 50-70 verkeersdoden en 300-400 ernstig verkeersgewonden minder in 2030. Deze berekening gaat uit van het echt veilig inrichten (dus geen stapeling van minimale maten) van 80 km/uur N-wegen (dat is ca. 45% van alle 80 km/uur-wegen).

Verantwoordelijkheden en belemmeringen volgens aanwezigen

De verantwoordelijkheid van deze opgave ligt voornamelijk bij provincies en Rijkswaterstaat. Zij beheren het grootste areaal aan N-wegen. Hun verantwoordelijkheid is om hun N-wegen van een Duurzaam Veilig juiste en geloofwaardige inrichting te voorzien. Daartoe moeten zij te beschikken over een actuele risicoanalyse en uitvoeringsagenda om hun wegen veilig te krijgen. Ook bij het Rijk ligt een medeverantwoordelijkheid door te sturen op uniformiteit van de weginrichting en de ideale ontwerprichtlijnen minder vrijblijvend te laten zijn. In ontwerpprocessen bij (her)inrichtingsopgave wordt nog (te) makkelijk naar de minimale maatvoeringen gegrepen vanwege ruimtegebruik, landschappelijke waarden (bomenrijen) of natuurwaarden of omdat gronden niet in beheer van de wegbeheerder zijn. Het ontwerpen volgens het ideaal van de richtlijnen vraagt dan een aanzienlijk hogere investering waardoor, na een kosten-baten-afweging, wordt ingezet op de minimale maatvoering. Daarnaast worden de volgende belemmeringen veel gehoord:

- Een gebrek aan financiën om de N-wegen volledig volgens de richtlijnen in te richten;
- Een gebrek aan capaciteit om tot een daadwerkelijke aanpak te komen;
- Conflicterende belangen met natuurwaarden (bomenkap voor een veilige wegberm);
- Richtlijnen uit het oude handboek wegontwerp (HWO-2013) geven nog ruimte om in te richten volgens minimale inrichtingskenmerken.

Bij de herinrichtingsopgave worden strak geformuleerde en minder vrijblijvend voorgeschreven richtlijnen nodig geacht. Aanwezigen achten een kosteneffectieve aanpak nodig, waarbij op basis van een actuele risicoanalyse de meest risicovolle trajecten als eerste zonder concessies aan de richtlijnen worden aangepakt. Om hierop toe te zien wordt een verkeersveiligheidsaudit en een verkeersveiligheidseffectbeoordeling (VVE) als geschikt instrument gezien.

Concrete oplossingen voor een zo'n optimaal mogelijk resultaat

De oplossingen die zijn genoemd om (sneller) voortgang te boeken bij de uitvoering van deze opgave zijn:

- A. De Rijksoverheid kan overwegen om aan het kennisplatform CROW de wens mee te geven om het inrichten van N-wegen volgens de ideale inrichtingskenmerken minder vrijblijvend te formuleren en de minimale maatvoering uit de richtlijnen te halen.
- B. De Rijksoverheid kan overwegen om een extra financiële bijdrage te doen aan wegbeheerders om tot een ideale weginrichting te komen van de N-wegen in Nederland.
- C. Er moet een verplichting komen voor een verkeersveiligheidsaudit bij (her)inrichtingsprojecten van alle N-wegen.

Overige suggesties

Door de aanwezigen wordt aangegeven dat N-wegen met een snelheidslimiet van 100 km/u soms nog slechts zijn voorzien van een smalle groen gemarkeerde middenstrook. Dus zonder fysieke rijrichtingscheiding. Het ontbreken van een fysieke rijrichtingscheiding op een 100 km/uur-weg is zeer risicovol. Dit vraagt om herinrichting met fysieke rijrichtingscheiding (conform het HWO-2024) of om verlaging van het snelheidslimiet naar 80 km/uur.

4.4 Opgave 6: 60 en 80 km/uur-wegen worden verlicht waar kosteneffectief

Omschrijving van de opgave

Deze opgave komt voort uit het rapport 'Kiezen of delen' en staat daar geformuleerd als '*Verlichting van 60- en 80 km/uur-wegen*'. Bij de opgave zoals behandeld tijdens de werksessie is dat ingeperkt naar het kosteneffectief inzetten van verlichting bij gevarenpunten of langs drukkeren wegen. Specifieke gevarenpunten kunnen bijvoorbeeld zijn: oversteeklocaties van fietsers en voetgangers of wegdelen met een minder voorspelbaar en bochtig wegverloop. De SWOV berekende in 'Kiezen of delen' een verwachte reductie van 30-50 doden en 100 ernstig verkeersgewonden minder in 2030. Daarbij dient opgemerkt te worden dat SWOV bij deze berekening is uitgegaan van aanwezige en werkende verlichting op alle 60 en 80 km/uur-wegen tijdens schemer en duisternis.

Verantwoordelijkheden en belemmeringen volgens aanwezigen

De verantwoordelijkheid van deze opgave ligt primair bij de wegbeheerders die 60 en 80 km/uur-wegen in hun beheer hebben. Dat zijn voornamelijk provincies, gemeenten en waterschappen. Hun verantwoordelijkheid is om aan de hand van de door hen uitgevoerde risicoanalyses een actueel inzicht te hebben in de gevarenpunten waar het ongevalsrisico met behulp van verlichting verkleind kan worden. Bij de realisatie van extra verlichting worden verder de volgende belemmeringen gehoord:

- De risico's van slechte verlichting zijn onvoldoende bekend. Ook is er onvoldoende kennis over verkeersveiligheidseffect van verlichting;
- Een gebrek aan kennis en inzicht in de ongevalsoorzaak (speelde slechte verlichting een rol?);
- Conflicterende belangen met lokale natuurwaarden; lichthinder voor diersoorten;
- Conflicterende belangen met de duurzaamheidsagenda; energiebesparing;
- De lichtovergangen (van licht naar donker) kan belastend zijn voor de weggebruikers;
- Een gebrek aan financiën om de gevarenpunten te voorzien van verlichting.

Aanwezigen vragen om meer kennis over het effect van verlichting, niet alleen langs 60 en 80 km/uur-wegen, maar ook langs fietspaden (koppelwinst met sociale veiligheid). Meer onderzoek is nodig naar de effectiviteit van deze opgave op verkeersveiligheid. Ook zou in het kader van de risico gestuurde aanpak verkeersveiligheid (SPV), bijvoorbeeld door het kennisnetwerk SPV, criteria aangereikt kunnen worden waarmee gevarenpunten gevonden kunnen worden.

Concrete oplossingen voor een zo'n optimaal mogelijk resultaat

De oplossingen die zijn genoemd om (sneller) voortgang te boeken bij de uitvoering van deze opgave zijn:

- A. Het Kennisnetwerk SPV kan een set aan éénvoudig inwinbare criteria aanreiken waarmee gevarenpunten gevonden kunnen worden en een afwegingskader waarmee gevarenpunten geprioriteerd kunnen worden.
- B. De wegbeheerder doet onderzoek naar gevarenpunten waarbij het ongevalsrisico met verlichting (of reflecterende geleiding) kan worden verminderd en zorgt op deze locaties voor een passende vorm van verlichting.

5. Veilige voertuigen

Op 12 oktober 2023 stond de werksessie ‘Veilige voertuigen’ op het programma. Daarin stonden de volgende opgaven centraal:

- Opgave 7: nieuwe fietsen moeten veilig zijn
- Opgave 8: dwingende ISA (retrofit) moet verplicht zijn
- Opgave 9: alcoholslot in alle nieuwe voertuigen

5.1 Algemene observaties

Bij deze werksessie waren vertegenwoordigers van wegbeheerders (Rijk, provincie en gemeente) aanwezig, aangevuld met vertegenwoordigers van adviesbureaus, kennisinstituten, politie en (branche)organisaties. In bijlage 1 staan de aanwezige organisaties vermeld. Tijdens deze werksessie is het volgende opgevallen:

- De opgave ‘nieuwe fietsen moeten veilig zijn’ leeft behoorlijk. Ondanks dat er relatief weinig onderzoek en kennis beschikbaar is, spreken de aanwezigen de verwachting uit dat met nadere specificaties voor nieuwe fietsen het aantal ongevallen met fietsers kan worden verminderd. Zowel enkelvoudige ongevallen als bij ongevallen waarbij meerdere verkeersdeelnemers bij betrokken zijn.
- Vooral de stabiliteit van de fiets en de snelheid/remvertraging van elektrische fietsen en fatbikes worden genoemd als mogelijke risico-indicatoren;
- Ook de opgave ‘invoering dwingende ISA’ wordt in positieve zin veel besproken. Ondanks de belemmeringen die worden genoemd, wordt afgedwongen rijsnelheid als een effectieve maatregel gezien om het aantal ongevallen te reduceren. Er wordt gepleit voor opdoen van meer kennis en praktijkervaring door het houden van pilots en een stapsgewijze invoering van ISA.

5.2 Opgave 7: nieuwe fietsen moeten veilig zijn

Omschrijving van de opgave

Deze opgave is gebaseerd op de maatregel *‘voertuigontwikkeling (met name elektrische fietsen)’* uit het SWOV-rapport *‘Kiezen of delen’*. Doel van deze opgave is om de verkeersveiligheidsrisico’s van nieuwe, met name elektrisch aangedreven fietsen te verminderen. Daarbij kan worden gedacht aan het aanscherpen van voertuigspecificaties en voertuigdynamica die afgestemd is op de vaardigheden van de gebruikers. Dit kan zich bijvoorbeeld vertalen naar eisen aangaande het gewicht en stabiliteit van elektrisch aangedreven fietsen, minimale remvertraging, een goed werkend voor- en achterlicht, automatische verlaging van het zadel bij lage snelheden om sneller met de benen bij de grond te kunnen en actieve stuurondersteuning als de fietser dreigt om te vallen. Ook kan gedacht worden aan een APK voor elektrische fietsen. Door (hogere) eisen te stellen aan nieuwe fietsen (en fietstypen) en het onderhoud daarvan kan het aantal fietsongevallen worden verminderd. De SWOV heeft deze maatregel in *‘Kiezen op delen’* echter niet apart doorgerekend.

Verantwoordelijkheden en belemmeringen volgens aanwezigen

De verantwoordelijkheid van deze opgave ligt naar mening van aanwezigen bij diverse partijen. De Rijksoverheid heeft een verantwoordelijkheid bij het toelaten van fietsen en kan fietsspecificaties (laten) opstellen waar nieuwe fietsen (en fietstypen) aan moeten voldoen. De gezamenlijke overheden hebben een verantwoordelijkheid om bestuurders van snelle fietsen te wijzen op de risico’s. Bij de maatschappelijke partners ligt een verantwoordelijkheid om de kennis over het veilig gebruik van een elektrische fiets te verspreiden. Bij de fabrikant ligt een verantwoordelijkheid om veilige fietsen te ontwikkelen. Zolang er geen duidelijkheid is over veilige voertuigspecificaties, specifiek voor fietsen, is dit laatste vooralsnog te vrijblijvend. Bij het invullen van de opgave *‘nieuwe fietsen moeten veilig zijn’* worden de volgende belemmeringen gehoord:

- Er is nog onvoldoende kennis en inzicht aan welke eisen een veilige fiets zou moeten voldoen;
- Er is nog te weinig bekend over de rol van nieuwe fietstypen bij het aantal fietsongevallen en de achterliggende oorzaken;
- Het gedrag van de bestuurder is bepalend voor de risico’s die zich voordoen, niet de fiets(-techniek);
- Voertuigontwikkelingen (bijv. nieuwe voertuigtypen) kunnen ook leiden tot meer slachtoffers;
- Fietsen wordt weer minder aantrekkelijk met alle maatregelen die mogelijk genomen gaan worden.

Aanwezigen achten meer onderzoek nodig naar veilige fietsspecificaties. Het beter registreren van fietsongevallen (zie ook opgave 15) kan hierbij helpen. Met de kennis die hieruit voortkomt kunnen duidelijke specificaties worden opgesteld waaraan nieuwe fietsen moeten voldoen. Aanwezigen geven daarnaast aan dat naast ontwikkeling en toelating van veilige fietsen ook nagedacht moet worden over een veilige plek in het verkeer voor verschillende type fietsen; het mogelijk scheiden van verschillende type fietsen naar massa/snelheid. Dit vraagt om afstemming met veilige infrastructuur (zie opgaven 1 – 6).

Concrete oplossingen voor een zo’n optimaal mogelijk resultaat

De oplossingen die zijn genoemd om (sneller) voortgang te boeken bij de uitvoering van deze opgave zijn:

- A. De Rijksoverheid kan onderzoek laten uitvoeren naar fietsspecificaties die effectief zijn in het terugdringen van ongevalsrisico’s en indien aantoonbaar effectief vervolgens vertalen naar toelatingseisen voor nieuwe (elektrische) fietsen.

Overige suggesties

Door de aanwezigen worden ook een aantal alternatieven en aanvullende maatregelen aangedragen. In enkele gevallen worden deze bij andere opgaven elders in dit rapport behandeld:

- Een fietshelm onderdeel laten zijn van een elektrische fiets, zoals een autogordel onderdeel is van een auto. Dit komt aan de orde bij opgave 10;
- Voertuigverbeteringen zoals veiligere scootmobielen (SWOV: nog geen effecten van bekend);
- Voorlichting over veilig fietsgedrag en een veilige fietssnelheid (zie ook opgave 11 en 12);
- Het voorkomen van verblindende fietsverlichting;
- Invoeren van een achteruitkijkspiegel op elektrische fietsen;
- Voorkomen van snelheid- en massaverschillen op fietspaden en wegen.
- Een te grote diversiteit van fietstypen voorkomen;
- Beter ongevalregistratie van fietsongevallen (zie opgave 15).

5.3 Opgave 8: dwingende ISA (retrofit) moet verplicht zijn

Omschrijving van de opgave

In het SWOV-rapport 'Kiezen of delen' staat deze opgave verwoord als: Dwingende variant van ISA invoeren. ISA staat voor intelligente snelheidsassistentie. Vanaf 2024 moeten alle nieuwe auto's al verplicht een waarschuwendende vorm van ISA hebben. De bestuurder wordt dan gewaarschuwd bij overschrijving van de snelheid. Bij een dwingende ISA wordt de snelheid van een auto begrensd op de maximumsnelheid die op een weg geldt. Met de toevoeging 'retrofit' wordt ook bedoeld op het achteraf verplicht laten inbouwen van een ISA systeem in 'oudere' auto's (voor 2024). Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat het risico op ongevallen toeneemt met een te hoge rijnsnelheid. SWOV berekende dat als alle personenauto's en bestelauto's een dwingende variant van ISA hebben, er dan 80-120 doden en 400-500 ernstig verkeersgewonden worden bespaard.

Verantwoordelijkheden en belemmeringen volgens aanwezigen

De verantwoordelijkheid van deze opgave ligt naar mening van aanwezigen bij meerdere partijen. De Rijksoverheid heeft een verantwoordelijkheid als wetgevende partij om ISA verplicht te stellen en dient als regisseur op te treden bij het (stapsgewijs) invoeren. De gezamenlijke overheden (wegbeheerders) hebben een verantwoordelijkheid om zorg te dragen voor veilige maximumsnelheden op hun wegennet, het op orde houden van snelheidsbeoordeling en databronnen waar ISA gebruik van maakt, bijvoorbeeld via het NDW. De wegbeheerders zullen ook een rol moeten pakken bij de kennisontwikkeling (pilots) met ISA. Maatschappelijke partners kunnen hun medeverantwoordelijkheid pakken door mee te denken hoe deze maatregelen op een acceptabele en veilige manier ingevoerd kunnen worden. Dit vergroot ook het draagvlak voor deze maatregel. Bij de autofabrikanten ligt een medeverantwoordelijkheid om de technische doorontwikkeling van ISA te ondersteunen. Tijdens de sessies worden de volgende belemmeringen gehoord bij het verplicht (en retrofit) invoeren van ISA:

- De cybersecurity van het ISA. Het systeem of de databron waar ISA gebruikt van maakt kan gehackt worden. Maximumsnelheden kunnen dan bijvoorbeeld worden aangepast;
- De databronnen waar ISA de maximumsnelheden uit haalt zijn niet actueel. De snelheidsherkenning is dan onbetrouwbaar;
- Mensen willen geen nieuwe auto meer aanschaffen om onder de verplichte ISA uit te komen, tenzij het achteraf inbouwen (retrofit) in oudere auto's ook verplicht wordt;
- Er is nog onvoldoende praktijkkennis en -ervaring met ISA. Bijvoorbeeld: hoe functioneert ISA bij tijdsafhankelijke snelheidslimieten (op snelwegen) en bij tijdelijk lagere maximumsnelheid als gevolg van wegwerkzaamheden;
- Niet alle auto's zullen geschikt zijn voor het achteraf inbouwen van ISA. Welk effect heeft dit dan als een deel van het autopark wel begrensd is en een (ouder) deel van het autopark niet?

Aanwezigen onderstrepen unaniem het belang van een veilige rijnsnelheid. Wanneer een veilige rijnsnelheid met ISA op een betrouwbare wijze bereikt kan worden, wordt ISA als belangrijke maatregel gezien voor de verbetering van de verkeersveiligheid. Om een verplichte vorm van ISA (al dan niet retrofit) succesvol in te kunnen zetten zijn praktijkervaringen nodig. Bij het opdoen van praktijkervaring zou bijvoorbeeld in pilots gewerkt kunnen worden met een 'grove' variant waarbij binnen de bebouwde kom een snelheidsbegrenzing van 50 km/uur geldt en buiten de bebouwde kom een snelheidsbegrenzing van 120 km/uur. Vervolgens kan ISA stapsgewijs aangescherpt worden waarbij ook de maximumsnelheid van individuele wegen wordt betrokken. Dit laatste vraagt om een goed beveiligde, betrouwbare en actuele bron met maximumsnelheden.

Concrete oplossingen voor een zo'n optimaal mogelijk resultaat

De oplossingen die zijn genoemd om (sneller) voortgang te boeken bij de uitvoering van deze opgave zijn:

- A. De Rijksoverheid kan overwegen om een regierol te pakken bij het opdoen van praktijkervaringen met een dwingende vorm van ISA en samen met wegbeheerders pilots te starten.
- B. Alle wegbeheerders worden verplicht gesteld om bebouwde kom grenzen en snelheidslimieten op individuele wegen binnen hun beheersgebied actueel te houden in databronnen.

5.4 Opgave 9: alcoholslot in alle nieuwe voertuigen

Omschrijving van de opgave

Deze opgave rondom het alcoholslot is in het SWOV-rapport 'Kiezen of delen' geformuleerd als '*alcoholslot in combinatie met verhoging pakkans*'. In de werksessie is de maatregel toegespitst op nieuwe auto's om deze standaard te voorzien van een alcoholslot. De auto kan dan niet gestart worden bij constatering van alcoholgebruik door de bestuurder. Bij de SWOV-doorrekening is uitgegaan van invoeren van alcoholslot alleen voor zware overtreeders, ongeacht de leeftijd van het voertuig, waardoor van deze opgave 'alcoholslot in alle nieuwe voertuigen' geen effectiviteit bekend is. In opgave 14 (hoofdstuk 7) wordt het alcoholslot ook behandeld onder de noemer 'alcoholslot invoeren bij overtreeders'.

Verantwoordelijkheden en belemmeringen volgens aanwezigen

De verantwoordelijkheid voor het opnieuw invoeren van het alcoholslot ligt primair bij de Rijksoverheid (ministeries van JenV en IenW). De Rijksoverheid heeft een verantwoordelijkheid als wetgevende partij om het alcoholslot verplicht te stellen. Maatschappelijke partners kunnen medeverantwoordelijkheid pakken door mee te denken over het op een acceptabele en veilige manier invoeren van een alcoholslot. Dit vergroot ook het draagvlak voor deze maatregel. Gemeenten en provincies kunnen met andere maatregelen (campagnes, identificeren van veelplegers) of aanbieden van alternatieven vervoersvormen (groepsvervoer bij uitgaansgelegenheden) bijdragen bij het voorkomen van alcohol in het verkeer. Gemeenten en provincies kunnen ook een verbindende rol vervullen naar hulpverlening (preventie alcoholverslaving). Tijdens de sessies worden de volgende belemmeringen gehoord bij het opnieuw invoeren van het alcoholslot:

- Het is juridisch niet haalbaar (gelet op eerdere ervaring met het alcoholslot);
- Wanneer het alcoholslot alleen in nieuwe auto's wordt ingevoerd gaat het slechts om een klein aandeel van de auto's. De oudere auto's rijden immers nog zonder alcoholslot rond. Het effect en bereik van de maatregel is dan aanvankelijk beperkt;
- Er zijn organisaties en groepen in de samenleving die het alcoholslot een goed, persoonsgericht instrument vinden. Maar er zijn ook tegenstanders;
- Het imago van het alcoholslot staat succesvolle invoering in de weg;
- Het systeem is mogelijk éénvoudig te omzeilen.

Om tot een succesvolle invoering van het alcoholslot te komen zal vooral gewerkt moeten worden aan het imago van deze maatregel. En er is meer inzicht nodig in de effectiviteit hiervan in combinatie met ook andere maatregelen/begeleiding. Ook zal er overeenstemming moeten zijn hoe en in welke wetgeving de regeling het beste past. Geopperd wordt om dit mogelijk in Europees wetgeving vast te leggen.

Concrete oplossingen voor een zo'n optimaal mogelijk resultaat

De oplossingen die zijn genoemd om (sneller) voortgang te boeken bij de uitvoering van deze opgave zijn:

- A. De Rijksoverheid kan overwegen om het alcoholslot te verplichten in alle nieuwe voertuigen. Mogelijk kan het ook worden opgenomen in Europese regelgeving.
- B. De gezamenlijke overheden kunnen overwegen om het alcoholslot vrijwillig en kosteloos beschikbaar te stellen voor (jonge) bestuurders. Dit in samenhang met een imago verbeterende campagne.

Overige suggesties

Door de aanwezigen worden ook een aantal alternatieven aangedragen voor invoering van het alcoholslot:

- Het intensiveren en herhalen van de BOB-campagnes;
- Het verlagen van de wegenbelasting bij vrijwillige invoering van het alcoholslot;
- Het aanbieden van alternatieve (groeps-)vervoersvormen, bijvoorbeeld bij uitgaansgelegenheden;
- Beschikbaar stellen van een 'rij veilig' app waarmee ook een alcoholmeting mogelijk is;
- Meer aandacht geven aan risico's in het verkeer als gevolg van vermoeidheid;
- Ook aandacht hebben voor het rijden onder invloed van drugs (dus ook lachgas);
- Een drempelloze toeleiding naar verslavingszorg in combinatie met bijvoorbeeld een alcoholmeter.

6. Gedrag, educatie en voorlichting

Op 12 oktober 2023 stond de werksessie 'Gedrag, educatie en voorlichting' op het programma. Daarin stonden de volgende opgaven centraal:

- Opgave 10: gebruik van de fietshelm stimuleren
- Opgave 11: beginnende bestuurders moeten zich bewust zijn van risicovolle situaties
- Opgave 12: ouderen moeten zich bewust zijn van risicovolle situaties

6.1 Algemene observaties

Bij deze werksessie waren vertegenwoordigers van wegbeheerders (Rijk, provincie en gemeente) aanwezig, aangevuld met vertegenwoordigers van adviesbureaus, kennisinstituten, politie en (branche)organisaties met een specifieke kennis over verkeersgedrag en educatie en voorlichtingsprogramma's. In bijlage 1 staan de aanwezige organisaties vermeld.

De SWOV heeft ter introductie van deze werksessie een presentatie gegeven waarin het volgende is toegelicht:

- Het menselijk gedrag speelt een belangrijke rol bij veel ongevallen;
- Gedrag veranderen is makkelijker gezegd dan gedaan. En als mensen zich al van gevaar bewust zijn, is de stap naar gedragsverandering nog groot;
- Uit onderzoek bekend is dat gedragsbeïnvloeding op verschillende manieren kan en dat dat palet veel breder is dan educatie en voorlichting;
- Van veel programma's is de effectiviteit niet bekend, al helemaal niet op reductie van ongevallen. Evalueren is belangrijk;
- Van programma's waarvan wel het effect bekend is, zijn de resultaten wisselend: positief, neutraal en soms ook negatief. Kijk dus uit wat je doet;
- In het algemeen is aandacht voor het handelingsperspectief en doelgroepspecifieke aanpak belangrijk.

Gedurende deze werksessie is het volgende opgevallen:

- Er wordt stevig gediscussieerd en stelling genomen over of en hoe het menselijke gedrag met educatie een voorlichting zodanig effectief beïnvloed kan worden, dat dit leidt tot veiliger verkeersgedrag;
- Hoe veilig de infrastructuur en voertuigen ook worden, het menselijke gedrag zal altijd een belangrijke rol spelen. Dit pleit voor meer aandacht voor educatie, voorlichting en handhaving;
- De huidige aanpak en opzet van educatie en voorlichtingsprogramma is verouderd en daardoor onvoldoende effectief. Voor succesvolle effectieve educatie en voorlichtingsprogramma's is een vernieuwde integrale aanpak nodig en afstemming met handhaving. Geen losse programma's maar een zorgvuldig uitgedachte strategie met lange termijnplanning en een permanente en regelmatig terugkerende inzet van maatregelen. Denk aan een 'lifetime' educatieprogramma;
- Bij educatie- en voorlichtingsprogramma's zal ook rekening gehouden moeten worden met verwachte korte en lange termijn trends. Bijvoorbeeld: doordat (fossiele) energie schaarser wordt, verwachten sommige aanwezigen meer fietsgebruik, meer OV-verplaatsingen en minder autogebruik;
- Door gebrek aan inzicht in de (bewezen) effectiviteit van veel educatie- en gedragsmaatregelen krijgen deze maatregelen niet de nodige aandacht en financiële middelen. Het zou fijn zijn als de Rijksoverheid middelen beschikbaar stelt voor kwalitatief effectonderzoek en voor het ontwikkelen van een effectieve aanpak van gedragsinterventies, waarbij kennis wordt benut uit aanpalende sectoren die ook bezig zijn met gedragsbeïnvloeding;
- Bij verkeerseducatie en voorlichting ligt te veel de nadruk op 'gevaarzetting' en 'risicogedrag'. Een positieve benadering wordt gemist;
- Er is veel kennis aangaande gedragsinterventies, maar onvoldoende samenwerking. Bij "toeval" stuiten we op elkaars vraagstukken, wensen, al uitgevoerde acties en beschikbare tools en programma's;
- (Zorg)professionals die soms al op de hoogte zijn of kunnen vermoeden dat er sprake is van onveilig verkeersgedrag/rijden onder invloed meer rol geven. Het moet bijvoorbeeld vanzelfsprekend zijn dat een huisarts een vraag stelt of een opmerking maakt bij vermoedens over overmatig drankgebruik.

6.2 Opgave 10: gebruik van de fietshelm stimuleren

Omschrijving van de opgave

Deze opgave is in het SWOV-rapport 'Kiezen of delen' geformuleerd als '*Fietshelm invoeren*'. Daarbij wordt in het midden gelaten of het dan om een verplichting (inclusief boetes en handhaving) gaat of dat fietsers op een andere manier worden gemotiveerd om een helm te gaan dragen. Tijdens de werksessie is de opgave het stimuleren van het vrijwillig dragen van een fietshelm besproken. De SWOV verwacht bij 100% gebruik van een fietshelm (iedere fietser draagt een helm) een forse reductie van slachtoffers: een reductie van 100-110 doden en 1700-1900 ernstig verkeersgewonden in 2030. Bij het uitsluitend stimuleren van een fietshelm zal het gebruik naar verwachting lager zijn. Maar uit het SWOV-rapport blijkt dat ook zonder dwang of helplicht mogelijk is om het draagpercentage van een fietshelm aanzienlijk te verhogen.

Verantwoordelijkheden en belemmeringen

Het stimuleren van het gebruik van een fietshelm is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden en maatschappelijke partners. De verantwoordelijk ligt dan bij het gezamenlijk uitdragen van het nut van een fietshelm en het creëren van draagvlak daarvoor. Daarvoor is wel een regievoerder nodig. Tijdens de sessies worden de volgende belemmeringen gehoord bij het stimuleren van het dragen van een fietshelm:

- Er is weerstand vanuit de maatschappij. Je wilt ook niet de enige zijn met een (lelijke) fietshelm;
- Er is onvoldoende/geen budget beschikbaar om tot een goed uitgewerkte strategie te komen;
- Het ontbreekt nog aan een landelijke campagne;
- Het onderwerp fietshelm (als onderdeel van fietsveiligheid) speelt onvoldoende in de maatschappij;
- Fietzers onderschatten de risico's van fietsen en zijn onbekend met het effect van een fietshelm;
- Het is onmogelijk om een stimulerende maatregel te vinden die voor iedere fietser werkt. We zullen dus een aanpak moeten kiezen die is afgestemd op de doelgroep;
- Het stimuleren van fietshelmen is een lang traject en kost echt veel tijd. Dit gaan we niet in een paar jaar voor elkaar krijgen, maar vraagt een langdurige aanpak;
- Helmdracht kan leiden tot het nemen van meer risico's (compensatiegedrag);
- Het ontbreekt aan een duidelijke specificatie: wie, wanneer en onder welke omstandigheden;
- De keuze voor stimulerende maatregelen moet van de doelgroep zelf komen, niet van de aanwezige professionals. Het risico bestaat dat de stimulerende maatregel anders niet aanslaat bij de doelgroep.

Veel gehoord wordt dat de sociale norm moet veranderen. De toenemende trend van helmdracht bij wielrennen, mountainbiken, skiën en snowboarden, zou ook bij fietsen als dagelijks vervoersmiddel moeten ingezet. Hoe meer mensen fietshelmen gaan gebruiken hoe meer je kan verwachten dat anderen dit ook gaan doen. Als het lukt om een grote, groeiende doelgroep te overtuigen kan het effect mogelijk ook doorgezet worden naar andere fietsers. Er is veel bekend over de fietshelm en de weerstanden, hier kan op voortgeborduurd worden. De oplossing moet vooral gevonden worden in het proces: wie doet wat en wanneer. Daarvoor kunnen marketingbureaus en bekende personen (influencers) ingezet worden. Metingen van RWS laten zien dat het helmgebruik onder fietsers momenteel al toeneemt bij e-fietsers en vooral speed-pedelec berijders (formeel bromfiets).

Concrete oplossingen voor een zo'n optimaal mogelijk resultaat

Voor het stimuleren van het gebruik van fietshelmen worden de volgende concrete acties voorgesteld:

- A. De Rijksoverheid kan overwegen om samen met maatschappelijke organisaties, marktpartijen en verzekeraars fietshelmdracht te stimuleren middels een doelgroep-specifieke campagne.

Overige suggesties

Tijdens de behandeling van de opgave worden door de aanwezigen nog de volgende suggesties aangedragen:

- De prioriteit zou moeten liggen bij de kinderen en ouderen (zonder de middengroep uit te sluiten);
- Helmgebruik stimuleren tijdens schoolactiviteiten;
- Bij communicatie-uitingen van de overheid via media waar fiets in voorkomt, fietsers altijd met helm;
- Focussen op fietsgroepjes en in die context samen afspraken maken over helmgebruik;
- Overheid, werkgevers en verzekeraars geven het goede voorbeeld (helm met korting of gratis).

6.3 Opgave 11: beginnende bestuurders moeten zich bewust zijn van risicovolle situaties

Omschrijving van de opgave

Deze opgave is gebaseerd op de maatregel 'campagnes en educatie' uit het SWOV-rapport 'Kiezen of delen' en komt verder ook tot uiting in de maatregel 'Gevaarherkenningstraining voor beginnende bestuurders'. Nederland kent sinds 2009 een gevaarherkenningstoets in het theorie-examen. In deze toets krijgen kandidaten foto's te zien waarna men moet aangeven of ze in die situatie zou 'remmen', 'gas loslaten', of 'niets doen'. Er zijn aanwijzingen dat door het trainen en toetsen van gevaarherkenning het ongevalsrisico voor beginnende bestuurders daadwerkelijk daalt. De SWOV geeft aan dat de effectiviteit van de gevaarherkenningstoets mede wordt bepaald door de beoordelingssystematiek (hoe hoog wordt de lat gelegd bij afname van de toets). Met een hogere norm bij beoordeling van de toetsresultaten en eventueel herhaling van de toets kan de effectiviteit mogelijk toenemen.

Verantwoordelijkheden en belemmeringen

Gevaarherkenningstraining is nu in theorie-examen voor het behalen van een rijbewijs voor (brom)fiets, scooter en (vracht)auto belegd. Dit is in de wet vastgelegd en daarmee een verantwoordelijkheid van de Rijksoverheid. Het CBR heeft de verantwoordelijkheid deze toetsing af te nemen en rijsinstructeurs staan aan de lat om tijdens de praktijklessen risicovolle situaties te leren herkennen door hun leerlingen. Bij een bredere interpretatie van deze opgave (verder dan gevaarherkenningstoets) ligt een gezamenlijke verantwoordelijkheid bij wegbeheerders, de regionale organen verkeersveiligheid en maatschappelijke organisaties. Tijdens de sessie worden de volgende belemmeringen gehoord aangaande deze opgave:

- De opgave concentreert zich op kennis: 'bewust zijn van'. Maar een oplossing voor het vergroten van de kennis zal niet leiden tot verandering van het gedrag;
- De opgave lijkt zich te concentreren op jonge autobestuurders. Vergeet niet de scooterbestuurders;
- Het ontbreekt aan één maatschappelijke norm onder jongeren om de verkeersregels na te leven. Er zijn veel (sub)culturen (doelgroepen) waardoor deze opgave als lastig wordt ervaren;
- Er is veel kennis en onderzoek naar beginnende bestuurders, maar het ontbreekt aan een strategie bij de interventies en campagnes die aangeboden worden. Er is veel aanbod en versnippering;
- Bij wegbeheerders (gemeenten en provincies) ontbreekt het aan kennis, capaciteit en budget om dit goed en structureel op te pakken en tot een goed uitgewerkte strategie te komen;
- Niet iedere jonge bestuurder kan worden bereikt via de gangbare communicatiekanalen.

Vanuit de gedragswetenschap wordt een aanpak aanbevolen die zich richt op het daadwerkelijke gedrag. Het verdient ook aanbeveling om voort te borduren op de reeds aanwezige kennis en deze te bundelen. Ga het gesprek aan en hoor wat ze vinden en nodig hebben en kom er op die manier achter wat ze drijft om risicovol gedrag te vertonen en zo een strategie te bedenken om dat gedrag te beperken.

Concrete oplossingen voor een zo'n optimaal mogelijk resultaat

Om gevaarherkenning breder in te bedden onder jonge bestuurders en verkeersveilig rijgedrag onder jonge bestuurders ook daadwerkelijk te vergroten wordt de volgende concrete actie voorgesteld:

- A. De Rijksoverheid kan overwegen om onderzoek te laten uitvoeren naar het daadwerkelijk risicovolle gedrag van jonge bestuurders en daarvoor een interventiestrategie (laten) ontwikkelen en evalueren voor diverse (sub)culturen onder jonge bestuurders. Daarbij gebruik maken van beschikbare kennis.

Overige suggesties

Tijdens de behandeling van de opgave worden door de aanwezigen diverse suggesties aangedragen:

- Betrek organisaties die veel met jongeren werken en weten waar de problemen zijn;
- Een jongeren psycholoog/socioloog betrekken bij stimuleren veilig rijgedrag;
- Nazorg door CBR: de gevaarherkenningstoets bij herhaling (na 1^e jaar) opnieuw afnemen;
- Lifetime verkeerseducatie ontwikkelen met een doorlopende leerlijn. Jong op school beginnen;
- 2todrive inzetten. Mogelijk vanaf een hogere leeftijd;
- Benutting van Blickveld gevaarherkenning (Totally Traffic);
- De branche veiligheidsinstructies laten geven bij koop nieuw vervoermiddel en rijscholen betrekken.
- Influencers inzetten voor trainingen en campagnes.

6.4 Opgave 12: ouderen moeten zich bewust zijn van risicovolle situaties

Omschrijving van de opgave

Deze opgave is in het SWOV-rapport 'Kiezen of delen' geformuleerd als '*Campagne voor ouderen*'. Campagnes zijn ondersteunende maatregelen. Dat wil zeggen, ze kunnen een belangrijke rol spelen in kennisoverdracht. Hiermee vergroten ze de effecten van andere maatregelen. SWOV geeft echter aan dat er geen bewijs is dat voorlichting of campagnes als op zichzelf staande maatregel effect hebben op verkeersveiligheid (SWOV).

Verantwoordelijkheden en belemmeringen volgens aanwezigen

Evenals bij de opgaven 10 en 11 wordt het herkennen van gevaarlijke situaties en vertonen van veilig gedrag in het verkeer als een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden en maatschappelijke partners gezien. Daarvoor is wel een regievoerder nodig. De Rijksoverheid zou deze regierol op zich moeten nemen, dan wel moeten faciliteren en een duidelijke koers moeten uitzetten voor educatie en gedragsbeïnvloeding van ouderen. Wegbeheerders zullen hun rol in regionaal verband moeten oppakken en deze koers uit moeten dragen. Maatschappelijke organisaties kunnen helpen om de boodschap uit te dragen en draagkracht te creëren en zodoende bij te dragen aan het vergroten van de maatschappelijke norm. Tijdens de sessie worden belemmeringen gehoord aangaande deze opgave:

- Ouderen denken door hun jarenlange ervaring geen gevaar te lopen: een vorm van overschatting;
- Niet alle ouderen worden bereikt via de gangbare kanalen;
- Niet alle fiets- en scootmobielclubjes zijn in beeld;
- Gedragsmaatregelen voor auto en fiets staan nu los van elkaar. Combineren is gewenst;
- De rol van de vrijwilligers wordt onvoldoende serieus genomen en gefaciliteerd;
- De maatschappelijke partners worden onvoldoende betrokken bij de koers die de overheid uitstippelt;
- Het ontbreekt aan een coördinator om een goede strategie te ontwikkelen;
- Bij gemeenten ontbreekt het aan kennis, capaciteit en budget om dit goed en structureel op te pakken.

Door aanwezigen wordt geadviseerd om oplossingsrichtingen 'sociaal' in te steken. Zo motiveer je ouderen om ergens aan mee te doen. Ouderen kunnen elkaar -in hun onderlinge sociale kring- overtuigen en wijzen op de noodzaak van veilig verkeersgedrag en wat veilig gedrag inhoudt. Deze sociale insteek vraagt om samenwerking tussen een regievoerder (rijksoverheid en provincies) met uiteenlopende organisaties die met ouderen werken. Er is al veel kennis aanwezig. Een bundeling daarvan is gewenst.

Concrete oplossingen voor een zo'n optimaal mogelijk resultaat

Om ouderen bewust te maken van risicovolle situaties en verkeersveilig gedrag in het verkeer te stimuleren worden de volgende concrete acties voorgesteld:

- A. De Rijksoverheid kan overwegen onderzoek uit te voeren naar de mobiliteitsbehoeften van ouderen om zo risicovol gedrag te kunnen verklaren. Daarbij gebruik maken van bestaande kennis en expertise.
- B. De Rijksoverheid kan overwegen om samen met de regionale organen verkeersveiligheid een strategie te ontwikkelen (en evalueren) voor het stimuleren van veilig verkeersgedrag van ouderen. De strategie moet rekening houden met de (mobiliteits)behoeften van ouderen.

Overige suggesties

Tijdens de behandeling van de opgave worden door de aanwezigen diverse suggesties aangedragen:

- Grijp verandermomenten aan. Bijvoorbeeld bij het aanschaffen van een nieuw vervoermiddel. Er is dan geen of minder sprake van ingesleten gewoonten en mensen staan dan meer open voor advies;
- De activiteiten onder het programma 'doortrappen' nog meer verspreiden;
- Het platform 'Doortrappen' benutten voor nieuwe onderdelen/modaliteiten (auto en lopen);
- Doortrappen moet een begrip gaan worden, net als 'BOB';
- Inzetten op een fietsrijbewijs voor e-bikes;
- Regionaal maatwerk aanbieden;
- De Rijksoverheid kan gratis alternatief vervoer aanbieden;
- Een apart congres organiseren met als thema 'mobiliteitscongres ouderen';
- Verplichte rijtesten voor ouderen, met update gevaarherkenningstoets en kennistoets verkeersregels;
- Laat overige weggebruikers zich bewust zijn van de beperkingen van ouderen;

7. Risicogroepen en handhaving

Op 24 oktober 2023 stond de werksessie 'Risicogroepen en handhaving' op het programma. Daarin stonden de volgende opgaven centraal:

- Opgave 13: handhaving intensiveren waardoor pakkans toeneemt
- Opgave 14: alcoholslot invoeren bij overtreeders
- Opgave 15: ongevalsregistratie verbeteren

7.1 Algemene observaties

Bij deze werksessie was een grote groep van experts aanwezig vanuit kennisinstituten, wegbeheerders (Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten), vertegenwoordiging vanuit de politie, het ministerie van I&W en het ministerie van J&V, zie Bijlage 1.

Bij de deelsessies van de drie opgaven is veel kennis uitgewisseld. Het algemene beeld dat hieruit is ontstaan:

- Een belangrijke en steeds terugkerende opmerking is dat aanwezigen een groot gemis aan prioriteit ervaren bij de landelijke politiek, het ministerie van Justitie en Veiligheid en politie als het gaat om handhaving van verkeersregels. Er wordt gemis aan regie genoemd. Voorgaande uit zich in een gebrek aan capaciteit bij de politie als handhavende instantie. Aanwezigen bepleiten dan ook om actie te ondernemen om het onderwerp 'handhaving verkeersregels' hoog op de bestuurlijke agenda te krijgen van de betrokken ministeries, maar ook bij provinciebestuurders, wethouders en burgemeesters (die zitten bij de driehoek);
- Er is meer behoefte aan samenwerking, afstemming en kennisdeling met de diverse stakeholders als onderdeel van de 3E aanpak (engineering, educatie en enforcement). Denk aan het gericht inzetten van snelheidshandhaving op specifieke locaties (afstemming tussen politie en wegbeheerder) en afstemming met bij programma educatie en gedragscampagnes (afstemming tussen politie en regievoerder gedragscampagnes) zodat maatregelen elkaar kunnen versterken;
- De AVG wordt door vrijwel iedereen als een probleem ervaren als het gaat om registratie van ongevallen en informatie/communicatie over veelplegers. Ook De Wet op de geneeskundige behandelovereenkomst (WGBO) belemmert een meer gedetailleerde vrijgaven van ongevalstoedracht. Hierbij is ook besproken dat het niet zozeer de wetgeving zelf is, maar de wijze waarmee met de interpretatie en toepassing ervan wordt omgegaan. We zijn nog aan het zoeken naar een goed evenwicht hierin. De verruiming van de mogelijkheid om kennis over te dragen wordt belangrijk gevonden;
- Een gebrekkige informatie-uitwisseling tussen straf- en bestuursrecht en tussen strafrechtpartners onderling met betrekking tot rijden onder invloed en ander gevaarlijk verkeersgedrag;
- Er wordt vaak aangegeven dat het ontbreekt aan handhaving. Toch is er ook aangegeven dat er wel al initiatieven lopen om dit te intensiveren. Bijvoorbeeld de verruiming van de bevoegdheden van BOA's (buitengewoon opsporingsambtenaren). Over deze ontwikkelingen wordt niet altijd duidelijk gecommuniceerd. Communicatie hierover wordt als gemis ervaren;
- De opgave "alcoholslot invoeren bij overtreeders" bracht veel discussie teweeg. Met name over voor wie doe je dit? Voor iedereen? Voor veelplegers? Als standaard in nieuwe auto's, hoe ga je om met bestaande auto's, etc.;
- De opgave "Ongevalsregistratie verbeteren" is geen directe maatregel. Ongevalsregistratie biedt inzicht om te kunnen handelen en is zeer nuttig als basisinformatie om uiteindelijk beleid te kunnen maken, maatregelen te kunnen bedenken én beleid te kunnen evalueren. Het kan daarmee als indirecte maatregel gezien worden.

7.2 Opgave 13: handhaving intensiveren zodat de pakkans wordt vergroot

Omschrijving van de opgave

De SWOV omschrijft handhaving als volgt: onder verkeershandhaving wordt kort verstaan strafrechtelijke middelen en procedures met als doel om weggebruikers zich veilig te laten gedragen. Het werkingsmechanisme van verkeershandhaving is opgebouwd uit diverse componenten, zoals normerend effect door wet- en regelgeving, hiervoor zijn activiteiten van de politie noodzakelijk, dit leidt tot objectieve pakkans. Weggebruikers kennen veelal geen objectieve pakkans, maar ervaren een kans om gepakt te worden. Dit noemen we de subjectieve pakkans. Een maatregel om objectieve en subjectieve pakkans te vergroten is het intensiveren van verkeershandhaving (met name op snelheid) en communiceren over hoeveel overtreders zijn 'gepakt'. Hiermee is een grote impact te verwachten in het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. De SWOV berekende de volgende effecten:

- De verdubbeling van geautomatiseerde snelheidshandhaving zou in 2030 naar schatting 70-120 doden en 500-600 ernstig verkeersgewonden kunnen besparen;
- Een progressief boetesysteem geeft in 2030 naar schatting een besparing van 20-30 doden en 100-200 ernstig verkeersgewonden.

Verantwoordelijkheden en belemmeringen volgens aanwezigen

Bij het intensiveren van handhaving ligt bij alle overheidslagen een verantwoordelijkheid volgens aanwezigen. De grootste verantwoordelijkheid ligt bij de Rijksoverheid en de politie, die in afstemming met overige overheden, meer prioriteit kunnen geven aan de handhavingstaken. De provincie heeft een grote rol in het ondersteunen van gemeenten door middel van bijvoorbeeld tools, maar ook bijdragen aan het sturen op subjectieve aspecten zoals BOB en 'licht aan' campagnes. De gemeente is verantwoordelijk voor de BOA-inzet en communicatie (voor bijdrage aan subjectieve pakkans). De maatschappelijke partners, hulpverleners kunnen probleemgedrag aankaarten bij recidivisten. Voor deze opgave worden de volgende belemmeringen gehoord:

- Gebrek aan capaciteit (beschikbaarheid personeel) en financiële middelen;
- Gebrek aan prioriteit voor verkeershandhaving;
- Er is nog te weinig samenwerking tussen wegbeheerders en politie;
- Waar handhaving plaatsvindt wordt gedeeld via social media en daar wordt dan direct op gereageerd;
- Risico dat boetes worden gezien als begrotingsmiddel (ondermijning belang verkeersveiligheid).

Voor het wegnemen van deze belemmeringen wordt met name gekeken naar inzet vanuit de Rijksoverheid. Er dient meer capaciteit te komen bij de politie om in te kunnen zetten op handhaving en verkeersveiligheid. Het punt moet hoger op de agenda gezet worden van de landelijke politiek. En daarnaast komt sterk naar voren dat samenwerken in het driehoeksoverleg (gemeenten, justitie en politie) nodig is.

Concrete oplossingen voor een zo'n optimaal mogelijk resultaat

De oplossingen die zijn genoemd om (sneller) voortgang te boeken bij de uitvoering van deze opgave zijn:

- A. Het ministerie van I&W kan zich inzetten om handhaving hoger op de politieke agenda te krijgen om zodoende meer prioriteit en capaciteit georganiseerd te krijgen voor intensievere handhaving.
- B. Rijksoverheid kan overwegen om samen met provincies, gemeenten en politie campagnes te intensiveren voor het verhogen van de subjectieve pakkans én tijdens de campagneperiode de handhaving te intensiveren.
- C. Rijksoverheid, provincie, gemeente (BOA's) en politie kunnen meer en actiever samenwerken door concrete handhavingsactiviteiten op elkaar af te stemmen en bij problemen met elkaar af te stemmen.

Overige suggesties

Door de aanwezigen wordt ook een aantal andere suggesties gegeven in het kader van intensivering van handhaving. In enkele gevallen worden deze bij andere opgaven elders in dit rapport behandeld:

- De subjectieve pakkans kan mogelijk worden vergroot met onvoorspelbaarheid over de plekken en tijdstippen waar en wanneer de betreffende activiteiten plaatsvinden;
- Een koppeling tussen risicogroepen en thema's waarop gehandhaafd moeten worden. Niet alleen richten op snelheidshandhaving. Ook richten op 'alcohol' en 'rijden onder invloed' en 'afleiding', en nadrukkelijk aandacht voor 'verkeersveelplegers' (zijn significant vaker betrokken bij ongevallen);

- Een minimumniveau voor verkeershandhaving vaststellen;
- Handhaving inzetten in specifieke (risico)gebieden en op specifieke problemen (dus doelgericht);
- VRI-kruisingen waar fietsers en voetgangers oversteken voorzien van een flitspaal voor snelheid en rood licht;
- Focusflitsers ook inzetten voor de controle op het dragen van een autogordel;
- Samenwerking en kennisdelen tussen gemeente, provincie, ministerie van I&W en J&V;
- Lokale verkeershandhavingsteams opstarten (uitbreiding inzet BOA's);
- Communiceren over de gevolgen van rijden zonder rijbewijs;
- Flexflitsers inzetten voor rood licht negatie;
- Vrijwillige check via ADS.

7.3 Opgave 14: alcoholslot invoeren bij overtreders

Omschrijving van de opgave

Een alcoholslot is een maatregel die ingezet kan worden nadat een bestuurder is aangehouden met een te grote hoeveelheid aan alcoholische drank op. Het alcoholslot in de auto werkt als startonderbreker. Het alcoholslot meet middels een blaastest of en hoeveel alcohol de bestuurder heeft gedronken. In 2015 bepaalde de Raad van State dat het ASP niet meer opgelegd mag worden in het bestuursrecht en besloten de ministers van J&V en I&W, dat ze het alcoholslot ook niet wilden onderbrengen in het strafrecht. Daardoor is de maatregel momenteel niet inzetbaar als sanctie na geconstateerde overtreding. Desondanks is de maatregel nog wel in beeld. De effectiviteit van de maatregel is afhankelijk van de intensiteit van alcoholcontroles (= pakkans bij overtreding). In de SWOV-doorrekening is uitgegaan van een alcoholslot bij zware alcoholovertreders. Als dit programma veel en voor onbepaalde tijd wordt opgelegd in combinatie met verdubbeling van de pakkans voor alcoholovertredingen, dan is de geschatte slachtofferreductie in 2030 30-50 doden en 200 ernstig verkeersgewonden.

Verantwoordelijkheden en belemmeringen volgens aanwezigen

De verantwoordelijkheid voor het opnieuw invoeren van het alcoholslot ligt primair bij de Rijksoverheid (ministerie van JenV en IenW). De rijksoverheid heeft naar mening van de aanwezigen een verantwoordelijkheid als wetgevende partij het alcoholslot verplicht te stellen. Zij stellen kaders op, bepalen randvoorwaarden en zorgen voor juridische afbakening. Bij de maatschappelijke partners ligt een medeverantwoordelijkheid om draagvlak te helpen creëren voor het alcoholslot. Ook is erbij alle stakeholders een verantwoordelijkheid vóór campagnes, kennisdelen en samenwerken. Tijdens de sessie worden diverse belemmeringen benoemd:

- Hoe zorg je ervoor dat er niet wordt gefraudeerd met het alcoholslot (blazen door iemand anders);
- Het alcoholslot is gekoppeld aan een voertuig; met deelmobiliteit kun je een ander voertuig nemen;
- De grote vraag is of het onder bestuursrecht of strafrecht moet vallen. Vooralsnog niet duidelijk;
- Er is een grote afhankelijkheid van de Rijksoverheid, daar is ook weinig capaciteit;
- Het bereiken van de juiste doelgroep, met name i.r.t. campagnes, is zeer moeilijk. Ook is onduidelijk of de doelgroep wel 'bij te sturen is' met campagnes en voorlichting;
- De verbinding met zorg en veiligheid is niet (meer) aanwezig. Er is onvoldoende uitwisseling van gegevens en er is weinig capaciteit beschikbaar (personeel);
- Of invoering voor 2030 haalbaar is, is maar zeer de vraag.

Voor het wegnemen van deze belemmeringen wordt met name gekeken naar inzet vanuit de Rijksoverheid. De ministeries van J&V en I&W hebben een grote rol in het opstellen en uit (laten) voeren van een dergelijke maatregel. Het is een politieke keuze en het ontbreekt aan prioriteit, hier heeft de Rijksoverheid een grote rol in. Het onderbrengen van de maatregel in het strafrecht wordt als kans gezien. Er is ook veel aandacht gevraagd voor communicatie en campagnes, altijd in combinatie met handhaving. Als laatste is aangegeven dat samenwerking met (verslavings-)zorginstanties belangrijk is: dat maakt een persoonsgerichte aanpak mogelijk.

Concrete oplossingen voor een zo'n optimaal mogelijk resultaat

De oplossingen die zijn genoemd om voortgang te boeken bij de uitvoering van deze opgave zijn:

- A. De ministeries van J&V en I&W overwegen om samen te werken om deze maatregel in het strafrecht op te nemen.

- B. Meer BOB-campagnes uitvoeren, in combinatie met handhaving en informatie verstrekken over nut en noodzaak alcoholslot voor draagvlak.
- C. Gemeenten nemen in een vergunning voor deelauto's op dat er een digitaal alcoholslot wordt opgenomen in de app om het voertuig te kunnen openen.
- D. Het samenwerkingsverband in de lokale driehoek signaleert bij Rijksoverheid de behoefte aan meer handhaving en campagnes
- E. Wettelijk regelen dat het meewerken aan alcoholcontrole verplicht is.

Overige suggesties

Door de aanwezigen wordt ook een aantal andere suggesties gedaan in het kader van invoering alcoholslot.

- Zorg dat ook drugs (en medicijnen) wordt meegenomen in het slot. Is een toenemend risico;
- Zet jongerenwerkers (via Raad voor de Kinderbescherming/jeugdreclassering) in voor het contact met jonge veelplegers. En als 18+ volwassenreclassering;
- De sociale norm uitbreiden naar fietsen onder invloed. Het gaat om ieder voertuig dat je bestuurt.
- Zorg voor een persoonsgerichte aanpak (via reclassering);
- Alcoholslot invoeren bij overtreders én minimaal ook in het beroepsvervoer (o.a. taxi, bus, vrachtauto).
- Alcohol-Drugs- en Medicijnbeleid (ADM) specifiek voor beroepschauffeurs;
- Randvoorwaarde voor het alcoholslot is een hoge objectieve pakkans. Goed om hier een strategie voor te ontwikkelen en een uitwerkingsplan (inclusief draagvlak);
- Kans: de eigen poolauto's (overheid en (grote) werkgevers) voorzien van een alcoholtester. Dit kan je verder uitbreiden naar lease wagenpark, bedrijfswagens dus buiten strafrecht om;
- Meer accent op rijden zonder invloed als norm in de OV-concessie etc. (hoewel vanzelfsprekend en er ook periodiek keuringen zijn). Lijn moet zijn: we laten het niet meer toe.

7.4 Opgave 15: de ongevalsregistratie moet op orde zijn

Omschrijving van de opgave

Er zijn diverse databronnen beschikbaar in Nederland waarin verkeersongevallen staan geregistreerd: BRON, de Statistiek Verkeersdoden, Ernstig verkeersgewonden, LIS, LTR, in principe ook ambulancegegevens. Maar we weten niet precies hoeveel ongevallen er exact plaatsvinden, op welke plek, door welke oorzaak en met welk gevolg. En helaas niet alle ongevallen worden geregistreerd. De registratie door de politie is niet volledig omdat de politie niet bij iedere verkeersongeval aanwezig kan zijn, onder andere vanwege gebrek aan menskracht. Vooral de registratie van fietsongevallen is daardoor onvolledig. De ongevalsregistratie verbeteren is geen maatregel welke direct ingrijpt op de vermindering van het aantal doden en ernstig verkeersgewonden. Een betere registratie helpt wel bij het in kaart brengen van risicogroepen, risicogedragingen en risicolocaties. Daarmee is het een onmisbaar sturingsinstrument voor het ontwikkelen van doelgericht beleid en interventies en is het nodig voor beleidsmonitoring. Het wordt dan ook als een belangrijke indirecte maatregel gezien.

Verantwoordelijkheden en belemmeringen volgens aanwezigen

Het verbeteren van de ongevalsregistratie is een verantwoordelijkheid van meerdere partijen. Zo kunnen gemeenten en provincies met name zorgen voor de juiste data over het wegennet en de omgeving en zij ondersteunen met data die wel beschikbaar is. De Rijksoverheid heeft met name de verantwoordelijkheid om samenwerking te faciliteren, wet- en regelgeving te verzorgen en het onder de aandacht brengen van het onderwerp bij diverse stakeholders, onder andere bij de politie. Verzekeraars kunnen verzekernemers verplichten om hun ongevalsmeldingen digitaal te melden met exacte locatiegegevens en toedracht. De belangrijkste belemmeringen die zijn genoemd zijn:

- AVG wordt als probleem ervaren als het gaat om registratie van ongevallen. Ook De Wet op de geneeskundige behandelovereenkomst (WGBO) werkt als belemmering. Dit speelt met name bij het verkrijgen van ambulance/ziekenhuisdata. Door deze wet is het moeilijk om informatie te krijgen van patiënten over omstandigheden en toedracht ongevallen. Ook is het door de WGBO onmogelijk om data van RAV's op persoonsniveau te koppelen aan data van SEH-afdelingen en/of politiedata;
- Het Mobiel Schademelden kan al sinds 2017 maar neemt slechts geleidelijk de papieren-schadeformulieren over. Grotendeels digitaal verwerken duurt circa 10 jaar. Daarbij is deze data verkeersongevallen van verzekeraars nog niet beschikbaar voor overheden;

- Het ontbreekt aan een trekker. Ook ontbreekt het besef aan verantwoordelijkheid van goede registratie bij politie. Dit wordt veroorzaakt door capaciteitsprobleem en prioriteiten die elders liggen;
- In BRON is geen informatie beschikbaar over de rol van alcohol/drugs bij dodelijke ongevallen, terwijl afname bloed voor onderzoek alcohol/drugs (artikel 8) wel wordt geregistreerd;
- Ongevalsdata is versnipperd beschikbaar via diverse systemen. Daarom is Big Data Suite (BDS) Verkeersongevallen door Rijkswaterstaat ontwikkeld. Dit biedt de optie om diverse bronbestanden van verschillende partijen met elkaar te koppelen en centraal ter beschikking te stellen. In de zomer 2024 is dit waarschijnlijk gereed, maar de koppeling met medische bronnen is nog maar beperkt mogelijk.

Voor het wegnemen van deze belemmeringen wordt met name aandacht gevraagd aan de Rijksoverheid voor capaciteit en budget. Ook als het gaat om wetgeving rond het beschikbaar stellen van data (WGBO). Een goed beeld van slachtoffers die dermate ernstig letsel hadden dat ze medisch behandeld moesten worden krijg je alleen vanuit medische bronnen. Daarvoor zou het helpen als de WGBO aangepast wordt (het verstrekken van informatie over verkeersslachtoffers door SEH-afdelingen wettelijk verplichten). Ook samenwerking tussen Rijksoverheid, provincies en gemeenten wordt genoemd, met name om bestuurlijke afspraken te maken, maar ook om kennis en data te delen.

Concrete oplossingen voor een zo'n optimaal mogelijk resultaat

De oplossingen die zijn genoemd om (sneller) voortgang te boeken bij de uitvoering van deze opgave zijn:

- A. Zorgen voor een wettelijke aanwijzing waarmee het mogelijk wordt om beschikbare (ambulance)data te analyseren ten behoeve van verkeersveiligheidsbeleid en evaluatie. Bijvoorbeeld middels een convenant gegevensoverdracht, ook in relatie tot AVG en WGBO.
- B. Zorgdragen voor de mogelijkheid om in te grijpen op de risico's door de ongevalsdata te koppelen aan risico-indicatoren (SPI's).
- C. Een coördinator aanstellen (bijvoorbeeld ministerie van I&W met ondersteuning van CBS) voor het verbeteren en bundelen van de ongevalsdata met Big Data Suite (BDS) als instrumentarium.
- D. De urgentie van verbeterde ongevallenregistratie moet bij het bestuur van ministerie van I&W, VWS en J&V en koepels van zorgorganisaties onder de aandacht worden gebracht.

Overige suggesties

Door de aanwezigen wordt ook een aantal andere suggesties gedaan in het kader van de ongevalsregistratie:

- Inzetten van een monitoringskastje waarmee (snelheids-)overtredingen geconstateerd en gerapporteerd worden aan een handhavende instantie (risicoregistratie). Dit kan bijvoorbeeld verplicht gesteld worden bij veelplegers. Maar kan ook door verzekeraars ingezet worden: verzekeringsnemers kunnen het kastje dan vrijwillig laten installeren in ruil voor een lagere premie;
- Landelijk verplicht maken voor zorgverleners om data over verkeersslachtoffers te delen en goed te regelen dat deze data kan worden gekoppeld (afstemming met Autoriteit Persoonsgegevens);
- Naast ongevallen ook risico's, risicogroepen, risicogebieden en ruimtelijke ontwikkelingen registreren. (risico-registratie: SPI's, kennisnetwerk SPV, Trendline en ESRA);
- Gebruik de data die wel beschikbaar is, want er is veel, maar nog niet goed aan elkaar verbonden. Kijk verder dan MAIS2+/3+: als een jong meisje een open wond heeft, heeft een oudere dame een heupfractuur in dezelfde situatie. De taskforce verkeersveiligheidsdata kan deze rol mogelijk vervullen;
- Er moet een goed integraal beeld bij de bestuurders van de verschillende partijen op tafel komen;
- Zorg dat alle VRI's worden uitgelezen, die bevatten veel data;
- Behandel een ongeval altijd als een vliegtuigongeval, ook voor de fiets;
- Handhavingsregistratie slim koppelen en aansluiten bij behoefte aan risicoanalyses.

8. Werksessie Innovatie

Op 26 oktober 2023 stond de werksessie 'Innovatie' op het programma. Deze werksessie kende een iets andere opzet dan de voorgaande werksessies. De sessie stond in het teken van het verkennen van vernieuwende oplossingsrichtingen die bijdragen aan het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Dit ging niet alleen over technologische vernieuwingen, maar juist ook over samenwerkingen, gedragsinterventies of aanpassing van wet- en regelgeving. Tijdens deze sessie is gezocht naar *out-of-the-box oplossingen* die ingrijpen op alle facetten van de verkeersveiligheid, maar wel met een focus op maatregelen die de fietsveiligheid bevorderen omdat de ongevallentrend vooral een grote toename in verkeersslachtoffers onder fietsers laat zien.

Vertegenwoordigers van de aanwezigen organisatie (zie bijlage 1) werkten daartoe in vier groepen aan concrete opgaven, gezien vanuit twee fictieve verkeersdeelnemers. De verschillende opgaven en de resultaten van de brainstorm per groepje worden in de volgende paragrafen beschreven. De ruwe resultaten van de brainstorm staan verbeeld in bijlage 3. Voorafgaande aan de behandeling van deze opgaven is ter inspiratie een rondwandeling gemaakt over het Jaarbeursplein in Utrecht waarbij een toelichting is gegeven op transitie van dit deel van Utrecht (transformatie van autogebied naar gebied voor langzaam verkeer) en de nieuwe knelpunten die daar naar voren komen.

8.1 Persona Brenda I (opgave 1)

Brenda is 64 en heeft een elektrische fiets. Ze wil graag fietsen want dat houdt haar in beweging. Ze is al een keer gevallen met de fiets en is nu erg bang weer te vallen. Ze werkt vlak bij het Jaarbeursgebouw in Utrecht en woont in Houten, dat vlak naast Utrecht ligt.

Opgave 1

Jullie missie is oplossingen te bedenken die ertoe leiden dat Brenda zo lang als mogelijk durft te blijven fietsen (subjectief gevoel van veiligheid).

Eerst is tijdens een brainstorm een aantal mogelijke oplossingen bedacht die ervoor zorgen dat Brenda zo lang mogelijk durft te blijven fietsen. De volgende oplossingen/ideeën zijn benoemd tijdens de brainstorm:

- Bredere fietsinfrastructuur;
- Scheiden van richtingen en type voertuigen die nu op het fietspad zitten;
- Werken met kleuren bij snelheidsbanen;
- Markering van randen;
- Vaardigheidstraining;
- Helm met knipper- en remlicht;
- Airbags in jas/fietskleding;
- Aandacht voor ontwerp van kruisingen;
- Spiegel op de fiets;
- Lampjes in het wegdek, gecombineerd met groene golf voor fietsers;
- E-bike met snelheidsbeperking;
- Toelatingseisen voor een e-bike: remweg, stabiliteit, startvermogen.

Aan de hand van de eerste brainstorm is door dezelfde groep gewerkt aan een oplossingsrichting die bijdraagt aan de opgave om Brenda zo lang mogelijk te laten fietsen. Met als uiteindelijk doel de verlaging van het aantal verkeersgewonden.

Concrete oplossing bij deze opgave

Het groepje heeft vooral gekeken naar het onderdeel "Engineering". De oplossing die is gevonden is automatische snelheidsbeheersing naar locatie en tijd door veilige snelheden bij gevaarlocaties te krijgen en snelheidsverschillen op drukke fietspaden voorkomen. Om dit te realiseren wordt geo-fencing aangedragen. Op basis daarvan kunnen fietsen met geo-lokalisatie (connected bikes) naar locatie en tijd worden beïnvloed om zo te zorgen voor een veilige en homogene snelheid van fietsers. Een belemmering hierbij is dat er onvoldoende kennis is over toepassing en dat veel fietsen geen geo-lokalisatie hebben (niet 'connected' zijn).

8.2 Persona Brenda II (opgave 2)

Idem als in opgave 1 (zie 8.1):

Brenda is 64 jaar en heeft een elektrische fiets. Ze wil graag fietsen want dat houdt haar in beweging. Ze is al een keer gevallen met de fiets en is nu erg bang weer te vallen. Ze werkt vlak bij het Jaarbeursgebouw in Utrecht en woont in Houten, dat vlak naast Utrecht ligt.

Echter de opgave is nu anders:

Opgave 2

Jullie missie is oplossingen te bedenken die het fysiek onmogelijk maken dat Brenda gewond raakt in het verkeer.

Tijdens de sessie is eerst tijdens een brainstorm een aantal mogelijke oplossingen bedacht die bijdragen aan de opgave dat het voor Brenda fysiek onmogelijk wordt om gewond te raken. Dit leverde discussie op. Het onmogelijk maken dat Brenda gewond raakt in het verkeer kan immers alleen wanneer Brenda zich niet meer in het verkeer begeeft. Toch zijn er ideeën ontstaan om de kans op en de ernst van een ongeval te beperken.

Voorbeelden van oplossingen die zijn aangedragen zijn:

- Slimme fiets (ook wel connected bikes): met automatische sos-melding, sensoren die worden gebruikt voor ongevalsregistratie, variabele (maximale) snelheid, balanceertechniek, zijwielen, airbags.
- Toepassen van een duo-fiets of een fietsmaatje zodat Brenda niet alleen hoeft te fietsen.
- Infrastructuur: breedte van fietspaden, verminderen van hoogteverschillen (trottoirbanden), boogstralen aanpassen i.v.m. veranderende snelheden en nog betere ontwerprichtlijnen in combinatie met kennisdelen.
- Rijvaardigheidstrainingen met de fiets, toepassen VR-bril, trainen binnenshuis, simulator.
- Advies geven over veilige routes.
- Toepassen harnas/kabels boven de weg zodat ze niet meer kan vallen.

Aan de hand van de eerste brainstorm is door dezelfde groep gewerkt aan een oplossingsrichting die bijdraagt aan de opgave om Brenda zo veilig mogelijk te laten fietsen. Met uiteindelijk als doel de verlaging van het aantal verkeersgewonden.

Concrete oplossing bij deze opgave

Om ervoor te zorgen dat Brenda niet gewond raakt tijdens het fietsen is ingestoken op drie verschillende onderdelen waarbij met name de maatschappelijke partners een rol hebben. Het toepassen van een VR-bril om thuis vaardigheden te leren, maar ook om sociale contacten te blijven houden is voorgesteld als maatregel. Daarbij is het wenselijk dat de fietsen connected zijn: een slimme fiets met geo-lokalisatie. Daarnaast was het voorstel om een nationaal actieplan veilige fietsinfra te gaan organiseren.

8.3 Persona Donnie I (opgave 3)

Donnie 16 jaar en heeft een Fatbike, dit is een snelle elektrische fiets. Hij heeft deze fiets opgevoerd en hij houdt niet van wachten. Daarom luistert hij harde upbeat muziek tijdens het fietsen en crost over het voetpad. Zijn vriendje Tom is al een keer tegen een auto geknald, zelf denkt hij niet dat hem dat gaat gebeuren. Hij zit op school vlak bij het Jaarbeursgebouw in Utrecht en woont in Nieuwegein, dat vlak naast Utrecht ligt.

Opgave 3

Jullie missie is om het Donnie onmogelijk te maken om te hard te rijden in het verkeer. Houd rekening met de beperkingen van de stad.

Tijdens de brainstorm zijn ideeën benoemd om het Donnie zo makkelijk mogelijk te maken om hard te rijden door het verkeer zonder dat er kans op ongevallen ontstaan. De volgende oplossingen/ideeën zijn benoemd:

- Vrijliggende fietsvoorzieningen;
- Apart fatbike-pad, met voorrang op al het verkeer;

- Ruime boogstralen toepassen;
- Al het verkeer verbieden tijdens beginnen van school en uitgaan school;
- Langs tramtracés of waterwegen voorzieningen voor snelle fietsers;
- Geo-fencing waardoor het geluidsniveau omlaag gaat;
- Als voorrangervoertuig instellen inclusief optische- en geluidssignalen;
- Zelfrijdende fatbikes.

Aan de hand van de eerste brainstorm is door dezelfde groep gewerkt aan een oplossingsrichting die bijdraagt aan de opgave om eenzijdige ongevallen en conflicten met andere verkeersdeelnemers te beperken. Daarnaast is ook gekeken naar de veiligheid van de verkeersdeelnemer.

Concrete oplossing bij deze opgave

Een mogelijke oplossing is het invoeren van een rijbewijs voor fatbikes met iris-scan. Zonder dit rijbewijs is het onmogelijk om te gaan rijden op een fatbike. Tevens dienen er betere infrastructuurvoorzieningen te komen en stallingsmogelijkheden voor fatbikes.

8.4 Persona Donnie II (opgave 4)

Idem als in opgave 1 (zie 8.1):

Donnie is 16 jaar en heeft een Fatbike, dit is een snelle elektrische fiets. Hij heeft deze fiets opgevoerd en hij houdt niet van wachten. Daarom luistert hij harde up beatmuziek tijdens het fietsen en crosst over het voetpad. Zijn vriendje Tom is al een keer tegen een auto geknald, zelf denkt hij niet dat hem dat gaat gebeuren. Hij zit op school vlak bij het Jaarbeursgebouw in Utrecht en woont in Nieuwegein, dat vlak naast Utrecht ligt.

Echter de opgave is nu anders:

Opgave 4

Jullie missie is het om het Donnie zo makkelijk mogelijk te maken om hard te rijden door het verkeer zonder dat er kans op ongevallen ontstaan. Houd rekening met de beperkingen van de stad.

Door de groep die aan de slag ging met deze opgave is eerst geanalyseerd wat de oorzaken van het verkeersgedrag van Donnie zijn. Genoemde oorzaken zijn:

- Een onvoldoende ontwikkelde prefrontale cortex op deze leeftijd. Dit deel van de hersenen is betrokken bij het nemen van beslissingen, plannen, sociaal gedrag en impulsbeheersing. Ook in het verkeer. Door kennis te hebben van de achterliggende besluitprocessen die leiden tot het vertoonde verkeersgedrag van Donnie kan ook gericht gezocht worden naar maatregelen;
- Ouders faciliteren Donnie door hem een fatbike te geven of hem erop te laten rijden, maar het ontbreekt aan aanspreken op juist gebruik, gedrag en gevaarherkenning;
- Gebrek aan concentratie op de rijtaak;
- Beschikbaarheid op de markt: fatbikes zijn te koop en op te voeren;
- Handhaving op snelheid van fatbikes is er onvoldoende en niet zichtbaar, als gevolg van onvoldoende capaciteit en prioriteit;
- Weginrichting: lange rechtstanden maken hard rijden goed mogelijk;
- Wet- en regelgeving: geen maximumsnelheid, geen helmplicht, plaats op de weg en rijbewijsplicht ontbreekt.

Tijdens de brainstorm zijn vervolgens ideeën benoemd om het Donnie onmogelijk te maken om te hard te rijden in het verkeer.

- Weginrichting: lange rechte stukken (voorkomt hard rijden) en groene golf (voorkomt door rood rijden) zodat asociaal gedrag minder vaak hoeft voor te komen.
- Weginrichting: kantelweg, stroefheid, geluid, kleur, etc.
- Wet- en regelgeving: voertuigregistratie met kenteken en APK, rijbewijs invoeren, verzekeringen bij ongeval niet uit laten betalen indien voertuig is opgevoerd.

- Overig: overtredingen uit anonimiteit halen, ouders het de kinderen niet makkelijk maken een fatbike op te voeren, ISA/geo-fencing toepassen op voertuig

Concrete oplossing bij deze opgave

Bij deze opgave wordt een maatregelpakket voorgesteld waarbij wordt ingegaan op snelheidsbeperking met fysieke maatregelen, zoals kantelweg en stroefheid wegdek, het aanpassen van wet- en regelgeving, rijbewijs voor fatbike en APK. Daarnaast wordt ook voorgesteld om meer in te spelen op de jongeren door middel van framing en campagnes: dit gedrag hoort niet bij een goede sporter zijn, een gezonde levensstijl, etc. Ook het uit de anonimiteit halen van overtredingen (naming en shaming) wordt als kansrijk benoemd.

9. Opsomming met concrete maatregelen en acties

In dit hoofdstuk worden de concrete maatregelen en acties die tijdens de werksessies zijn gehoord bij elk van de opgaven opgesomd. Het betreft daarmee een herhaling van de in de voorgaande hoofdstukken per maatregel verwoorde acties.

Opgave	Omschrijving van de opgave	Concrete acties / maatregelen
Opgave 1	50 km/uur-wegen ombouwen naar 30 km/uur-wegen	A. De Rijksoverheid en provincies kunnen overwegen om gemeenten financieel te ondersteunen bij het duurzaam veilig inrichten van 30 km/uur-wegen via een extra investeringsimpuls. B. Wegbeheerders moeten de benodigde actualisaties van hun wegencategorisering op elkaars beheergrenzen afstemmen. Dat helpt gemeenten om invulling te geven aan het vergroten van het areaal aan goed herkenbaar ingerichte 30 km/uur-wegen. C. Rijksoverheid, provincies, gemeenten en maatschappelijke partners kunnen overwegen om intensiever samen te werken zodat een gewijzigde normsnelheid binnen de bebouwde kom ontstaat. Van: 'binnen de bebouwde kom 50 tenzij 30', naar: 'binnen de bebouwde kom 30 tenzij 50'.
Opgave 2	Alle fietsinfrastructuur vergevingsgezind	A. De provincies kunnen overwegen om het voortouw te nemen bij kennisdeling met andere wegbeheerders binnen de provincie en hen helpen bij de prioritering met welke fietspaden en welke inrichtingskenmerken te beginnen. B. De Rijksoverheid en provincies kunnen de impact en effectiviteit van vergevingsgezinde fietspaden benadrukken en kunnen overwegen prioriteit te geven aan de inrichting van vergevingsgezinde fietspaden bij de verdeling van beschikbaar gestelde verkeersveiligheidsgelden. C. De Rijksoverheid kan een centrale inkoop faciliteren voor de aanleg van belijning op fietspaden door een team 'nationale fietslijnentrekkers'.
Opgave 3	Nieuwe wijken aanleggen volgens richtlijnen (Duurzaam Veilig)	A. Alle overheden kunnen overwegen om actieve vervoerswijzen en openbaar vervoer meer te benadrukken in hun mobiliteitsvisies en dat in praktijk te faciliteren (voorbeeld: parkeren aan de rand van de stad en overstap naar openbaar vervoer en fiets faciliteren). B. De gemeenten kunnen in samenwerking met ontwikkelaars en stedenbouwkundigen het STOMP-principe leidend laten zijn bij de inrichting van nieuwe (woon)wijken en ook ontsluitingsroutes via bestaande wegen nadrukkelijker betrekken bij dit principe.
Opgave 4	Alle zone 60 wegen moeten veilig zijn ingericht volgens de richtlijnen	A. De Rijksoverheid kan een extra investeringsimpuls overwegen om provincies, waterschappen en gemeenten financieel te ondersteunen bij het duurzaam veilig inrichten van 60- km/uur-wegen volgens actuele ontwerprichtlijnen. B. De Rijksoverheid kan aan het kennisplatform CROW de wens meegeven, om het inrichten van 60 km/uur-wegen volgens de ideale maatvoering en aanwezigheid van ontwerpelementen minder vrijblijvend te maken. De minimale maatvoering moet uit de richtlijnen worden gehaald. C. De wegbeheerders kunnen overwegen om in regionaal verband nadrukkelijker samen te werken aan een goed op elkaar afgestemde wegencategorisering. En wegbeheerders die in regionaal verband samenwerken kunnen overwegen om de beschikbare financiële middelen daar in te zetten waar deze het meeste bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid binnen de regio.

Opgave	Omschrijving van de opgave	Concrete acties / maatregelen
Opgave 5	Alle N-wegen moeten veilig zijn ingericht volgens de richtlijnen	A. De Rijksoverheid kan overwegen om aan het kennisplatform CROW de wens mee te geven om het inrichten van N-wegen volgens de ideale inrichtingskenmerken minder vrijblijvend te formuleren en de minimale maatvoering uit de richtlijnen te halen. B. De Rijksoverheid kan overwegen om een extra financiële bijdrage te doen aan wegbeheerders om tot een ideale weginrichting te komen van de N-wegen in Nederland. C. Er moet een verplichting komen voor een verkeersveiligheidsaudit bij (her)inrichtingsprojecten van alle N-wegen.
Opgave 6	60 en 80 km/uur wegen worden verlicht waar kosteneffectief	A. Het Kennisnetwerk SPV kan een set aan éénvoudig inwinbare criteria aanreiken waarmee gevarenpunten gevonden kunnen worden en een afwegingskader waarmee gevarenpunten geprioriteerd kunnen worden. B. De wegbeheerder doet onderzoek naar gevarenpunten waarbij het ongevalsrisico met verlichting (of reflecterende geleiding) kan worden verminderd en zorgt op deze locaties voor een passende vorm van verlichting.
Opgave 7	Nieuwe fietsen moeten veilig zijn	A. De Rijksoverheid kan onderzoek laten uitvoeren naar fietsspecificaties die effectief zijn in het terugdringen van ongevalsrisico's en indien aantoonbaar effectief vervolgens vertalen naar toelatingseisen voor nieuwe (elektrische) fietsen.
Opgave 8	Dwingende ISA (retrofit) moet verplicht zijn	A. De Rijksoverheid kan overwegen om een regierol te pakken bij het opdoen van praktijkervaringen met een dwingende vorm van ISA en samen met wegbeheerders pilots te starten. B. Alle wegbeheerders worden verplicht gesteld om bebouwde kom grenzen en snelheidslimieten op individuele wegen binnen hun beheersgebied actueel te houden in databronnen.
Opgave 9	Alcoholslot in alle nieuwe voertuigen	A. De Rijksoverheid kan overwegen om het alcoholslot te verplichten in alle nieuwe voertuigen. Mogelijk kan het ook worden opgenomen in Europese regelgeving. B. De gezamenlijke overheden kunnen overwegen om het alcoholslot vrijwillig en kosteloos beschikbaar te stellen voor (jonge) bestuurders. Dit in samenhang met een imago verbeterende campagne.
Opgave 10	Gebruik van de fietshelm stimuleren	A. De Rijksoverheid kan overwegen om samen met maatschappelijke organisaties, marktpartijen en verzekeraars fietshelmdracht te stimuleren middels een doelgroep-specifieke campagne.
Opgave 11	Beginnende bestuurders moeten zich bewust zijn van risicovolle situaties	A. De Rijksoverheid kan overwegen om onderzoek te laten uitvoeren naar het daadwerkelijk risicovolle gedrag van jonge bestuurders en daarvoor een interventiestrategie (laten) ontwikkelen en evalueren voor diverse (sub)culturen onder jonge bestuurders. Daarbij gebruik maken van beschikbare kennis.
Opgave 12	Ouderen moeten zich bewust zijn van risicovolle situaties	A. De Rijksoverheid kan overwegen onderzoek uit te voeren naar de mobiliteitsbehoeften van ouderen om zo risicovol gedrag te kunnen verklaren. Daarbij gebruik maken van bestaande kennis en expertise. B. De Rijksoverheid kan overwegen om samen met de regionale organen verkeersveiligheid een strategie te ontwikkelen (en evalueren) voor het stimuleren van veilig verkeersgedrag van ouderen. De strategie moet rekening houden met de (mobiliteits)behoeften van ouderen.
Opgave 13	Handhaving intensiveren zodat de pakkans wordt vergroot	A. Het ministerie van I&W kan zich inzetten om handhaving hoger op de politieke agenda te krijgen om zodoende meer prioriteit en capaciteit georganiseerd te krijgen voor intensievere handhaving.

Opgave	Omschrijving van de opgave	Concrete acties / maatregelen
		B. Rijksoverheid kan overwegen om samen met provincies, gemeenten en politie campagnes te intensiveren voor het verhogen van de subjectieve pakkans én tijdens de campagneperiode de handhaving te intensiveren. C. Rijksoverheid, provincie, gemeente (BOA's) en politie kunnen meer en actiever samenwerken door concrete handhavingsactiviteiten op elkaar af te stemmen en bij problemen met elkaar af te stemmen.
Opgave 14	Alcoholslot invoeren bij overtredders	A. De ministeries van J&V en I&W overwegen om samen te werken om deze maatregel in het strafrecht op te nemen. B. Meer BOB-campagnes uitvoeren, in combinatie met handhaving en informatie verstrekken over nut en noodzaak alcoholslot voor draagvlak. C. Gemeenten nemen in een vergunning voor deelauto's op dat er een digitaal alcoholslot wordt opgenomen in de app om het voertuig te kunnen openen. D. Het samenwerkingsverband in de lokale driehoek signaleert bij Rijksoverheid de behoefte aan meer handhaving en campagnes E. Wettelijk regelen dat het meewerken aan alcoholcontrole verplicht is.
Opgave 15	De ongevalsregistratie moet op orde zijn	A. Zorgen voor een wettelijke aanwijzing waarmee het mogelijk wordt om beschikbare (ambulance)data te analyseren ten behoeve van verkeersveiligheidsbeleid en evaluatie. Bijvoorbeeld middels een convenant gegevensoverdracht, ook in relatie tot AVG en WGBO. B. Zorgdragen voor de mogelijkheid om in te grijpen op de risico's door de ongevalsdata te koppelen aan risico-indicatoren (SPI's). C. Een coördinator aanstellen (bijvoorbeeld ministerie van I&W met ondersteuning van CBS) voor het verbeteren en bundelen van de ongevalsdata met Big Data Suite (BDS) als instrumentarium. D. De urgentie van verbeterde ongevallenregistratie moet bij het bestuur van ministerie van I&W, VWS en J&V en koepels van zorgorganisaties onder de aandacht worden gebracht.

Bijlage 1 Deelnemende organisaties per werksessie

In onderstaande overzichten staan per werksessie de deelnemende organisaties.

Werksessie Veilige infrastructuur binnen bebouwde kom en fiets (10 oktober 2023)

Gemeente Lingewaard
Gemeente Dijk en Waard
Gemeente Goes
Gemeente Rotterdam
Gemeente Eindhoven
Gemeente Utrecht
Gemeente Middelburg
Gemeente Den Haag
Vervoersregio Amsterdam
Provincie Groningen
Ministerie van I&W
Fietzersbond
SWOV
ANWB
RWS
CROW
Royal HaskoningDHV

Werksessie Veilige infrastructuur buiten bebouwde kom (10 oktober 2023)

Provincie Limburg
Provincie Overijssel
Provincie Utrecht
Provincie Noord-Brabant
Rijkswaterstaat
Ministerie van I&W
ANWB
SWECO
CROW
SWOV
Fietzersbond

Werksessie Veilige voertuigen (12 oktober 2023)

ANWB
Gazelle
TNO
Fietzersbond
Gemeente Den Haag
SWOV
Ministerie van I&W
RAI
Stichting Verslavingsreclassering GGZ
Verbond van verzekeraars
KIM
RDW
BOVAG
Keypoint
Politie
Rijkswaterstaat
Populitics

Werk sessie Gedrag, educatie en voorlichting (12 oktober 2023)

Provincie Utrecht
Provincie Groningen
Gemeente Den Haag
Gemeente Amsterdam
Gemeente Arnhem
Gemeente Altena
Gemeente Dijk en Waard
Metropoolregio Rotterdam den Haag (MRDH)
Ministerie van I&W
CROW
RWS
SWOV
CBR
Fietzersbond
Team Alert
Stichting Verslavingsreclassering GGZ
Rijksuniversiteit Groningen
ANWB
Goudappel
Royal HaskoningDHV
Politie
KiM
Populytics

Werk sessie Risicogroepen en handhaving (24 oktober 2023)

Provincie Limburg
Provincie Utrecht
Provincie Groningen
ROV Zuid-Holland
Gemeente Rotterdam
Vervoerregio Amsterdam
Gemeente Den Haag
Openbaar Ministerie
Ministerie van I&W
Rijkswaterstaat
VeiligheidNL
KiM
Reclassering
SWOV
VVN
CBR
Reclassering
RWS
Fietzersbond
TeamAlert
Trimbos
CVOM
Politie

datum 12 december 2023
projectnummer 0486678.100
betreft Trendbrekers verkeersveiligheid

Werksessie Innovatie (26 oktober 2023)

Provincie Fryslân
Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)
Ministerie van I&W
TNO
Laboratorium verantwoorde mobiliteit
KiM
Smartwayz
NDW
SWOV
CBR
TU Delft
Picnic
Fietzersbond
Populytics

Bijlage 2 Input werksessies (posters met post-its)

Opgave 1: 50 km/uur-wegen ombouwen naar 30 km/uur-wegen

50 km/h wegen ombouwen naar 30km/h wegen				
	Rijksoverheid	Provincie	Gemeente	Maatschappelijk partners
1. Wat is de verantwoordelijkheid bij de opgave?	Faciliterende rol Regelgeving Draagvlak Financien	Gemeenten ondersteunen met kennis en geld Eigen wegen op orde middel afwegingskader 30km/h ontsluiting via provinciale wegen optimaliseren Integrale visie/samenwerking op wegennet -> provincies/gemeente	verantwoordelijk van de realisatie Hoofdverantwoordelijk veilige buitenruimte en dus ook afweging belangen en besluiten	Verzekeringen moeten meer financieren Zorgen dat er draagvlak is bij de burgers urgentie creëren om in actie te komen
2. Wat zijn de belemmeringen?	Wetgeving Handhaving kwestie	Langzamer OV - hoger exploitatiekosten - minder betrouwbaarheid Uitrijtijden hulp diensten en dekkingsgebied Overzicht houden over het gehele netwerk - gemeentelijke wegen - provinciale wegen - Rijkswegen misschien is de noodzaak niet hoog genoeg/ wordt dat niet zo ervaren	personeels tekort OV, Politie politieke keuzes durven voldoende middelen onbekendheid verandering	Ze weten niet dat het belangrijk is Het is niet hip om te promoten Juridisch? Voor verzekeringen niet makkelijk te financieren
3. Wie kan de belemmering wegnemen?	norm verandering, niet te snel door de bebouwde kom Politiek meer financien RSK, provincie, gemeente	Niet één partij, partijen moeten het samen doen. goede samenwerking gem. prov. vervoerders.	Beperkte fysieke ruimte dus lastige keuzes maken	De voorbeeldrol van de ministerie I en W Boegbeeld Het rijk kan voorlichting geven
4. Wat zijn de concrete oplossingen voor zo'n optimaal mogelijk resultaat?	Initiëren ISA GOW 30 onderdeel investering impuls Capaciteit bij J&V organiseren voor handhaving (mogelijk met inzet BOA) goede samenwerking van beleid tot uitvoering norm idee omdraaien	Provincie kan aan kennis overdracht doen Provincie subsidie beschikbaar stellen aan gemeenten 1. samen doen 2. kom bij elkaar 3. kennis, data, breng bij elkaar ontsluiting via provinciale wegen effect op gemeentelijke wegen.	Informatie voorziening landelijk extra subsidies voor GOW 30 en ETW30 Visie op je netwerk -ETW GOW en fiets landelijke kennisgroep en capaciteit inzetten	Het rijk: Een prijs voor veiligste straat Autoloze die verkeersveiligheid promoten

Opgave 2: Alle fietsinfrastructuur vergevingsgezind

Alle fietsinfrastructuur vergevingsgezind					
	Rijksoverheid		Provincie	Gemeente	Maatschappelijke partners
	Hoe: aan de slag met wat we nu weten dat werkt				
1. Wat is de verantwoordelijkheid bij de opgave?	visie + beleid opstellen Wat 1 aandacht en kennis delen - waar beginnen 2 meer middelen	subsidies/voldoende budget Monitoren effecten	kennis bank met menukaart maatregelen. Meer sturend zijn Subsidie verstrekken/aanjagen eigen infra	Beheer & onderhoud -Aansprakelijkheid -Leefbaarheid -aanleg -Uitvoering beleid/richtlijnen	Aandacht enkelvoudige fietsongeval Fietsersbond kan aandacht besteden aan wat een veilig fietspad is
2. Wat zijn de belemmeringen?	onvoldoende prioriteit voor fiets prioriteer/oplossing onvoldoende in beeld (focus)	maatwerk is nodig	Niet elke provincie pakt rol. Geld en capaciteit provincie - gemeente - rijk begrijpen elkaar niet Apart beleid en beheer Inzicht in data Tegenstrijdige belangen Fysieke/financiële kaders	Doorvertaling van beleid stopt door: -Financien -Capaciteit -Kennis Waar moet ik beginnen? Auto en fiets rijden makkelijk over schuine trottoirband. Slechte afwatering, bij ondergelopen fietspaden gaan fietsers eerder over de stoep(rand)	Capaciteit aannemers Politiek geeft te weinig belang weinig daden
3. Wie kan de belemmering wegnemen?	Brede lobby de start vanuit rijk ook gericht op beheer openbare ruimte en stedenbouw meer geld structureel geld ipv eenmalig zoals nu	Wie 1a Kennisinstanties 1b maatschappelijke partners 1c regievoerders	Kennis instellingen I & W en geld	-Strakke normering afdeling inkoop -vergunningen -Gemeentefonds -OZB -Investeringsimpuls -structureel	Sturing rijk via subsidies
4. Wat zijn de concrete oplossingen voor zo'n optimaal mogelijk resultaat?	Aandacht veiligheid fiets bij politie Wat: aandacht en kennis delen + meer financiële middelen hardere richtlijnen GOW 30 Rijksoverheid regelen	Centrale inkoop en aanleg belijning => nationale lijnentrekkers geen hoge banden meer verkopen, hierop verbod (ludiek)	Beslissers (goed opvoeden + advies) Efficiënter werken -niet elke gemeente wil opnieuw uitvinden -pak regionaal rol in samenwerking/kennis delen en aanpak	Discussie starten over wat vergevingsgezind is. En hoe belangrijk het is. provincie; -Kennis delen/brengen naar gemeenten -Goed voorbeeld op regionale fietsroutes -neem voortouw proactief	vereniging/stichting verkeersslachtoffers in media laten opdoen

Opgave 3: Nieuwe wijken aanleggen volgens richtlijnen (Duurzaam Veilig)

Nieuwe wijken aanleggen volgens richtlijnen (Duurzaam Veilig)				
	Rijksoverheid	Provincie	Gemeente	Maatschappelijke partners
1. Wat is de verantwoordelijkheid bij de opgave?	Financieel bijdragen aan richtlijnen + faciliteren van eventuele wetswijzigingen Financieel stimuleren van fiets-, OV en lopen. Stomp	Ruimte verdeling concurrentie Beperkt. Via omgevingsvisies en ontwikkelbeleid sturen waar ontwikkeld mag worden.	Het aanleggen van de wijken op een leefbare toekomst vaste manier Verkeersorculatie voor fiets en voetganger Vethouden aan richtlijnen vast stramen en tijd meeswerk Simuleren van veilige en actieve vervoerswijze Huidig wegennet waar ontwikkeling op aansluit	Ruimte buiven te maken voor flexibel dus minder eigen auto Datasystemen verskend opruigen CROW als opsteller van richtlijnen Omwonenden en direct belanghebbende Auto parkeren aan de rand van wijken
2. Wat zijn de belemmeringen?	Polarisatie Politieke arena	Locatiekeuze van woonwijken ontwikkeling RO-beleid afstemmen op beschikbaar mobiliteitsnetwerk Houderstructuur nieuwe wijken benutten Verschillende belangen: Gemeente wil ergens ontwikkelen wegens grond potentie	Spanningsveld huizen met klimaatbestendig inrichten, te weinig afstemming Tegenstrijdige belangen van projectontwikkelaars en bijv. stedenbouwers + OV	Er wordt vanuit gegaan dat men een parkeerplek wilt (voor de deur) (is ook een vraag) Rijksoverheid niet toekomstbestendig: niet 100% passend op andere richting (weken die ook veilig zijn (niet voldoende adaptief) Kamergroei bouwen + zoveel mogelijk parkeerplaatsen in de autostrade Datasystemen aansluiten op elkaar (niet nog steeds niet)
3. Wie kan de belemmering wegnemen?	Overheidsbeleid meer richten op faciliteren actieve mobiliteit -> geen snelweg verbredingen Rijk kan media doelgericht inzetten Tweede kamer, Stomp principes steviger vastleggen in nota ruimte	Gezamenlijke opgave van gemeente en provincie	Gemeenten projectontwikkelaars en adviesbureau begeleiden van planning Gemeente: duidelijke en breed gedragen visie voor een verkeersveilige stad (politiek) Draagvlak vanuit bewoners Gemeente zelf: STOMP als basisprincipe benadrukken	Gemeente harde eisen stellen aan bijv. parkeernorm Gemeente kunnen hun behoefte duidelijker maken
4. Wat zijn de concrete oplossingen voor zo'n optimaal mogelijk resultaat?	OV Duurzaam veilig actueel houden bijv. Hoe gaan we om met LEVIS met CROW Samen met gemeenten werken aan de visie op een veilige stad	Duurzaam RO-beleid dat eigenaard is op bestaande mobiliteitsnetwerken Maar OV + fiets en minder auto omgevingsvisies / structuurvisies samenwerken met gemeenten + vastleggen Sturende adviesrol richting gemeente en voorbeelden aanreiken Financieel bijdragen	Gemeente kunnen kaders stellen en de 'rug recht' houden bij uitvoering. Mobiliteit meer richten/faciliteren op fiets/lopen in plaats van auto parkeerplaatsen meer aan de rand Maak zichtbaar wat er allemaal kan, leefbare stad hoe ziet dat eruit? (volgens richtlijnen OV 1cm met Stomp) Geen GOW 30 in nieuwe woonwijken alleen ETW	Gerichte op fysieke bereikbaarheid door gemeente Hubs beleid uitvoeren door gemeente Kennis verspreiden Belangrijke thema's onder aandacht landelijke politiek brengen Partijen verbinden Gemeente + adviesbureau geven samen duidelijk advies richting ontwikkelaars, beheer + bereikbaarheid

Opgave 4: Alle 60 km/uur-wegen moeten veilig zijn ingericht volgens de richtlijnen (Duurzaam Veilig)

Alle zones 60 wegen moeten veilig zijn ingericht volgens de richtlijnen				
wegen moeten veilig zijn ingericht volgens de richtlijnen	Rijksoverheid	Provincie	Gemeente	Maatschappelijke partners
1. Wat is de verantwoordelijkheid bij de opgave?	Cofinanciering mogelijk maken Helderere richtlijnen via het CROW Contact met de medeoverheden die de wegen in beheer hebben	Regisseur van het sluitend netwerk voor de regio (partners, gemeenten en waterschappen) Juiste inrichting geloofwaardigheid juiste categorisering netwerk indeling	Fietzers en routes kennen sluijpvverkeer voorkomen Weginrichting conform richtlijnen Wandelaars op 60 wegen voorkomen? beheer + onderhoud bij wegen in hun beheer	Kennis en ervaring bijdragen Mening naar achterban verwoorden
2. Wat zijn de belemmeringen?	capaciteit in uitvoering Knelpunten in financiële uitvoering	Capaciteit (met name gemeenten) financien Natuurorganisaties (regels) + wetgeving staat bomenkap in de weg Geen juiste weginrichting door ruimte gebrek -> geld / belang huizen/bomen/ natuur	Capaciteit en maatbaarheid onder druk veel interpretatie en vrijheid bij toepassen de richtlijnen Data informatie ontbreekt Geld Kennis over inrichting kenmerken/ richtlijnen	Geen bevoegd orgaan hobby en samenwerken Menselijke capaciteit
3. Wie kan de belemmering wegnemen?	Meer prioriteit aan made inrichting door overheden die wegen in beheer heeft Goede samenwerking tussen verschillende betrokkenen	Politiek op alle bestuurslagen	Rijk + provincie + Gemeenten CROW en I&W Regionale samenwerking Gemeenten + provincie	Wegbeheerders
4. Wat zijn de concrete oplossingen voor zo'n optimaal mogelijk resultaat?	Cofinanciering + investeringsimpuls (weg en omgeving afstemmen)	Risico analyse, waar nodig? Minister kan sturend zijn bij het naleven van nodigheden 60 km/u Provincie + rijksoverheid kan zelf meer financien vrijmaken voor inrichting	Onnodige 60 wegen identificeren en opheffen Risico analyse + netwerk analyses Kennisdeling met nieuwe professionals door inzet van flexibele pool aan experts ter ambtelijke ondersteuning Voldoende financiële steun door geld heel gericht in te zetten - provincie subsidie Onderzoek naar nieuwe profielen	Samenwerken, meerwaarde op juiste plek aanbieden Informeren + sensibiliseren Risicoanalyses leidend laten zijn bij aanpak en prioritering

Opgave 5: Alle 80 km/uur-wegen moeten veilig zijn ingericht volgens de richtlijnen (Duurzaam Veilig)

Alle N-wegen moeten veilig zijn ingericht volgens richtlijnen				
	Rijksoverheid	Provincie	Gemeente	Maatschappelijke partners
1. Wat is de verantwoordelijkheid bij de opgave?	- Samenwerking is gegrepen verantwoordelijkheid - Soorten op uniformiteit - Beleids Financien Goede voorbeeld geven - Verantwoordelijk voor open blik in samenwerking	- Wegbeheerder - aansprakelijk - leefbaarheid - ruimte - geld - Actiemaculatuur	- Samenspraak bijvoorbeeld aansluiting OVN -> hoger netwerk - Innovatief zijn m.b.t. veilige aanleg -> voorbeeld rol	- Aanleg, tekenen - Campagne gedrag Beeldvorming Onderzoek
2. Wat zijn de belemmeringen?	- Geen gedeeld beeld hebben - Weginrichting is niet conform richtlijnen, capaciteit - Vrijheid van verkeer (mag en kan veel meer dan op snelweg) Geld - Moelijk project starten -> kleinere maatregelen hoeven meestal niet in MIRT procedure - Bij voorbaat beren op de weg - strikstof - beperkte middelen	- Uitvoeringscapaciteit: Wetelijke benrke 80 nu norm Andere functies OV Aanvoerende Rijkswegen Landbouw - Politiek draagvlak - Geld - Beeldvorming - Ruimte getrek: Natuur Wonen Erf aansluitingen - Doortastende keuze maken Geld (subsidie Rijk + EU)	- Geen beeld op het bredere plaatje/breed N-wegen - Capaciteit	Overschatting van effect hoge snelheid Dogma van bereikbaarheid
3. Wie kan de belemmering wegnemen?	Overheid (bestuurlijk)	- Onzekerheid MRB + BNG Subsidie + belasting Inkomsten - Politieke afweging - Rijk - Provincie - Gemeente	- Sturing op totaal beeld via door overlopende overheden - Investeringsimpuls overlopende overheden - Vak beraad IPO CROW, Andere partij moet zorgen voor verbinding/ samenwerken	- Samen campagne opzetten Verzekeraars/ zorg betrekken - Mee koppel kans voor de fiets
4. Wat zijn de concrete oplossingen voor zo'n optimaal mogelijk resultaat?	- Wegennet integraal bekijken - Inzetten op ideale inrichtingskenmerken (ipv. minimaal) - fysieke rijrichting scheiding - obseelvrij 6 meter vaststellen in hwo CROW - Onderzoeken veilig 100 km/h 80 km/h besluitvorming verantwoordelijk wegbeheerder - Auditplicht voor N-wegen (80) + RISM 2, VVE door onafhankelijke partij	- Iedere provincie doet risicoanalyse van eigen wegennet op basis van SPI's - actueel op basis van ideale richtlijnen - Rijk, geld of minder reizen	Hoe: Netwerkanalyse Risico analyse van alle N wegen in Nederland	- Urgentie meenemen van N-wegen - Campagne starten samen met provincie en gemeente

Opgave 6: 60 en 80 km/uur-wegen worden verlicht waar kosteneffectief

60 - en 80 km/uur wegen worden verlicht waar kosteneffectief						
	Rijksoverheid		Provincie		Gemeente	
1. Wat is de verantwoordelijkheid bij de opgave?	Onderzoek Cofinanciering Het goede voorbeeld geven		Veilige wegen voldoen aan de richtlijnen Gemeenten van kennis voorzien omtrent verlichting Gevaarpunten inzichtelijk maken (alle wegbeheerders voor eigen wegen)		Realisatie beheer en onderhoud Prioriteit geven m.b.t. aanpak Communicatie naar omgeving	
2. Wat zijn de belemmeringen?	Beperkte relatie met kleinere gemeenten Geld Natuurbeleid: verlichting kan verstorend werken		Teveel licht overgangen is belastend voor de weggebruiker Klimaat duurzaamheid Ruimtebeslag Kosten Gebrek aan kennis en inzicht in licht-gerelateerde ongevallen		Geen maatschappelijke oproep voor verlichting Aanwezigheid voeding beheersvoeging er is geen afwegingskader Capaciteit kennis urgentie Risico's onvoldoende in beeld	
3. Wie kan de belemmering wegnemen?	Rijk in regierol, opstellen afwegingskader (gemeenten probleem) Belangenorganisatie kunnen lobbyen bij politiek		Kennisnetwerk SPV taskforce VV helpen met onderzoek criteria formuleren wat gevaren punten zijn		Lokaal bestuur I&W VNG Unie van waterschap Ervaringen en kennis delen naar win-win verkeer en natuur	
4. Wat zijn de concrete oplossingen voor zo'n optimaal mogelijk resultaat?	CROW richtlijnen opstellen integraal Europees Uitwisseling kennis Budget/ subsidies Regie functie rijksoverheid Partijen bij elkaar brengen informatie		Wegbeheerder zorgt voor OV bij gevarenpunten (overstreek/bocht) verlichting inleiden Meer kennis effectiviteit kennisoverdracht integraal afwegingskader Per gevaarpunt geschikte vorm van geleiding of verlichting inzetten o.b.v. risico analyse wegbeheerder		Afwegingskader laten opstellen Snelheid omlaag 80 -> 60 als verlichting Awareness belang van verlichting Andere bronnen voor onderzoeksgelden centrale aanjager rol partners Reflectie ipv. verlichting Natuur en duurzaamheid/ betaalbaar	

Opgave 7: Nieuwe fietsen moeten veilig zijn

Nieuwe fietsen moeten veilig zijn					
	Zijn ze dat niet al?	Rijksoverheid	Provincie	Gemeente	Maatschappelijke partners
1. Wat is de verantwoordelijkheid bij de opgave?		Randvoorwaarden - sloten - stallingen Voorziening geven Certificering eisen opstellen Duidelijke minimale eisen aan de veiligheid van de fiets	Campagne hoe je je fiets veilig instelt Bewustwording gevaren buiten de bebouwde kom Infra moet aanmoedigen veilig voertuig/fiets gebruiken	Geen verantwoordelijkheid	Zichtbaarheid
2. Wat zijn de belemmeringen?		We weten niet wat een veilige fiets is We weten niet hoe we een veilige fiets stimuleren Zijn bakfietsen over vertegenwoordigers in de ongelukken? Kosten komen voor de samenleving			Geen kennis over eenvoudige fietsongevallen Verkeerd uitgangspunt, nieuw is niet perse veiliger Gedragsaspect niet perse techniek Wat zijn de eisen aan fietsen?
3. Wie kan de belemmering wegnemen?		Rijksoverheid kan onderzoek stimuleren			Fabrikant verantwoordelijk voor veilig voertuig
4. Wat zijn de concrete oplossingen voor zo'n optimaal mogelijk resultaat?		Fietsverlichting norm Prioriteiten/aandacht Stimuleren kennisontwikkeling veilige fietsen Onderzoek, stimuleren + financieren (naar veilige fiets specificatie) Geld beschikbaar stellen aan onderhouden fiets aan gebruiker/ werkgever	Gewicht fiets, accu, stabiliteit -> maakt een fiets onveilig	Link met veilig infra Vergunning deelfietsen opnemen in criteria Start ups experimenten faciliteren	Fietshelm onderdeel maken fiets + remlicht, richtingaanwijzer Aanbieden van cursussen aan kwetsbare verkeersdeelnemers en risicogroepen Gps fabrikanten verzorgen registratie fietsritten en geven terugkoppeling over veiligheid Technologie op fiets spiegels, stabiliteit ouderen, zadel lager Ergonomisch onderzoek naar op en afstappen oudere fietsers Voorlichting: elektrische fiets = soms je snelheid aanpassen

Opgave 8: Dwingende ISA (retrofit) moet verplicht zijn

Dwingende ISA (retrofit) moet verplicht zijn				
	Rijksoverheid	Provincie	Gemeente	Maatschappelijke partners
1. Wat is de verantwoordelijkheid bij de opgave?	Regie rol, veiligheid garanderen	Data ontsluiten (snelheden) Monitoring effecten Borden geschikt? (herkenbaar, zichtbaar)	Kennis in huis hebben (digitale) infra moet helder zijn en blijven voldoen aan de eisen van de ISA	Maatschappelijke verantwoordelijkheid nemen, bijdrage willen leveren
2. Wat zijn de belemmeringen?	Kennis (markt) Bij retrofit die cybersecurity moet te garanderen valt (voertuigen laten via Europese toets) Mensen willen geen nieuwe auto meer door verplichtingen -> tenzij retrofit verplicht Daarmee weten we niet 100% zeker wat de snelheden zijn op wegen, dat toe garanderen alweer een reden als dit ook wordt afgevoerd	Budget Expertise (kennis) Incomplete data Snelheidsherkenning kan onbetrouwbaar zijn	Investering nodig om (digitale) infra op orde te hebben, hebben niet altijd zelf goede modellen Gebrek aan kennis en capaciteit wbt ISA Snelheidsherkenning kan onbetrouwbaar zijn	Bereiken van de ISA gebruikers Draagvlak bij de gebruikers
3. Wie kan de belemmering wegnemen?	Wegbeheerders verplichten om correcte snelheidslimieten in het systeem te hebben Rijksoverheid moet regierol pakken	Rijksoverheid - opdracht - budget	Rijksoverheid Provincie VNG Gemeente zelf als wegbeheerder	Data/borden = wegbeheerders Voor iedereen invoeren
4. Wat zijn de concrete oplossingen voor zo'n optimaal mogelijk resultaat?	Geen snelheidsbekeuring rond overgangen (80 -> 50) Registratie rij hulpsysteem Alvast grove variant invoeren, Dus in Nt: max 120 en max 50 binnen steden Concretiseren van voor en nadelen van ISA (nodig voor overtuigen van politiek)	Kennis delen afspraken over proces en meten uitkomsten Co2 aarde opdracht vanuit ministerie	Rijksoverheid investeringen in infra, kennis & capaciteit Borden op orde, Snelheidsbeleid/groenbeleid zichtbaarheid van de borden Bereid ISA voor op limiet, logische indeling (30 bibeko - logisch)	Geofence kan ondersteuning bij speedpedalces reduceren vb bij gevaarlijke kruisingen binnen de bebouwde kom Onderzoek neveneffecten + penetratiegraad Voorlichting

Opgave 9: Alcoholslot in alle nieuwe voertuigen

Alcoholslot in alle nieuwe voertuigen				
	Rijksoverheid	Provincie	Gemeente	Maatschappelijke partners
1. Wat is de verantwoordelijkheid bij de opgave?	Europese richtlijnen? Eigen invulling NL Wettelijke borging toezicht monitoring Vernieuwing wagenpark duurt lang, auto's rijden steeds langer rond (20-30 jaar?)	Risicoanalyses en alcohol data Campagne Kennisdeling In de basis vrij beperkt	Geen identificeren van alcoholisten (voor de 1e ronde) (misschien meer voor politie)	BRON Samenloop AVOD TUD Verkeers? Markt Werkgevers verantwoordelijkheid Meer delen gegevens over alcohol misbruikers Onderzoeken voor/nadelen voor meest effectieve implementatie
2. Wat zijn de belemmeringen?	Juridisch niet mogelijk Weinig draagvlak Potentie gebuik? verdere? versnellen? Welke monitorie gaat daar dan over? Tijdsinvestering - I&V Services - J&V	Rol en verantwoordelijkheid van de provincie is beperkt. Provincie is geen initiator De rol van de provincie gaat breder dan alcohol slot. Voorkomen alcohol in het verkeer wordt gebruikt		Gebrek aan draagvlak Systeem is te omzeilen Juridisch en kosten
3. Wie kan de belemmering wegnemen?	Europa -> verandering richtlijn NL politiek -> motie voor verandering	Korting wegenbelasting Provincie kan zelf extra aandacht geven in risicoanalyse	Leerlingen vervoer, taxi/WMO	Alle partijen gezamenlijk kosten/baten afspraken werkgever/zorgverzekeraar etc. I&W J&V en VWS
4. Wat zijn de concrete oplossingen voor zo'n optimaal mogelijk resultaat?	Imago verbeteren van het slot Vrijwillig = korting aanschaf auto Leer van andere landen -> voorbeelden Spanje en Zweden Voorlichting effecten Opnemen in regeling voertuigen (verplicht) (wettelijke eis)	Provincie: subsidie voor jonge bestuurders bij implementatie Wegenbelasting invoeren als financiële prikkel om vrijwillig alcoholslot in te voeren		Alternatieve vervoerwijzen stimuleren vanuit de werkgever Rij veilig app Vrijwillig = korting WA Onfeilbaar systeem uitwisseling gegevens organiseren baten+kosten slachtoffers besparen als businessmodel

Opgave 10: Gebruik van de fietshelm stimuleren

Gebruik van fietshelm stimuleren				
	Rijksoverheid	Provincie	Gemeente	Maatschappelijke partners
1. Wat is de verantwoordelijkheid bij de opgave?	Informeren en creëren draagvlak Zelf het goede voorbeeld geven flutte met fietshelm	Financieel faciliteren van aanschaf fietshelm Evalueren Draagvlak genereren	Uitvoeren van beleid en advies aan B&W	Gezamenlijk met overheden een boodschap uitdragen Ook aandacht blijven vragen voor ontstaan ongelukken
2. Wat zijn de belemmeringen?	Draagvlak bij marktpartijen organisatie eromheen Weerstand vanuit de maatschappij	Geld Er is nog geen landelijke campagne	Onderwerp fietshelm speelt nog niet als onderdeel fietsveiligheid Gebrek aan kennis tegenover effectiviteit Teveel afdelingen teveel belangen en geen samenwerking	Je wilt niet de enige zijn Een lelijke helm Wat is de visie? er ontbreekt een boodschap Kosten voor aanschaf helm Duurzaamheid: afval, houdbaarheid, tijdsloos
3. Wie kan de belemmering wegnemen?	Innovatie, meegaan met apple en AI Goede communicatie en marketingbureau	Het Rijk (beleid)	De helmenindustrie 'goedkopere helmen'	Iedereen geeft het goede voorbeeld Bekende personen een voorbeeld geven De markt die ene leuke helm produceert
4. Wat zijn de concrete oplossingen voor zo'n optimaal mogelijk resultaat?	Helm aantrekkelijker maken Campagne met humor/motivatie trigger Fietshelm anders framen	Dag van de fietshelm bestaat al meer geld ook via crowdfunding Breng gevolg ongeval zonder fietshelm in beeld	Lokale campagnes voeren Kennis vermeerderen hoe fiets helms in te zetten Bij aanschaf fiets gratis mooie helm erbij	Inklapbare helm zodat die in je tas past Aanbod laten zien en naar de mensen brengen + helpen bij passen Maatschappelijk discussie voeren (voors en tegen)

Opgave 11: Beginnende bestuurders moeten zich bewust zijn van risicovolle situaties

Beginnende bestuurders moeten zich bewust zijn van risicovolle situaties				
	Rijksoverheid	Provincie	Gemeente	Maatschappelijke partners
1. Wat is de verantwoordelijkheid bij de opgave?	CBR voorlichting en nazorg Grote campagne hoe ga je met elkaar om op de openbare weg	Gezamenlijk ontwikkelen kennis Kleinere gemeenten ondersteunen bij campagnes (toolkit)	Risicovolle situatie voor een beginnend bestuurder is het kwijtraken van hun rijbewijs Samenwerken in regionaal verband aan permanente educatie en risicogedrag (jong geleerd is oud gedaan) Evaluëren en monitoren. Uitwisselen kennis met andere gemeente Zorgen voor preventie acties gericht op jongeren	VVN Team alert
2. Wat zijn de belemmeringen?	Handhaving -> capaciteit politie Sociale norm aanspreken, beledigend elkaar aanspreken op gedrag	Provincie is vlees noch vis kan weinig doen Dit is de moeilijkste opgave van de middag, waar te beginnen? Veel versnippering in aanbod van interventies (Ta, VVN, etc.)	Capaciteit van de gemeente Onderzoek en voldoende kennis ontbreekt	Financiën
3. Wie kan de belemmering wegnemen?	Rijksoverheid I&W	Rijksoverheid	Urgentie van hogerop	
4. Wat zijn de concrete oplossingen voor zo'n optimaal mogelijk resultaat?	Vele soorten campagnes Verschillende educatie: Goal driver to drive coaching Nazorg CBR inzetten bereiken van jongeren in het 1e jaar jongeren psycholoog betrekken bij de aanpak	Verkeerseducatie burgers bij v.o.	Participatie met doelgroep vanuit gemeente Beloning ter bevordering goed gedrag Eerder gesprekken voeren op school	Trainingen en campagnes divv influencers Samenwerking rpscholen Doorlopende leerlijn

Opgave 12: Ouderen moeten zich bewust zijn van risicovolle situaties

Ouderen moeten zich bewust zijn van risicovolle situaties					
	Rijksoverheid	Provincie	Gemeente	Maatschappelijke partners	
1. Wat is de verantwoordelijkheid bij de opgave?	Regierol nemen + toezicht en informeren Zoeken naar de oplossing, zoeken naar de koers	Doortrappen als programma verder brengen en uitbreiden naar auto en lopen Vanuit wegbeheerder veilige vergevingsgezinde infrastructuur	Gemeente neemt initiatief uniformiteit en begrijpelijkheid, heel schoon en veilig als wegbeheerder houden	Diagnostiek creëren omdat zij dichtbij de ouderen staan meer verantwoordelijkheid nemen De naam bepalen	Doelgroep beïnvloeden met kennis
2. Wat zijn de belemmeringen?	Nog geen heldere visie kwa aanpak Informereren Mobiliseren Activeren Ouderen denken dat ze door vele jaren ervaring geen gevaar lopen Fiets rijbewijs zodat ouderen ongeschikt kunnen zijn voor een e-bike	Coördineren verschillende betrokken partijen bij elkaar brengen vanuit verschillende disciplines Lang niet iedereen wordt bereikt Projecten op auto en fiets zijn nu losstaand bundelen initiatieven alla doortrappen Onbekendheid wie partners van de andere disciplines zijn	Budget -capaciteit -ouderen zelf Niet alle partners (fietsclubjes) zijn in beeld Kennis tov gedragscampagnes is verspreid binnen de gemeentelijke organisatie	De rol van vrijwilliger wordt grotendeels serieus genomen Passen niet in overlegstructuren van de overheid moeten vaker aan tafel Niet serieus genoeg genomen door overheden Gebrek aan slagkracht Gebrek aan financiën afhankelijk van vrijwilligers	
3. Wie kan de belemmering wegnemen?	Handen ineenslaan met partners zoals de fietsersbond	Coördinatie via landelijke regie voering	Wijkteams voorlichtingsavond speciaal voor ouderen Provincie/AVN kan gemeente toolkits aanbieden met campagne materiaal	Overheid Politiek signalen belang Bij overheden positie versterken	
4. Wat zijn de concrete oplossingen voor zo'n optimaal mogelijk resultaat?	Gratis alternatief vervoer Meer onderzoek naar ouderen en risicovol gedrag Doelgroep lastig te bereiken -> dwang nodig Monitoring met directe feedback	Ouderen mobiliteitscongres organiseren Kennis over gedrag ouderen centreren voor gemeenten	Rijtesten (CBR) verplicht Kennistoets Maatwerk bieden aansluiten op de behoeftes van de ouderen in gemeente kennen en wijken specificeren gebiedgericht onderzoek, zelfaan	Hippe veilige vervoersmiddelen Leren van successen voor aanpak doelgroep senioren kennisuitwisseling gemeente etc.	Mobiliteitsadvies voor ouderen (wie?)

Opgave 13: Handhaving intensiveren waardoor pakkans toeneemt

Handhaving intensiveren zodat de pakkans wordt vergroot				
	Rijksoverheid	Provincie	Gemeente	Maatschappelijke partners
1. Wat is de verantwoordelijkheid bij de opgave?	behoefte via lokale draadwerk agenderen richting politie Sturen op draadwerkgebruik Info uitwisseling met mensen met gewaarsigd rijgedrag en/of rijbewijs maatregel zodat samenpartner dit wel kunnen doen Subjectieve pakkans, geld en wetgeving Communiceren naar resultaten handhaving	Subjectief sturen op handhaving (BOB, licht aan) Educatie op scholen Gemeente ondersteunen: tools bieden -innovatie met pilots vervolgens als best case -Identificeren van de problemen -Info ophalen + checken -informer van politie	Burgermeesters -draadwerk overleg -> agenderen BOA inzet (uitbreiden - Rijksoverheid) Bijdragen aan subjectieve beleving pakkans - Communicatie Effectief overleg + samenwerking met basissystemen verbeteren + lijnen beruilen naar lokale draadwerk	Subjectieve pakkans juiste communicatie zodat subjectieve pakkans stijgt Agendering politiek Maatschappij Info uitwisseling mogelijk maken over mensen die niet mogen rijden, maatschappelijke organisaties
2. Wat zijn de belemmeringen?	Capaciteit mensen handhaving wordt vaak gedeeld via social media Prioriteit naar verkeersveiligheid Lijkmans handhaving + samenwerk met andere organisaties Financiële middelen beperkt Samenwerk met andere gemeenten	onvoldoende capaciteit Personeelstekort Tijd tekort Prioriteiten Kost veel energie, samenwerken gemeente politie en experts	Imago BOA is slecht capaciteit Samenwerking politie gebeurt te weinig BOA bevoegdheden te beperkt -> moeitzaam traject om uit te breiden	Niet samenwerking met info uitwisseling met mensen met rijbewijs maatregel Tegenstrijdige belangen (alcohollobby) Te weinig kennis over handhaving pakkans
3. Wie kan de belemmering wegnemen?	Capaciteit politie voor verkeersveiligheid handhaving Politie en OM Politieke urgentie! Ministerie van I en W	Drukzet meer op lijnen sturen b.v. groot overleg politie verkeer nodig provincie uit Rijk: kans & urgentie hielder maken	Salarissen BOA's omhoog - gemeentelijke Bescherming hulpverleners door het rijk Rijksoverheid Provincies	
4. Wat zijn de concrete oplossingen voor zo'n optimaal mogelijk resultaat?	Drukzet op mensen om niet handhaving te missen Meer benutten van het gebied op subjectieve pakkans verhogen. Hoe bijeen krijgen die handhaving voorlopig is afrekenen bij Misschien niet perse intensiveren maar juist beter richten op risicogroepen (ongevalregistratie daar de belangrijk voor)	Pilot door provincie voor gemeentelijke rijksweg camera's (geen rijbewijs pakkans) Provincie maakt toolkit voor gemeenten Intensiveren campagnes voor subjectieve pakkans Helder maken van een land het is als politie meer gaat handhaven alleen effectief als gemeenten kunnen bijdragen aan gevoel van veiligheid pakkans	Objectieve pakkans BOA inzet - effectieve samenwerking met verkeer - subjectieve pakkans - verslechtering communicatie Zie stroomschema CCV (2021) onderzoek Prov. Zuid Holland Slim samenwerken	Risico's concreet en persoonlijk maken. Stimuleren vrijwillige handhavingmethode (bijv. interverpolis of via werkgevers)



Opgave 14: Alcoholslot invoeren bij overtredders

Alcoholslot invoeren bij overtredders				
	Rijksoverheid	Provincie	Gemeente	Maatschappelijke partners
1. Wat is de verantwoordelijke id bij de opgave?	- Kaders: lenen van andere poging, lenen van andere landen -proportionaliteit - Juridische afbakening: welke voertuigen -kenteken van persoon - Randvoorwaarden: betaalbaar (voor burger en uitvoerders) - persoonsgesichte -evenwichtige proportionele aanpak dus in strafrecht	- Rijk vragen om intensiveren alcoholcontroles = voldoende pakkans - Alcoholmisbruik achter het stuur integreren aanvragen uit meerdere beleidsterreinen - Samenwerking BOB campagne + wijzen op alcoholslot een landelijke campagne zijn	- Voorlichting en educatie - Wat alleen scholen maar doelgroepen uitbreiden (bijv. lokale internationale vervoerders -bedrijven) - Buurtwille signaleren (ambtelijk en bestuurlijk) - Wel bij begeleiding personen - Lokale voorlichting	- Voorlichting campagne gericht op alcoholgebruik - Kennis delen (ook via media) zorgen dat het samenvalt - Coördinatie veiligheidshandhaving en gezondheid zorgen bij samenwerking: DOW en I&W, lokale domein van gemeente etc. - Versterking van te rug in handhaving -voering aanpak (zie ook voor 14)
2. Wat zijn de belemmeringen?	- alcohol afhankelijkheid buiten verkeers thema zien. Samenwerken met VWS? - Grote vraag: bestuursrecht en/of strafrecht - Alcoholslot zit vast aan voertuig -ender voertuig: gemiddeld wordt wereldwijd niet mogelijk (deels auto)? Hoe voorkom je dat? - Traagheid van strafrecht? (capaciteit) - Voorkomen van samenloop	- Afhankelijkheid van het rijk - Doelgroep moeilijk te bereiken en te beïnvloeden	- Verbinding zorg en veiligheid verdwenen gegevens uitwisseling capaciteit - Verantwoordelijkheid bij politie -capaciteit	- Kennis onvoldoende bij partijen die het - Bereiken van juiste doelgroep - J&V & I&W verantwoordelijkheid pakken
3. Wie kan de belemmering wegnemen?	- Politieke keuze - Ministerie -> wetgeving - Politiek -> overstijgend aan mens formatie -regeerakkoord	In "INP" rijk en gemeentes geen prioriteit voor handhaving Integraal veiligheidsplan	- College: Convenant met partners via de politie -gemeente - Ministerie I en V + Politie	- Ministeries + kennis instituut + ook over doelgroepen - Politiek regeer akkoord - Wettelijk regelen dat alcohol control verplicht wordt gesteld (reclassering)
4. Wat zijn de concrete oplossingen voor zo'n optimaal mogelijk resultaat?	- Strafrecht + goede info uitwisseling niet bestuursrecht (CBR) - Beleggen in strafrecht uitvoering evt. CBR - Zorgvuldige afweging door rechters	- BOB campagne geeft aandacht aan verkeer consequenties en is extra handhaving in die campagne periode nodig - Communautaire afwasel: mensen gezamenlijk doel is om een omring te bereiken van alcohol "gheest" naam centraal - Opstarten van verschillende campagnes bij bijvoorbeeld festivals	- Gemeenten nemen op in vergunning voor deelname dat de bestuurder een alcohol slot vermeldt in de app waarmee het voertuig wordt geregistreerd - Samenwerking lokale driehoek in signaleren behoefte aan rijk - Vrijwillig in vergunning verlenen opnemers -Deelgroepenvervoer Deelmobiliteit - Info delen naar andere partners	- Verlengen vrijwillige alcoholslot deelname verzekering - Zorgvuldig bereiden bij bepalen & voorkomen van BOB alcoholslot onderdeel van de hele samen met alleen handhaving - Landelijke aanpak met campagnes - Helpen bij bereiken van doelgroepen met de doelgroep als spreker - Personen (veiligheid) verzekering - Via media aandacht vragen voor het alcoholslot

Vrij parkeren Alcoholslot invoeren bij overtredders



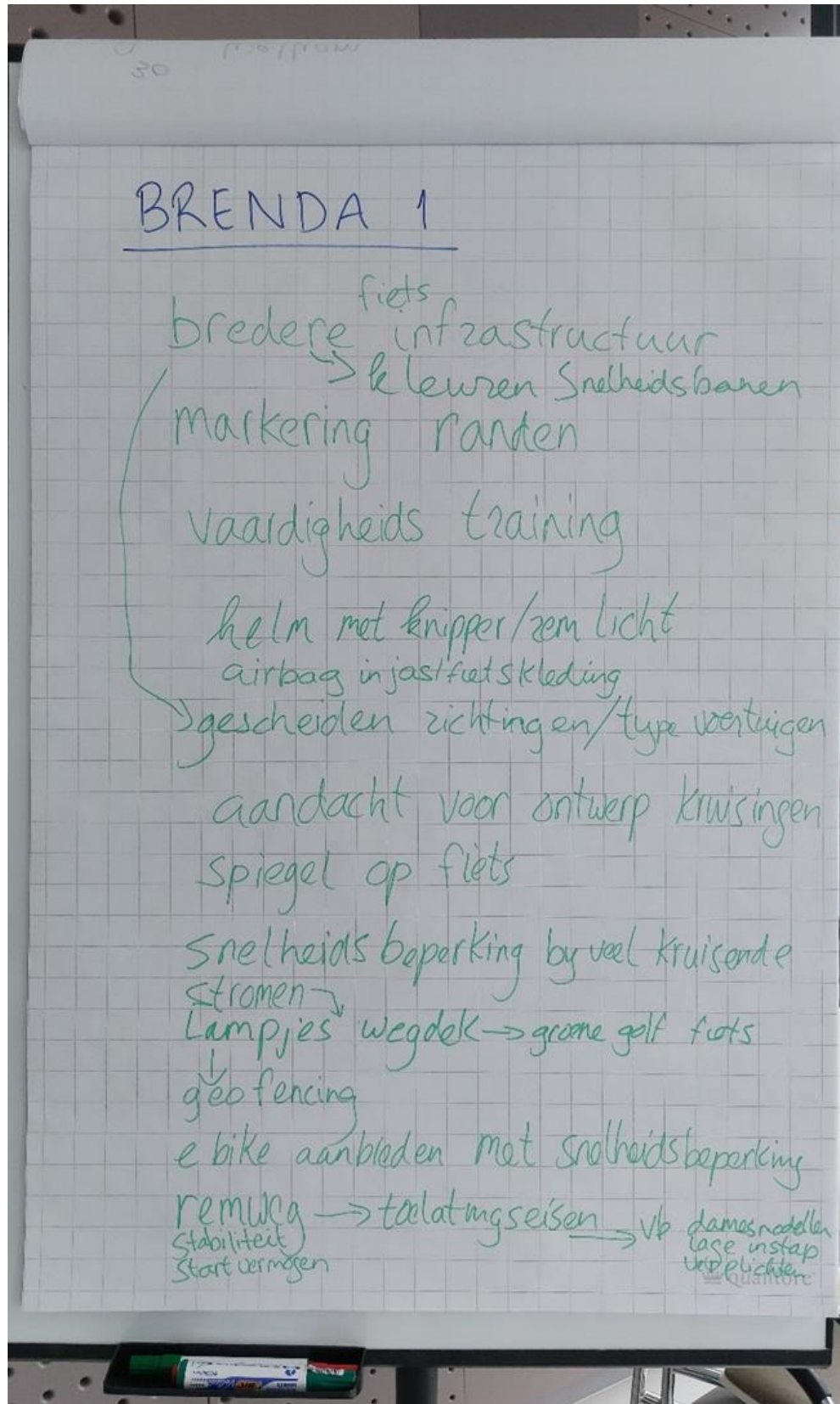
De ongevalsregistratie moet op orde zijn

	Rijksoverheid	Provincie	Gemeente	Maatschappelijke partners
1. Wat is de verantwoordelijkheid bij de opgave?	- Weigering Samenwerking factoren Aanpakplan na verensoordeelheid - Maak verkeer weer belangrijk binnen de politie - Ongevalsregistra ties fietsers moeten beter	- Weginspecteurs - De data goed gebruiken integraal met andere data - Afgelours -ongegebruik promoten openbare voor gemeenten- andere mogelijken -heat map- ruimtelijk antwoord 2050 risico locaties	- Data over infra (druis en) bouwen en combineren van bestaande data -> toep je riss locates kan en kan bouwen - Gemeente heeft een initiërende aanjagende functie - Gebruik maken van data die niet beschikbaar is interpreten data meesamen aan onderlig impact om ambulance data -> EIT samenwerking te betalen	- Gezamenlijke verantwoording eïd bij alle partijen - Kan voor veilig houlen post voor gemeente in kaart brengen (hoof van agentbeoing?)
2. Wat zijn de belemmeringen?	- WGBO is lastiger dan AVG -> dus VWS voor nodig - Alleen vragenlijsten naar fietsers nu! Ook richting automobilisten dit soort vragenlijsten - Politie registratie niet op orde/incompleet / BVH - Opleiding en discipline politie - Privacy AVG Wetgeving Budget	- Te weinig politie registratie - Politie geen tijd slechte automatisering - AVG is doel op zich geworden - Kunnen registre politie doet bijn -inzetting weet over aanspraken- overheden	- Wat is rode draad in data? - Als je alle data hebt mag je deze niet samen delen / mochten gebruiken met handhaving - Eenmaal om analyses uit te voeren Ruiters vinder traagere, meer ingekaderd verspreid in maatsch voor veiligheid toe te met meer mensen - Grote gemeente proficiënt bezig om verschillende data te verbinden, kleinere gemeente hebben daar geen opt voor	- Maatschappelijke kosten van OVB verkeersongevallen is verduut van Fietss (2 miljoen) - Wie missen een voortrekker - Niet wordt makkelijk achter verscholen - Bij data sturen VOR beslist maar kan nog niet goed geven wat den vol gebou kan KT capaciteit, politie, locatie ook niet - Dreiden van gezamenlijk probleem, besaf gepost een verantwoordelijkheid met bij politie
3. Wie kan de belemmering wegnemen?	- Rijn (AZ, J&V, ISW) Wetgeving aanpassen VWS - WGBO - Rijk -> capaciteit & Budget - Nationale rapporteur verkeer data verzameling -normstelling-boogbeeld - Politie academie	- Overheden - IPO lobby in samenwerking met ISW naar binnenlandse zaken - Samenwerking provincie en politiek bestuurlijke afspraken	- Directie en bestuurders van partijen dilemma laten bespreken en doorbreken - Mechanismen achter ongevallen begrijpen -> risico-indicatoren - Versuk andere inspect ambouderien geanalyseert dat gebruik data met leid tot along vloeren van boetes te een origineel	- Ministère van j en V (politie) en VWS - Wellicht het VHS moeten als lobby partij - Autoniet persoonsgegevens betrekken (met het oog op AVG)
4. Wat zijn de concrete oplossingen voor zo'n optimaal mogelijk resultaat?	- Details op orde bij formulieren politie in te vullen bij ongeval - Verplicht alcoholdrugs vmoebel onderzoek ook bij doden verder kijken dan aansprakelijkheid - promotie verspreiding -> riss niet alleen voden ook gewonden 'Dedicatie' politie teams -> opleiding/risiko gestuurd - Landelijke afstemming	- Convenant gegevensoverdracht -> duidelijke data Provisioeler/bestuurlijk - verkeerspolitie weer invueren en landelijke effecten verkeer - Creatief omgaan met AVG leren van elkaar en zonodig wetgeving - Buizen van data verspreiden programma -vrijwillig Rijksarchief RIVM - dreuzen Overheid	- Voor urgente en maatschact data omzetten naar woorden van doden en gewonden - Originele data ringe be liet leggen van risiko indicatoren -mogelijk na de rijks SWIR voor landelijk breed internis partners - Landelijk coördineren met lokale onderbouwing van de actieve overheden	- Data koppelen (nog verder) - Een voorttrekkersrol We hebben een ambassadeur nodig! - Ideaalbeeld is een duidelijk toezichtend teamraad De vereerd samenwerken bijvoorbeeld de RVK

The infographic consists of a central light blue circle with the text '10 belangrijke boodschappen' (10 important messages). Surrounding this central circle are 10 orange rectangular boxes, each containing a key message. The messages are arranged in a circular pattern around the center.

- Landelijke verplichting maken voor zorgverleners om data over verkeersslachtoffers te delen (en vervolgens goed regelen dat ze gekoppeld mogen worden)
- Niet alleen ongevallen ook risico's, risicogroepen en risicogebieden + Ruimtelijke ontwikkelingen
- Goed integraal beeld bij bestuurders moet terug "brochure tijd" urgentie op tafel
- Behandel een ongeval (bijna) altijd als een vliegtuig ongeluk. Dus ook voor de fiets
- Risico registratie -SPI's -kennisnetwerk SPV -Trendline -ISRA
- Hoe nuttig gebruik maken van verkeersboete data? En hier registratie slim aansluiten bij behoefte risicoanalyses
- Alle VRI's uit kunnen lezen
- Gebruiken wat we wel hebben! (nog niet alles is voldoende uitgekend)

Bijlage 3 Beelden werksessie innovatie



Brenda I

1. Welk verkeersrisico wil je verminderen?

(Wees concreet in welk effect je wilt bereiken)

snelheidsbeheining locatie + tijd t ophankelijk

⇒ Homogeniseren van fietsenheid

2. Waar vindt het risico plaats?

Voor de reis	Tijdens de reis	Na het ongeval
☐ Mobiliteitskosten vooraf ☐ Rijgeschiktheid ☐ Rijvaardigheid	☒ Veiligheidsinfrastructuur ☐ Veiligheidsvoorzieningen ☒ Veiligheidsverkeersdeelnemers ☐ Veiligheidsinformatie ☐ Omstandigheden	☐ Na het ongeval ☐ Traumatisme

Original voorkomen → **★** Latsterniet beperken

3. Wat kunnen deze partijen doen?

Gemeenten	Provincies	Rijksoverheid	Maatschappelijke partners	Overige betrokkenen
Infrastructuur - snelheidsbeheining - baanbrekende aanpak - 100km/h zone - 100km/h zone	Provincies - snelheidsbeheining - baanbrekende aanpak - 100km/h zone - 100km/h zone	Rijksoverheid - snelheidsbeheining - baanbrekende aanpak - 100km/h zone - 100km/h zone	Maatschappelijke partners - snelheidsbeheining - baanbrekende aanpak - 100km/h zone - 100km/h zone	Overige betrokkenen - snelheidsbeheining - baanbrekende aanpak - 100km/h zone - 100km/h zone

4. Welke risico's zie je bij het realiseren van je oplossing en hoe beheers je deze?

— Onvoldoende kennis
 — Fietsen vaak nog niet gecombineerd.

Legamaster

BRENDA 2 ongevals-registratie

- * S.O.S. - automatisch + sensoren + d. → sluiting fiets (1)
- * Variabele (max) snelheid ← fiets - id (1)
- * Advies over veilige, kerstige, etc. route (3)
 - * Navi/planner
- * Marinas - kabel boven fietspad (1)
- * Advies over tijd (3)
- * Speelplaats rubber voor fietsing (1)
- * Pluidelijke fiets-innatie (2)
- * Vt-bril + trainen bijmen'shuis (1)
- * Rygvaardigheid fiets / simulator / pauzeurs (3)

Signal 2000

→ communicatie

→ promote

→ 'van leep'

→ a. acties

- * Inja: - breedte fiets van plan (2)
 - hoogte verschillen
 - hoog stralen .vb.: te hoge L. + te lage V
 - neg. bereik overloop die lijn
 - + kennis
 - + afwijkingen (1)
- * Zijketen / 3.4.10.5 / balancing tech (1)
- * a. k. g. e. d. , h. e. l. i. n. , e. t. c. (1) + (1)
- * Connectivity - (1)
- * Duo-fiets fietsmaats (3)
- * "fietshelm-slot ed" (1)
 - à la alcohol-slot (1)

quantore

blad 56 van 61

DONNIE 1

Van 25 km/h
Tot ± 50 km/h

- vrijliggende fietsvoorzieningen
- aparte fatbikepad, met voorrang op al het verkeer
- ruime bogen
- al het verkeer verbieden tijdens school in en uit
- andere schoolkeuze
- langs tramtracé voorzieningen voor snelle fietsers of waterwegen
- geofencing → hierdoor geluidsniveau omhoog
- voorrang voertuig instellen
 - ↳ optische + geluidssignalen
- zelfrijdende fatbikes
- „alcoholslot“ e.d. voor gebruik
 - ↳ drugs
 - ↳ muziek
- rijbewijs (gratis) → challenge
- fatbikes toestaan op wegen v. genot. verkeer
- verstertijden voor exd. gebruik fatbikes + snelheidslimieten differentiëren

blad 58 van 61

DONNIE 2

Oorzaken:

(+) Gedrag: onv. prefrontale cortex
 Ouders: faciliteren, niet aanpakken gedrag
 lastig maken, niet reïflecteren, opvoeden niet onderhouden/leren communicatie

(+) Bestuurbaarheid/macht: aanpak, opvoeden
 technische → ISA/gebruik

handhaving: niet zichtbaar, niet aanpak
 capaciteit/prioritering

(+) Weginrichting: lange rechte stukken
 c. opene golf

Wet- en regelgeving: geen max. snelheid
 - Wettelijke snelheid
 - Plaats op de weg
 - Fysieke oplossingen

Handelwij.
 - Standaard
 - Leren
 - Zelf
 - Toegangs
 - Gebruik

Geen oplossing
 niet uitloopten
 bij opvoeden
 alternatieven en
 aanpakken



1. Welk verkeersrisico wil je verminderen?

(welk concept in welk effect je wilt bereiken)

2. Waar vindt het risico plaats?

Donnie 2

Legamaster

3. Wat kunnen deze partijen doen?

Integrale, innovatieve aanpak

Gemeenten	Provincies	Rijksoverheid	Maatschappelijke partners	Overige betrokkenen
Gemeente Rotterdam Verkeersveiligheid, Mobiliteit, Publieke ruimte, etc.	Provincie Zuid-Holland Verkeersveiligheid, Mobiliteit, Publieke ruimte, etc.	Rijksoverheid Verkeersveiligheid, Mobiliteit, Publieke ruimte, etc.	Maatschappelijke partners Verkeersveiligheid, Mobiliteit, Publieke ruimte, etc.	Overige betrokkenen Verkeersveiligheid, Mobiliteit, Publieke ruimte, etc.

4. Welke risico's zie je bij het realiseren van je oplossing en hoe beheers je deze?

focus op HOE niet op WAT
 financiering kosten van de maatregel

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ Oosterhout
Postbus 40
4900 AA Oosterhout

Copyright © 2023

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct een melding te maken bij security@antegroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

www.anteagroup.nl