



STRATEGIE
VERKEERSVEILIGHEID
2010-2025

provinsje fryslân
provincie fryslân 

STRATEGIE VERKEERSVEILIGHEID 2010-2025

PROVINCIE FRYSLÂN

Datum:

4 februari 2010

Uitvoering:

VIA
H.P.M. (Herbert) Ticheloven
S.M. (Saskia) Wollegghem

Projectcode: VNL3109_901-R01
Status: DS 02022010

In opdracht van:

Afd. Verkeer en Vervoer
Dhr. S.I. (Sipke) van der Meulen

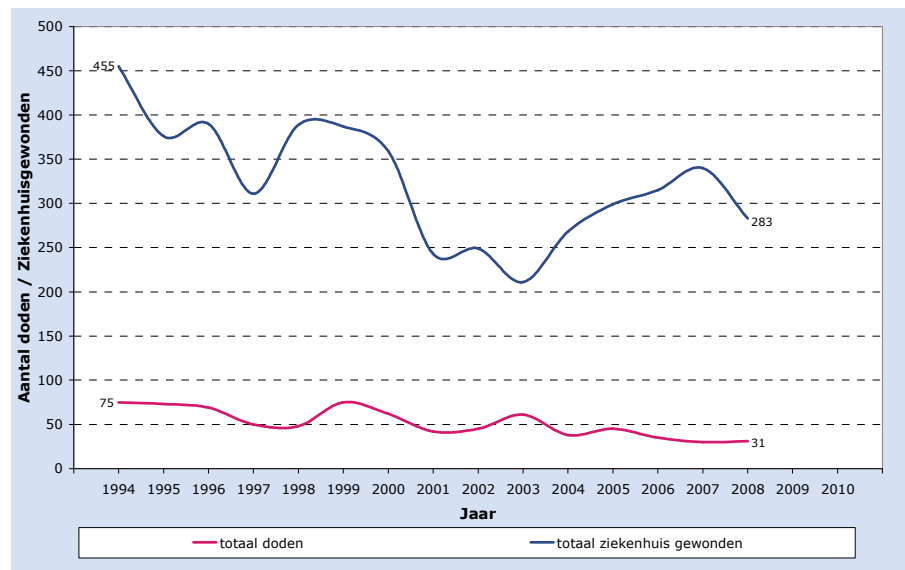
INHOUDSOPGAVE

1	Ambities en doelstellingen	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Visie	4
1.3	Doelstelling	4
2	Strategische uitgangspunten	5
3	Analyse en trends	7
3.1	Vooraf	7
3.2	Verkeersveiligheidsanalyse	7
3.3	Trends en ontwikkelingen	9
4	Thematische uitwerking	11
4.1	Vooraf	11
4.2	Inhoudelijke verdieping	11
4.3	Overzicht verkeersveiligheidsthema's tot 2025	12
4.4	Educatie	13
4.5	Enforcement	15
4.6	Engineering	16
4.7	Innovaties	17
5	Organisatie en samenwerking	18
5.1	Rol en positie van de provincie	18
5.2	Mogelijkheden voor een integrale aanpak	18
5.3	Uitwerking integrale thema's	20
5.4	Samenwerking	21
	Literatuurlijst	22

1 AMBITIES EN DOELSTELLINGEN

1.1 Aanleiding

Fryslân spant zich al sinds jaar en dag in voor een verkeersveilige provincie. En niet zonder succes. Het totaal aantal verkeersslachtoffers en het aantal verkeersdoden is gedaald. Daar staat helaas tegenover dat het aantal geregistreerde ziekenhuisgewonden is toegenomen [lit. 1]. Een overzicht.



figuur 1: Ontwikkeling doden en ziekenhuisgewonden Provincie Fryslân

Wij zien – zeker gelet op de toename van het verkeer en vervoer in de afgelopen jaren – verbeteringen in de verkeersveiligheid in Fryslân. Maar we zien ook dat er geen enkele reden is om in tevredenheid achterover te leunen. Ieder slachtoffer is er één teveel.

Het eind van de looptijd van de 2^e actie “– 25% verkeersslachtoffers in 2010” en van met Meerjarenplan Gedragsbeïnvloeding 2004 – 2010 is in zicht. Het rijk heeft inmiddels een nieuw strategisch plan Verkeersveiligheid vastgesteld voor de periode 2008 – 2020 [lit. 5]. De verkeersveiligheidsdoelstellingen in de Nota Mobiliteit zijn aangescherpt.

Fryslân is koploper in het actief en innovatief verbeteren van de verkeersveiligheid. En Fryslân wil dat blijven, dat zijn we aan onze inwoners en alle verkeersdeelnemers in onze provincie verplicht.

Redenen genoeg om een nieuwe Strategie Verkeersveiligheid 2010 – 2025 op te stellen. Wij nodigen u uit verder te lezen hoe Fryslân de handschoen op gaat pakken en de uitdaging aangaat onze mooie provincie nog veel verkeersveiliger te maken.

1.2 Visie

Een krachtige en innovatieve aanpak, met een inzet van velen is nodig. Het zal immers steeds moeilijker worden om met bestaand beleid alleen het aantal ongevallen en slachtoffers verder terug te dringen; de winst die in voorgaande jaren is geboekt laat zich niet opnieuw boeken. Het motto van het landelijke strategisch plan luidt niet voor niets: 'verkeersveiligheid – van, voor en door iedereen'. Wij geven daar een Fries-eigen invulling aan: 'mei inoar en foar elkoar'.

De uitgangspunten van het Koersdocument en het Coalitieakkoord verklaren wij bij uitstek van toepassing op onze nieuwe verkeersveiligheidsstrategie: met elkaar naar een maatschappij die duurzamer, veiliger, innovatiever, inspirender, respectvoller en bloeiender is, waarin de menselijke maat norm is en de mens centraal staat. Met deze strategie blijven wij binnen de kaders van het PVVP 2006 en schrijven we een bouwsteen voor de evaluatie van datzelfde PVVP.

1.3 Doelstelling

In het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan 2006 zijn doelstellingen geformuleerd voor het jaar 2020 [lit. 8]. Voor Fryslân zijn deze doelstellingen:

- maximaal 29 verkeersdoden
- maximaal 291 ziekenhuisgewonden

Wij richten ons nu op het jaar 2025. Daarom gaan we een stap verder, wij willen naar een **halvering** van het aantal geregistreerde doden en ziekenhuisgewonden in 2025 ten opzichte van het jaar 2010 (het gemiddelde van de jaren 2007, 2008 en 2009).

Wij gaan er van uit dat het verkeers- en vervoersysteem in die tijd als gevolg van technologische en maatschappelijke ontwikkelingen fundamenteel anders is dan nu.

Doelstelling 2025	2007+2008	2009 ¹	2025 ¹
Doden	30+31	25	14
Ziekenhuisgewonden	340+283	300	154

tabel 1: Doelstellingen Provincie Fryslân

¹ De aantallen voor 2009 zijn een schatting en zullen worden aangepast wanneer de definitieve aantallen bekend zijn. Ook de aantallen van de doelstelling in 2025 wordt aangepast op basis van de definitieve cijfers.

2 STRATEGISCHE UITGANGSPUNTEN

Mobiliteit en verkeersveiligheid gaan hand in hand en iedereen hoort hier zijn of haar verantwoordelijkheid in te nemen.

Dit is het eerste en meest wezenlijke uitgangspunt voor de Strategie Verkeersveiligheid 2010 – 2025. De context hiervoor is geformuleerd in het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan 2006. Genoemd plan beslaat de periode tot 2020 en heeft als motto 'Fryslân Feilich Foarút'. Doel is het realiseren van een duurzaam verkeer- en vervoerssysteem dat:

- » voldoet aan respectievelijk de verplaatsingsbehoefte van inwoners en bezoekers en de behoefte aan goederentransport;
- » bijdraagt aan versterking van de economie, veilig is en de schade aan milieu, natuur en landschap weet te beperken;
- » om redenen van toekomstbestendigheid is het streven: sociale en economische duurzaamheid, ecologische stabiliteit en ruimtelijke kwaliteit.

Uitgangspunt 1: Door met Duurzaam Veilig

Het Duurzaam Veilig concept heeft zijn waarde bewezen, getuige het succesvolle Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid. De basisprincipes van Duurzaam Veilig zijn:

- » functionaliteit van de wegen;
- » homogeniteit van massa, snelheid en richting;
- » herkenbaarheid van de vormgeving van de weg, voorspelbaarheid van het wegverloop en van gedrag van weggebruikers.

De SWOV heeft hierop nog twee aanvullende principes voor Duurzaam Veilig;

- » statusonderkenning van de verkeersdeelnemers;
- » vergevingsgezindheid van de omgeving en de weggebruikers onderling.

De Provincie Fryslân omarmt deze principes en ziet de opgave er vooral in gelegen hier een praktische en eenvoudig te communiceren vertaalslag aan te geven.

Uniek voor Nederland is het zogenoemde Shared Space-concept. Verblijfsgebieden (mensgebieden) inrichten vanuit de notie(s) van gelijkwaardigheid van gebruikers van de openbare ruimte, met wederzijds respect en kwaliteit van de leefomgeving.

Uitgangspunt 2: Integrale aanpak

Duidelijk is dat verkeersveiligheid niet alleen samenhang kent met mobiliteit, maar ook met beleidsterreinen als jeugd, ouderen, volksgezondheid, ruimtelijke ordening en sociaal economische zaken. Het zal duidelijk zijn: een *integrale aanpak* is nodig. Provincie Fryslân zal hier binnen en buiten de eigen organisatie zowel inhoudelijk als organisatorisch op gaan sturen.

Uitgangspunt 3: Samenwerking

Een werkelijk integrale aanpak vraagt *samenwerking* met alle betrokkenen. Deze samenwerking willen we verbreden en verdiepen, naar andere overheden, organisaties en (kennis)instellingen op alle hiervoor genoemde beleidsterreinen. De Provincie Fryslân zal gedreven vanuit het verkeersveiligheidsbelang nadrukkelijk een eigen inzet inbrengen in de integrale aanpak en samenwerking met anderen.

Strategie voor operationalisatie

Succesvol beleid staat of valt bij een succesvolle implementatie en uitvoering. Op conceptueel niveau kiezen wij voor de bewezen succesvolle benadering vanuit Duurzaam Veilig, gecombineerd met onze eigen Shared Space-benadering, een Integrale aanpak en een bredere Samenwerking.

Dit operationaliseren wij vanuit de 3 E's (*Engineering, Education, Enforcement*). Wij voegen er in deze Strategie één bijzondere dimensie aan toe: *Innovatie*. Wij hebben de overtuiging dat in de periode tot 2025 veel verkeersveiligheidswinst geboekt kan worden door technologische ontwikkelingen en innovaties in het verkeer en vervoer. Wij zullen deze ontwikkelingen zorgvuldig volgen en waar mogelijk stimuleren of ondersteunen door middel van bijvoorbeeld proefprojecten voor innovatieve concepten.

3 ANALYSE EN TRENDS

3.1 Vooraf

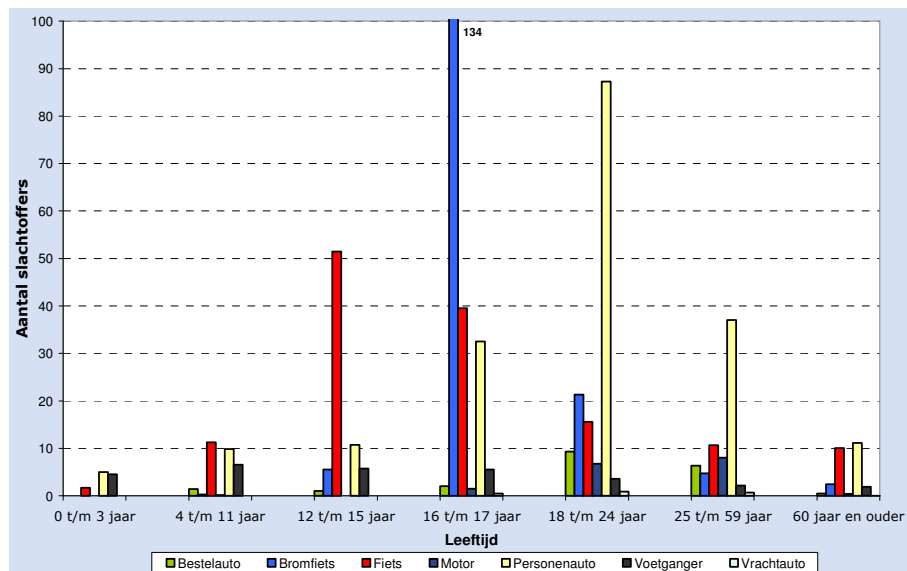
In het verlengde van de strategische uitgangspunten voor het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid is het zaak de inhoudelijke focus aan te brengen. Wat leren de cijfers uit het verleden ons? En wat verwachten wij de komende jaren? Deze vragen worden navolgend beantwoord.

3.2 Verkeersveiligheidsanalyse

In het algemeen zien we dat vrijwel alle wegbeheerders in Fryslân (rijk, provincie, gemeente) geconfronteerd worden met de geconstateerde stijging (sinds 2003) van het aantal ziekenhuisgewonden.

Uit de analyse van de historische ongevalgegevens blijkt dat de volgende doelgroepen en thema's er uit springen:

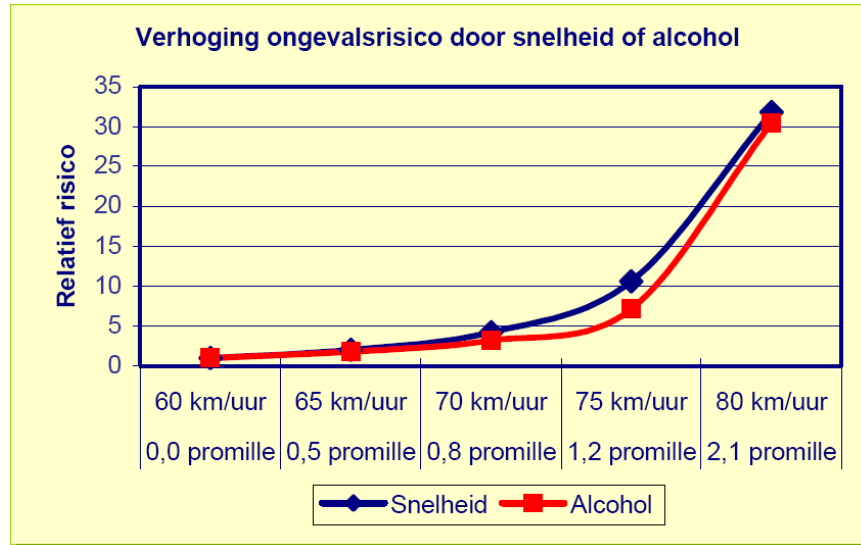
- » Fietzers 12 t/m 15 jaar
- » Fietzers en bromfietser 16 en 17 jaar
- » Jonge automobilisten van 18 tot en met 24 jaar
- » Ouderen
- » Alcohol
- » Snelheid



figuur 2: gemiddeld aantal slachtoffers naar vervoersmiddel en leeftijdsklasse periode 2003-2007

Alcohol/Drugs en Snelheid

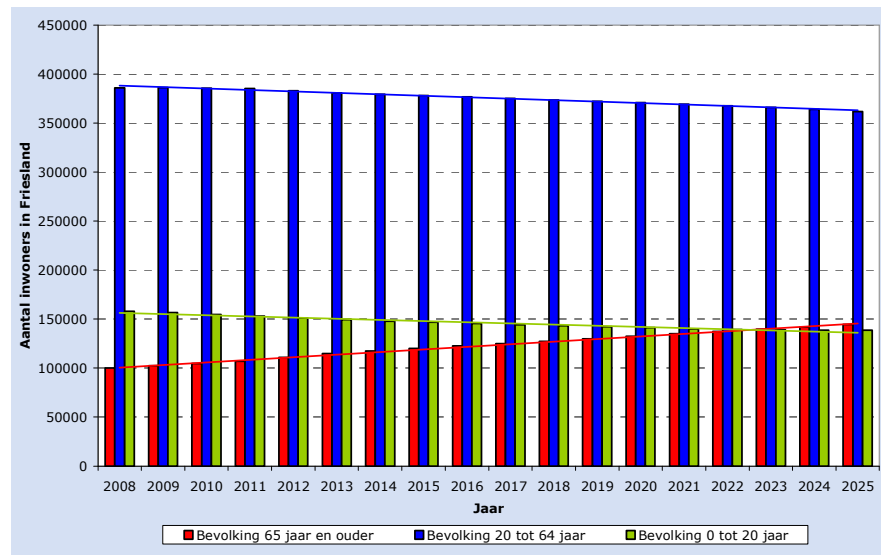
Onderzoek van SWOV wijst uit dat op de thema's *alcohol/drugs* [lit. 6] en *medicijnen* alsmede *snelheid* [lit. 7] veel winst is te boeken voor de verkeersveiligheid. De provincie Fryslân zal hier nadrukkelijk actief mee aan de slag gaan.



figuur 3: Verhoging ongevalsrisico door snelheid of alcohol

Ouderen en mobiliteit

De vergrijzing speelt sterk in onze provincie. Voor *ouderen en mobiliteit* binnen de verkeersveiligheid zullen we een voortrekkersrol in gaan vervullen [Lit. 9 en 10].



figuur 4: Prognose opbouw bevolkingsgroepen in Fryslân tot 2025²

Jonge fietsers, bromfietsers en automobilisten zijn doelgroepen die landelijk veel aandacht krijgen en waar ook landelijk veel initiatieven voor worden ontwikkeld. De provincie Fryslân zal meeliften met deze landelijke ontwikkelingen en initiatieven en zal deze een plaats geven in de uitvoeringsprogramma's.

Bij de thematische uitwerking in hoofdstuk 4 zullen de onderwerpen en doelgroepen die in de verkeersveiligheidsstrategie tot 2025 centraal staan nader worden onderbouwd.

3.3 Trends en ontwikkelingen

Een strategie die is gericht op het jaar 2025 moet rekening houden met hetgeen ons de komende jaren te wachten staat. In het voorbereidend onderzoek dat ten grondslag ligt aan deze strategie is veel aandacht besteed aan toekomstige ontwikkelingen in Nederland en in het bijzonder in Fryslân. We laten de belangrijkste de revue passeren, waarbij we direct de relatie met verkeersveiligheid proberen te leggen.

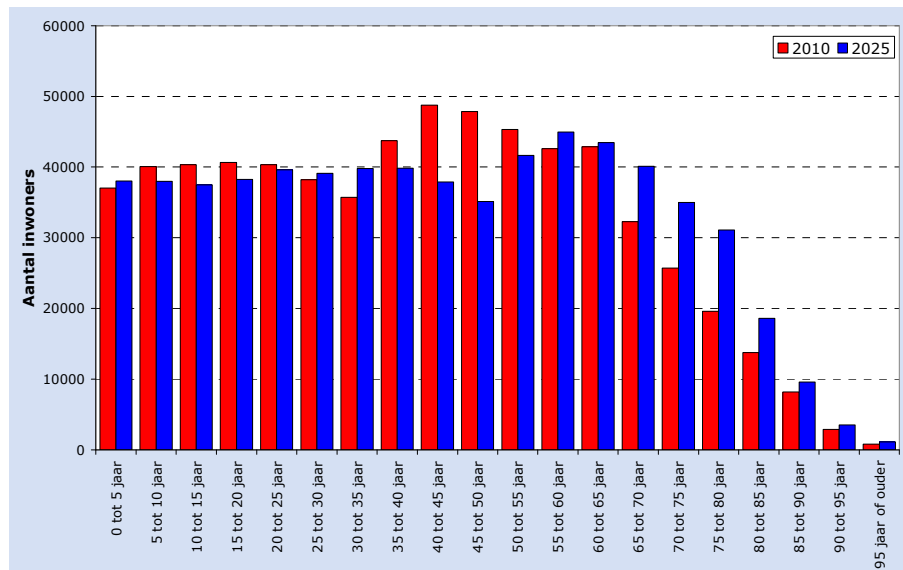
Mobiliteit:

Toename van het vervoer over de weg neemt de komende tijd fors toe. In de Nota Mobiliteit is uitgegaan van een groei van 20% personenverkeer tussen 2000 en 2020 en het scenario Welvaart en Leefomgeving (WLO) verwacht een groei van 15 tot 40% afhankelijk van economische ontwikkelingen.

Bij een sterke economische groei zal het vrachtverkeer sneller groeien dan het personenverkeer.

Demografie

In 2005 bedraagt het percentage 65+ in Fryslân circa 15%, in 2025 circa 22%. Daarnaast is er sprake van een dubbele vergrijzing, het aantal ouderen onder de bevolking neemt toe én ouderen leven gemiddeld langer. Dit speelt in Fryslân sterker dan in veel andere regio's.



figuur 5: prognose Friese bevolkingsopbouw 2010 – 2025³

Het is voor ons evident dat aandacht voor de ouderen in het verkeer prominente aandacht in de nieuwe verkeersveiligheidsstrategie krijgt.

Technologie

ICT in combinatie met verkeer en vervoer. Rijtaak-ondersteunende systemen zijn de toekomst. Fryslân zet sterk in op technologieën van de toekomst door onder andere 'energy valley', sensortechnologie, agribusiness en lifesciences. Hierbij past ook een voorlopersrol bij innovaties in transport.

Een andere technologische innovatie betreft het steeds meer beschikbaar komen van realtime data over verkeer en vervoer. Zo zijn nu reeds anonieme GPS gegevens beschikbaar voor onderzoek naar rijnsnelheden en reistijden. Dit biedt nieuwe kansen voor onderzoek en analyse, ook voor verkeersveiligheid.

Economie

De trend in het bedrijfsleven is sinds enkele jaren: flexibilisering door variabilisering van vaste kosten, minder opslag en minder voorraad en meer 'just-in-time'. Per saldo leidt dit tot een groei van het transport, ook over de weg.

Internationalisering

Op dit moment is de invloed van Europese maatregelen op de verkeersveiligheid in Nederland nog betrekkelijk gering. De invloed van de Europese Unie als bestuurslaag en als regelgever neemt evenwel toe. Nederland kan profiteren van Europese maatregelen op het gebied van voertuigveiligheid en van de uitwisseling van best practices met andere goed presterende landen in Europa.

³ Bron CBS: Statline

4 THEMATISCHE UITWERKING

4.1 Vooraf

Op basis van de inhoudelijke analyses, het voorbereidend onderzoek dat ten grondslag ligt aan de Strategie 2025 en de geschetste trends en ontwikkelingen zijn we in staat richting te geven aan de inhoudelijke en organisatorische invulling van de nieuwe verkeersveiligheidsstrategie. We maken daarbij een ordening naar de volgende invalshoeken:

- » Engineering (veilige infrastructuur)
- » Education (juiste en goed onderhouden kennis, houding en gedrag bij verkeersdeelnemers);
- » Enforcement (wetgeving en handhaving ter stimulering van verkeersveilig gedrag);
- » Innovaties (de kansen van nieuwe technologieën, methoden en technieken optimaal benutten).

Voordat we in paragraaf 4.3 tot deze ordening overgaan, bieden we in de volgende paragraaf inzicht in enkele achtergronden bij de door provincie Fryslân geselecteerde onderwerpen: **snelheid**, **alcohol/drugs** en **ouderen**.

4.2 Inhoudelijke verdieping

Snelheid

In Nederland zouden 25 tot 30% minder slachtoffers vallen als alle automobilisten zich aan de snelheidslimieten zouden houden. Met name de combinatie van hoge snelheden met grote verschillen in richting en massa maakt veel slachtoffers.

Snelheidsgerelateerde ongevallen vormen vooral op het regionaal hoofdwegennet een probleem. De analyse van de ongevallen in relatie tot de verkeersinfrastructuur leert dat de aandacht zich – naast een voortdurende aandacht voor de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet - vooral moet richten op het realiseren van:

- veilige bermen
- herkenbare kruispunten/aansluitingen
- duidelijke en herkenbare lengtemarkering en verlichting
- meer (goed ingerichte) 30 km/uur verblijfsgebieden gewenst

Uitgangspunt blijft dat in 2015 het rijks- en provinciaal wegennet in Fryslân grotendeels Duurzaam Veilig is ingericht.

Alcohol en Drugs / medicijnen

Wetenschappers gaan uit van ongeveer 200 doden en 2.000 ziekenhuisgewonden in Nederland per jaar door alcoholgebruik in het verkeer en 80 doden door drugsgebruik (inclusief medicijnen). Dit is samen bijna 40% van het totaal aantal doden dat veroorzaakt wordt door middelen die de rijvaardigheid negatief beïnvloeden. De apparatuur voor alcoholcontrole is betrouwbaar, het gebruik van drugs en medicijnen is echter nog niet goed te controleren. Steeds vaker is het de combinatie van middelen die voor problemen zorgt en dan vaak in samenhang met vermoeidheid.




Ouderen

De oudere van de toekomst zal meer dan nu gebruik blijven maken van de auto, maar de mobiliteit neemt af met het vorderen van de leeftijd [Lit. 3]. Tussen 55 en 67 jaar is er nog veel woon-werk verkeer, tussen 67 en 75 jaar gaat het voornamelijk om vrijetijdsverkeer en vanaf 75 gaat het met name om veel aan verzorging gerelateerd verkeer (huisarts – apotheek – ziekenhuis, ...). Ook de actieradius verandert: vanaf 65 jaar vaker korte verplaatsingen (minder dan 10 km) 75+ sterk gericht op bestemmingen in de directe woonomgeving, ouderen mijden de spits. Tot slot zijn ouderen veelal gebruikers van bijzondere vervoer(hulp)middelen, zoals de rollator en de scootmobiel.

Uit het oogpunt van verkeersveiligheid komt de focus te liggen bij de groep ouderen in de leeftijd van 67 tot 75/80 jaar: dat wordt de (grote) groep kwetsbare verkeersdeelnemers van de toekomst.

4.3 Overzicht verkeersveiligheidsthema's tot 2025

In onderstaand overzicht zijn de onderwerpen en activiteiten benoemd waar wij ons tot 2025 op gaan richten. Deze zullen worden uitgewerkt in 5-jaarlijkse meerjarenuitvoeringsprogramma's en jaarlijkse werkplannen. In het overzicht is per onderwerp de planning aangegeven.

-  : korte termijn (start tussen 2010 en 2014)
-  : middellange termijn (start tussen 2014 en 2018)
-  : lange termijn (start na 2018)

Education Kennis, houding, gedrag	Enforcement Wetgeving en handhaving	Engineering infrastructuur
Inspelen op actueel waarden- en normenbesef	Nieuwe technieken permanente handhaving	Veilige snelheden en geloofwaardige snelheidslimieten
Voorlichting medicijngebruik	Invoering alcoholslot voor recidivisten en zware overtredders	'Self explaining roads'
Voorlichting vermoeidheid	Invoering ISA voor notoire overtredders	Snelheid en Alcohol
Stimuleren introductie SpeedAlert	Wetgeving drugs in het verkeer	
Voorlichting over verantwoord snelheidsgedrag op risicowegen en -locaties		
Voorlichting, gedragsbeïnvloeding en terugdringen alcohol en drugs in het verkeer		
Fietsers 12 tot en met 14 jaar		
(brom)fietsers 16 tot en met 17 jaar		
Jonge automobilisten tussen 18 en 24 jaar		
Ouderen		
Aanpak bewuste overtredders		
Voorlichting en gedragsbeïnvloeding snelheid en gordel / helm		
Synergie handhaving - voorlichting		
Aanscherpen alcohollimiet		

Tabel 3: Overzicht uit te voeren thema's tot 2025

4.4 Educatie

De basis voor het gestructureerd werken aan kennis, houding en gedrag van verkeersdeelnemers dat past bij een verkeersveilige omgeving vraagt aandacht voor alle doelgroepen. Wij omarmen daarom het principe van Permanente VerkeersEducatie (PVE). De inhoudelijke thema's per doelgroep staan uitgewerkt in het volgende overzicht.

Fietsers 12 tot en met 15 jaar		
→ Voorlichting richting op overgang basis naar voortgezet onderwijs	→ Educatie → Inspelen groepsgedrag en sociale codes	
Scholieren 12 tot en met 16 jaar		
→ Inspelen op actueel waarden- en normenbesef → Voorlichting dode hoek	→ Uitwisseling best practices veilige schoolomgeving → Voorlichting en gedragsbeïnvloeding dragen gordel / helm	
Fietsers en bromfietzers 16 tot en met 17 jaar		
	→ Aandacht mobiliteitsgedrag → Veiligheid gerelateerd aan buitenschoolse activiteiten → Aandacht rijopleiding	
Jongeren tussen 16 en 18 jaar		
→ Inspelen op actueel waarden- en normenbesef → Voorlichting en gedragsbeïnvloeding op onderwerpen zoals snelheid, alcohol, drugs en dragen van gordel/helm → Synergie handhaving / voorlichting		
Automobilisten 18 tot en met 24 jaar		
→ Inspelen waarden- en normenbesef → Voorlichting en gedragsbeïnvloeding tav snelheid, alcohol, drugs en het dragen van gordel/helm → Projecten TeamAlert gericht op jongeren in het verkeer	→ Vertoond en gewenst gedrag met focus op gevaarlijk rijgedrag → Educatie en voorlichting concentreren op plaatsen van herkomst	

Ouderen		
→ Aanvullende cursussen	→ Stimuleren alternatieven auto en fiets	
→ Tussentijdse keuringen		
→ Voorlichting medicijnen in het verkeer		
Alcohol, drugs en medicijnen		
→ Blijven inzetten op combinatie handhaving en voorlichting	→ Nieuwe maatregelen nodig voor opsporing en aanpak van problematiek	

Table 4: Overzicht educatieve thema's naar doelgroep

4.5 Enforcement

Nieuwe maatregelen zijn nodig voor opsporing en aanpak van problematiek met alcohol, drugs en medicijnen. Wij blijven inzetten op de combinatie van handhaving en voorlichting. Op basis van de recent vastgestelde nieuwe visie op de politieverkeerstaak zal de provincie Fryslân nieuwe afspraken met politie en justitie hierover willen maken [lit. 11].

Fietzers 12 tot en met 15 jaar		
→ Extra aandacht kwetsbare verkeersdeelnemers	→ Handhaving richten op overgang basis naar voortgezet onderwijs	
	→ Fietshelm voor kinderen	
Fietzers en bromfietzers 16 tot en met 17 jaar		
→ Synergie handhaving – voorlichting	→ Bromfietzers aandacht rijopleiding	→ Nieuwe technieken permanente handhaving
→ Aanpak bewuste overtreders	→ Invoering praktijkexamen	
Automobilisten 18 tot en met 24 jaar		
→ Aanpak bewuste overtreders	→ Begeleid rijden	→ Nieuwe technieken permanente handhaving
→ Synergie handhaving – voorlichting	→ Vernieuwing van het rijexamen	
	→ Bijzondere aandacht bij verkeershandhaving	

Ouderen		
→ Aanvullende cursussen		
→ Tussentijdse keuringen		
Alcohol, drugs en medicijnen		
→ Blijven inzetten op combinatie handhaving en voorlichting	→ Nieuwe maatregelen nodig voor opsporing en aanpak van problematiek	

Tabel 5: Overzicht handhavingsthema's per doelgroep

4.6 Engineering

Algemeen		
→ Duurzaam Veilig inrichten van stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen	→ Ontwikkelen concepten voor inrichting verblijfsgebieden met leefbaarheid als drager voor verkeersveiligheid	→ Verkeersveilig ontwerpen op netwerkniveau en in de volledige verplaatsingsketen
→ Realisatie uniforme wegmarkering	→ Veilige snelheden en geloofwaardige snelheidslimieten	
→ Mobiliteit voor 65+ gericht op zorg, voorzieningen in de nabije omgeving	→ Meer aandacht voor bermen en bermverharding	→ Inrichting 'self explaining roads'
→ Vergroten veiligheid bij oversteekplaatsen	→ Terugdringen ongevallen 80km/uur wegen en verkeersaders binnen de bebouwde kom	→ Ruimtelijke ordening en inrichting afstemmen op behoeftepatroon van 65+ (verkorten afstanden)
	→ Terugdringen aantal en ernst met zwaar verkeer	
	→ Terugdringen van de ernst van botsingen tussen langzaam en snel verkeer	
Alcohol en snelheid		
→ Veilige bermen	→ Herkenbare kruispunten en aansluitingen	→ Inrichting verblijfsgebieden
→ Lengtemarkering		
→ Wegverlichting		

Tabel 6: Overzicht infrastructurele thema's

4.7 Innovaties

Algemeen		
	<p>→ Verder werken aan inrichtingsconcepten, waarbij het organiseren van ontmoeting centraal staat (shared space) zowel bibeko als bubeko</p>	<p>→ Ontwikkeling inrichtingsconcepten voor plattelandswegen (EHK-integrale wegbeeldvisie) in samenwerking met de sector natuur en landschap</p>
<p>Nauwlettend volgen van en waar mogelijk en zinvol meewerken aan nationale en internationale technologische ontwikkelingen, alsmede van nieuwe methoden en technieken voor onderzoek en analyse. Daarbij denken wij aan ontwikkelingen als E(mergency)Call, Intelligente SnelheidAssistent (ISA) en het beschikbaar komen van anoniem geregistreerde GPS metingen voor bijvoorbeeld het vaststellen van locaties waar te hard wordt gereden en het in beeld krijgen van ongewenste sluiproutes.</p>		

Tabel 7: Overzicht innovatieve thema's

5 ORGANISATIE EN SAMENWERKING

5.1 Rol en positie van de provincie

De rol van de provincie met betrekking tot verkeer en vervoer concentreert zich op coördinatie en regie. Ten grondslag aan de coördinatie-taken ligt het feit dat verkeer en vervoer een gezamenlijke taak is van gemeenten, provincie, rijk en private partijen. Het is de taak van de provincie om een zo goed als mogelijke samenwerking tussen partijen tot stand te brengen (Planwet Verkeer en Vervoer).

De regietaak heeft betrekking op het feit dat de provincie vanuit het provinciaal beleid een overkoepelende visie en verantwoordelijkheden heeft op verschillende beleidsterreinen. Verkeersveiligheid is hierbij een belangrijk thema en kent bovendien veel raakvlakken met andere beleidsterreinen. In de voorbereiding op deze nieuwe Strategie 2025 is een verkenning gedaan naar de mogelijkheden om verkeersveiligheid onderdeel te laten zijn van andere beleidsvelden.

5.2 Mogelijkheden voor een integrale aanpak

De methode Kernbeleid Veiligheid van het ministerie van Binnenlandse Zaken en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten biedt mogelijkheden om de aandacht voor verkeersveiligheid onder te brengen bij de volgende thema's:

- » Veilige woon- en leefomgeving
- » Bedrijvigheid en veiligheid
- » Jeugd en veiligheid
- » Fysieke veiligheid
- » Integriteit en veiligheid

Er zijn niet of nauwelijks voorbeelden elders in het land te vinden waar een dergelijke integratie al tot stand is gebracht. Reden temeer voor de provincie Fryslân hier serieus werk van te gaan maken en hier een kennispunt voor te gaan inrichten.

In een vooronderzoek voor de nieuwe verkeersveiligheidsstrategie heeft de provincie Fryslân de mogelijkheden voor een integrale aanpak van verkeersveiligheid met andere beleidsterreinen verkend [lit. 4]. Daarbij is ook een verdiepingsslag gemaakt, vanuit de vraagstelling waar kansrijke aanknopingspunten voor een integrale aanpak bestaan. Hieruit blijkt dat de volgende beleidsterreinen op korte termijn als kansrijk kunnen worden aangemerkt:

- » Jeugd en Veiligheid;
- » Veilige woon- en leefomgeving.

Veilige woon en leefomgeving		
	→ Overlast tussen bewoners / botsende leefstijlen	→ Huiselijk geweld
		→ Woninginbraak
	→ Verloedering/kwaliteit woonomgeving	→ Overige veel voorkomende criminaliteit
	→ Onveiligheids-gevoelens	
	→ Geweld op straat	
→ Voertuigcriminaliteit → Drugs en alcohol-overlast		
Bedrijvigheid en veiligheid		
	→ Winkelcentra	
	→ Bedrijventerreinen	
	→ Uitgaan / horeca	
	→ Toerisme en onveiligheid	
	→ Grootschalige evenementen	
Jeugd en veiligheid		
	→ Overlast gevende jeugd	→ Criminale jeugdgroepen
	→ Alcohol en drugs	→ Individuele criminele jongeren
	→ Veilig in en om school	
	→ 12-minners	
Fysieke veiligheid		
→ Verkeersveiligheid	→ Brandveiligheid gebouwen → Risico's gevaarlijke stoffen/externe veiligheid → Risico's natuurrampen	→ Risico's infectieziekten
Integriteit en veiligheid		
		→ Radicalisering → Terrorisme → Georganiseerde criminaliteit → Organisatie criminaliteit → Bestuurlijke integriteit

Tabel 8: overzicht beleidsterreinen en thema's met raakvlakken met verkeersveiligheid

Toelichting

- : directe link met verkeersveiligheid
- : kansen en mogelijkheden voor integrale samenwerking
- : geen directe link met verkeersveiligheid

5.3 Uitwerking integrale thema's

Evenals bij de thematische uitwerking voor de specifieke verkeersveiligheidsthema's geeft de provincie Fryslân in de nieuwe strategie concreet inhoud aan de integrale activiteiten. Op basis van de resultaten van het onderzoek gaan wij de volgende activiteiten in gang zetten.

Integrale activiteiten		
→ Themabijeenkomst voor Integrale Veiligheidszorg ambtenaren in samenwerking met Centrum voor criminaliteit en veiligheid	→ Ontwikkelen en implementeren van spelregelkaders die de vrijblijvendheid voor beleid en maatregelen verminderen	→ Verkeersveiligheidsparagraaf gemeentelijk IVZ plannen
→ Aansluiten bij gemeenten die gestart zijn met Kwaliteitsmeter Veilig Uitgaan	→ Stimuleren van de ontwikkeling en het gebruik van nieuwe veiligheidsconcepten voor vrachtauto's, personenauto's en tweewielers	→ Checklist integrale verkeersveiligheid in format bestuurs-rapportage
→ Samenwerking met Partoer op gebied van ondersteuning en informatie richting gemeente over het beleidsterrein Jeugd en Alcohol	→ Permanente verkeerseducatie, integratie in andere beleidsterreinen en nieuwe technologieën	→ Bestuurlijke inbedding van integrale verkeersveiligheid
→ Promotie huidige projecten en best practices	→ Verkeershandhaving integraal in handhavingsbeleid	→ Werkgroepen oprichten
→ Handboek best practices voor gemeente ontwikkelen	→ Verkeersveiligheid onderdeel totaal veiligheidsbeleid, ruimtelijke ordening, bereikbaarheid en doorstroming, innovatieve en duurzame mobiliteitsconcepten, integrale mobiliteits- en inrichtingsconcepten vanuit economie – milieu – veiligheid en leefbaarheid	→ Haalbaarheidsonderzoek programmabureau integrale verkeersveiligheid
→ Nieuw format bestuursrapportage, standaard voor de vkvthema's invullen	→ Blijvende aandacht voor goede registratie van ongevallen naar tijd, plaats en oorzaak	→ Bestaande projecten aanpassen en op maat aanbieden voor integrale veiligheid
	→ Met behoud van ieders verantwoordelijkheden intensiveren van de samenwerking tussen OM, politie en provincie	→ Verbreding samenwerking partners
		→ financiële structuur opstellen
		→ Meerwaarde integrale aanpak in kaart brengen
		→ Friese integrale wijkatlas
		→ Handboek van het CCV aanpassen
		→ Pilot starten met KpVV

Tabel 9: Overzicht integrale activiteiten

→ : korte termijn (start tussen 2010 en 2014)

→ : middellange termijn (start tussen 2014 en 2018)

→ : lange termijn (start na 2018)

5.4 Samenwerking

Wij besluiten de beschrijving van deze Strategie voor de verkeersveiligheid 2025 met het uitspreken van de intentie dat wij ons als provincie volop zullen blijven inzetten voor een verkeersveilig Fryslân. Met deze strategie hebben wij onze inzet voor de periode tot 2025 bepaald. Wij gaan dit uitwerken in meerjaren uitvoeringsprogramma's.

Een inzet van de provincie is echter niet genoeg. Een verkeersveilig Fryslân bereiken we alleen 'mei inoar en foar elkoar'. Daarom zetten wij in op samenwerking met andere overheden, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven, met als doel doortastend, eensgezind, geloofwaardig en realistisch met en voor alle verkeersdeelnemers een verkeersveilig Fryslân te realiseren.

LITERATUURLIJST

- 1 Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân, Verkeersveiligheidsanalyse Provincie Fryslân, VIA, Vught, augustus 2008.
- 2 Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân, Strategisch plan voor de verkeersveiligheid 2010-2025 Provincie Fryslân, Inputnotitie, ROF – Boer&Croon – VIA, Vught, februari 2009.
- 3 Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân, Verkeersveiligheidsbeleid 2010-2025; Ouderen en Mobiliteit, ROF.
- 4 Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân, Integrale verkeersveiligheid, Onderzoek naar kansen en mogelijkheden voor integraal verkeersveiligheid beleid, Vriestyle projects, augustus 2009.
- 5 Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020, van, voor en door iedereen, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, juni 2009.
- 6 SWOV, Factsheet – Alcohol
- 7 SWOV, Factsheet – Snelheid
- 8 Provincie Fryslân, Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2006, Provincie Fryslân, 2006.
- 9 SWOV, Factsheet – Ouderen in het verkeer
- 10 SWOV, Factsheet – Ouderen en infrastructuur
- 11 Voorziening tot Samenwerking Politie Nederland, Verkeer in ontwikkeling, Strategische Nota Politieverkeerstaak 2010 – 2012, Nederlands Politie Instituut, 2009.