

VERDER DAN DUURZAAM VEILIG:

LIMBURG WIL NUL ONGEVALLLEN

LIMBURG WIL DE VEILIGSTE PROVINCIE VAN HET LAND WORDEN. UITGANGSPUNT IS DE NULOPTIE: TOEGROEIEN NAAR EEN VERKEERSSTEEEM WAARBIJ GÉÉN ERNSTIGE SLACHTOFFERS MEER VALLLEN. DAT LIJKT OP VOORHAND EEN ONHAALBARE KAART. MAAR HET GAAT OM MEER DAN EEN LOZE KREET. ROVLIMBURG WIL EEN FUNDAMENTELE OMMEZWAAI IN HET VERKEERSVEILIGHEIDSBELIED.

De introductie van Duurzaam Veilig leidde eind vorige eeuw tot een belangrijke koerswijziging van het verkeersveiligheidsbeleid. Richt het verkeerssteeem zo in dat ongevallen niet kunnen gebeuren, zo luidde de boodschap. De gevolgen zijn nu op straat te zien en in de ongevalcijfers terug te vinden. Gescheiden rijbanen, rotondes en 30 km/uur-gebieden verminderen de kans op confrontaties met een ernstige afloop tussen weggebruikers. En het aantal verkeersslachtoffers is mede door dergelijke maatregelen drastisch afgenomen.

Misschien is de tijd rijp voor een volgende stap. In ieder geval doet het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) van zich spreken door de nuloptie in Limburg als uitgangspunt voor het verkeersveiligheidsbeleid voor te stellen. Het ROVL is pas tevreden als er geen ernstige slachtoffers meer vallen.

Kwantitatieve doelstellingen zeggen weinig

Het ROVL zetelt in het Provinciehuis maar afficheert zich als onafhankelijke provinciale platformorganisatie op het gebied van verkeersveiligheid. Met als partners 20 organisaties, waaronder de Limburgse gemeenten, politie, SWOV en maatschappelijke organisaties als VVN, ANWB en Fietsersbond.

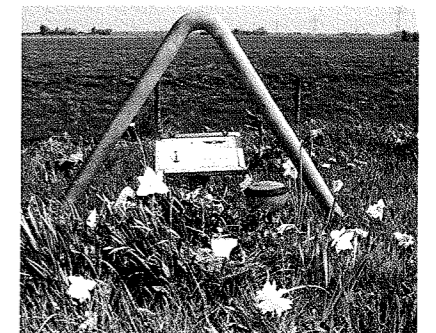
Volgens secretaris Bart Pastoor, secretaris van het ROVL, is één van de redenen om de nuloptie te introduceren dat niemand meer echt warmloopt voor de kwantitatieve doelstellingen die nu worden gehanteerd. Zeker niet als je die op lokaal niveau doorvertaalt. "Terug naar 50 doden in 2011. Wat moet je daar mee? Je kunt je daar eigenlijk niets bij voorstellen. Daarom hebben wij gezegd: we willen terug naar nul slachtoffers."

Maar keert zo'n ogenschijnlijk onhaalbare doelstelling zich niet tegen je? Pastoor meent van niet: "Het is geen onhaalbare doelstelling. Neem als voorbeeld het bedrijfsleven. Bij grote bedrijven met grote bedrijventerreinen gebeurden vroeger veel ongevallen. Tegenwoordig niet meer. Dat komt niet uit de lucht vallen, daarvoor is een cultuurverandering nodig. Die wordt door de bedrijfsleiding geïnitieerd. Midden jaren tachtig vorige eeuw deed zich dat voor in tal van bedrijven. Op een goed moment zei de president van zo'n onderneming dat het onaanvaardbaar was dat er zoveel ongevallen gebeurden in het bedrijf en dat het roer om moest. Dat gebeurde dan ook. Tegenwoordig zijn ongevallen op bedrijfsterreinen uitzonderingen. Het gaat ons er om ook in het verkeer zo'n

cultuuromslag te bewerkstelligen."

Pastoor illustreert zijn punt aan de hand van ervaringen bij een bedrijf als Essent. "De medewerkers rijden daar per jaar 114 miljoen dienstkilometers. Statistisch gezien gebeuren er dan 19 letselongevallen per jaar. Is dat veel? Toen ik dat bij Essent vroeg, viel het stil. Maar als er jaarlijks 19 mensen aan de stroom zouden blijven hangen, zou niemand dat acceptabel vinden, erkenden ook de Essent-medewerkers. Binnen het bedrijfsproces gaan we inmiddels dus precies na hoe je ongevallen voorkomt. Maar op de weg - zelfs binnen de bedrijfsprocessen - accepteren we dat kennelijk nog als part of the job."

Dat de nuloptie niet zomaar uit de lucht is gegrepen, illustreert ook een persbericht van Volvo, zo vervolgt Pastoor. "Ons doel is dat er in het jaar 2020 geen mensen meer verongelukken of gewond



Bermmonumenten worden verleden tijd?



Bart Pastoor: "Het gaat erom de samenleving in beweging te krijgen".

raken in een Volvo", zo verklaarde de chef veiligheidstrategie van het Zweedse merk onlangs. "We zijn dus niet de enigen die er zo over denken."

Gemengde reacties

De reacties op de Limburgse nuloptie zijn gemengd. Inmiddels heeft Zeeland de nuloptie overgenomen en ook Zuid-Holland overweegt mee te gaan. In Limburg zelf reageert men ook verdeeld. Ruud Schmeitz van de gemeente Heerlen bijvoorbeeld deelt het streven naar zo min mogelijk slachtoffers maar vraagt zich af hoe realistisch zo'n doelstelling is. "Dan zul je wel tot hele drastische maatregelen over moeten gaan. En hoe voorkom je dat een kind zich losrukt en de weg over rent?" Toch erkent ook Schmeitz dat het tijd is voor een nieuwe aanpak. "We hebben de afgelopen jaren veel gedaan aan infrastructurele maatregelen. Het bestrijden van black spots bijvoorbeeld. Het is steeds moeilijker de verspreid voorkomende ongevallen aan te pakken. Ik denk wel dat verkeerseducatie steeds belangrijker wordt, nu de infrastructurele oplossingen uitgenut raken." Dergelijke reacties brengen Bart Pastoor niet van zijn stuk. "Vind je de doelstelling niet haalbaar? Noem het dan maar ambitie. Het gaat ons erom de samenleving in beweging te krijgen."

Verkeerseducatie wordt daarbij ook door het ROVL een belangrijke rol toebedeeld

Iedere scholier krijgt gratis een verlichtingsset

OPVALLENDE ROVL-ACTIES

Fietsverlichtingactie

Bedacht door brigadier Henri Zoetbrood in Hoensbroek en inmiddels Limburg-breed uitgerold. Omdat gewone controles nauwelijks zoden aan de dijk zetten, krijgen scholieren gratis een verlichtingssetje. Veertien dagen later controleert de politie en wie geen licht heeft krijgt een boete. De actie begon op één school waar de helft van de leerlingen zonder licht reed. Daarna volgde Heerlen en toen de rest van Limburg. Nu voert 95-98 procent licht op de fiets tot weken naar de actie.

Limburgse verkeersveiligheidslabel

Dit kwaliteitscertificaat voor scholen kent inmiddels 100 deelnemers. Het idee is overgenomen van Noord-Brabant. Basisscholen krijgen het certificaat als ze systematisch aan verkeerseducatie doen. En ze verdienen daarmee een financieel steuntje in de rug. De verwachting is dat vrijwel alle scholen uiteindelijk meedoen.

Verkeersarrangementen

Een nieuwe manier om verkeersveiligheidsproblemen aan te pakken. In plaats van direct een oplossing uit te werken zet het ROVL alle betrokken rond de tafel, bijvoorbeeld de gemeenten, de school en de politie. Zo voorkom je dat men op elkaar gaat zitten wachten. Onder andere succesvol toegepast bij de verkeersveiligheid rond scholen in Maastricht.

Jungle verkeer

Een soort theaterprogramma dat kinderen van 10-14 jaar confronteert met hun gedrag. Voor 14-16 jarigen is er het programma 'Zeven Sloten' dat met cabaretlectures tot nadenken aanzet.

Traffic Informers

Traffic Informers zijn opgeleide verkeersslachtoffers, met lichamelijke en/of zintuiglijke belemmeringen, die jongeren confronteren met en bewust maken van de gevolgen van een verkeersongeval. De Traffic Informer vertelt zijn/haar verhaal in de klas. Inmiddels 600 sessies per jaar waar 25000 leerlingen mee worden bereikt.

Rijscholen signaleren probleempunten

Het ROVL werkt samen met de rijkschoolwereld om gevaarlijke punten op te sporen. Waar een kandidaat vaak moet oefenen is dat wellicht een indicatie om zo'n punt eventueel anders in te richten.

Integrale wegcatégorisering

Een project van Provincie Limburg, in samenwerking met het ROVL uitgevoerd. De categorisering van het wegennet in Limburg is volledig in kaart gebracht met input vanuit het OV-net, kwaliteitsnet Goederen Vervoer en Hulpdiensten. Deze vormt de basis voor verder beleid, prioritering aandachtspunten, verkeersveiligheids-scans, prioritering handhaving politie, enzovoort.



"Terug naar 50 doden in 2011. Daar kun je je eigenlijk niets bij voorstellen."

Ondanks het feit dat bijvoorbeeld de SWOV de resultaten daarvan nogal vindt tegenvallen. Zo oordeelde het onderzoeksinstituut onlangs nogal terughoudend over het project Traffic Informers, waarbij verkeersslachtoffers scholen langs gaan om jongeren bewust te maken van het belang van verkeersveilig gedrag.

Pastoor: "Maar los daarvan ben ik ervan overtuigd dat je het alleen met infrastructuur niet redt. Het is inderdaad moeilijk meetbaar of je gedrag van mensen beïnvloedt. Je ziet wel dat er steeds meer nieuwsgierigheid komt. We willen dat educatie-instrument beter leren bespelen. De Universiteit Maastricht start bijvoorbeeld een nieuwe opleiding - bachelor en master - om hier onderzoek naar te doen. Verder krijgen we ook feedback van mensen die hebben meegedaan. Dan zie je dat Traffic Informers wel een enorme vraag heeft gecreëerd bij het voorgedzette onderwijs. Daar kwam je eerder nauwelijks binnen. Nu bereiken we jaarlijks zo'n 25.000 leerlingen."

Denktank ICT

Maar ook infrastructureel is nog wat te winnen in het Limburgse land. Zo is de provincie van plan om te bekijken of landschappelijke elementen zijn in te zetten om het gewenste verkeersgedrag af te dwingen. "Denk bijvoorbeeld aan het herinrichten van 'holle wegen', een typisch Limburgs landschapselement. Of het aanleggen van 'doorwaadplaatsen' als natuurlijke snelheidsremmers."

Pastoor denkt de 'nul-ambitie' ook in te vullen door de inzet van ICT. "Je ziet dat men op Europees niveau hard werkt aan bijvoorbeeld car-to-car en car-to-infrastructure communication. Het bedrijfsleven gaat hier veel sneller dan de overheid. Wij zetten nog steeds portalen neer terwijl de industrie de informatie in de auto gaat brengen. Hoe moet je daar als overheid op inspelen? Hoe kunnen we voorkomen dat we nu investeren in

oplossingen zoals verkeersdrempels die over een aantal jaren misschien overbodig zijn?"

Het ROVL wil een bijdrage leveren aan die discussie met een speciaal hiervoor ingestelde denktank waarin overheid en industrie zitting hebben.

Opvallende consequenties van de Limburgse aanpak is dat het ROVL voor 2009 geen jaarplan meer maakt. Pastoor legt uit: "Bij verkeersveiligheid denken gemeenten vooral aan infrastructurele maatregelen. Daar gaat ook Duurzaam Veilig vooral over. Wij willen er naar toe dat alle actoren, gemeente, bewoners, politie, scholen, enzovoort een soort net-

werk bouwen. In plaats dat wij een netwerk bouwen rond een school, zien we dat veel meer als taak van de gemeente zelf. Met de nuldoelstelling voor ogen samen tot oplossingen te komen waarbij ieder zijn verantwoording neemt."

Dat neemt niet weg dat er nog altijd geldstromen te verdelen zijn. Maar was tot 2008 het ROVL-jaarplan de leidraad, nu gaat het om integrale plannen opgesteld door de gemeenten en regio's die op ondersteuning mogen rekenen.

Pastoor ten slotte: "Willen we grote stappen zetten, dan moeten we echt een appèl doen op de samenleving."

Kortste weg niet altijd de veiligste

De werkzaamheden rond de tunnels in de A73 veroorzaakten in Limburg-Noord indirect de nodige verkeersongevallen. Vooral in de gemeente Roermond ging het af en toe fout. De ingestelde omleidingroutes waren niet geschikt om de extra verkeersdruk veilig op te vangen, zegt Henk Kievit van de Politie Noord-Limburg. "De werkzaamheden leverden veel extra vrachtwagenbewegingen op. En dat leidde tot de nodige confrontaties, onder andere met fietsers. En sommige daarvan liepen slecht af. Ik heb ook de indruk dat de gps-systemen af en toe de weg kwijt waren en dat dit hierbij eveneens een rol speelde."

Dat moet in de toekomst anders, vindt Kievit. "We moeten in overleg met de wegbeheerders zorgvuldiger bekijken of de omleidingroutes bij wegwerkzaamheden wel geschikt zijn voor de extra hoeveelheid verkeer. Met name of het autoverkeer en het langzaam verkeer voldoende gescheiden zijn. Daarbij moeten we niet gaan voor de makkelijkste oplossing. Want de kortste weg is niet altijd de veiligste weg, zo hebben we wel geleerd."

'Ik ben ervan overtuigd dat je het alleen met infrastructuur niet redt!'