

05.3 Geoperationaliseerde doelstellingen

Tabel 05.31 Geoperationaliseerde doelstelling 1

Doelstelling

Reductie verkeersslachtoffers weg: Permanente verbetering verkeersveiligheid

Motivering

Elke dode is er één te veel. Dit veroorzaakt veel menselijk leed en hoge directe en immateriële kosten (in 2003 respectievelijk € 6 en € 3 mld per jaar).

Veronderstellingen:

De groei van de mobiliteit en de autonome verbetering in verkeersveiligheid heffen elkaar op. De veronderstelling is dat de toename van het aantal slachtoffers, veroorzaakt door de toename van de mobiliteit, teniet wordt gedaan door autonome verbeteringen, met name: verkeersdeelnemers leren beter met verkeer om te gaan. Daarnaast is het verkeersveiligheidsbeleid gebaseerd op effecten en inschattingen van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

Instrumenten

- a. Subsidies
- b. Garanties
- c. Uitvoering BDU
- d. Investerings
- e. Niet-financiële instrumenten

Activiteiten

a. Subsidies

- Subsidies aan maatschappelijke organisaties (3Vo en Fietsersbond);
- Bijdrage aan kosten van onderzoeken naar rijgeschiktheid gedaan door Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen;
- Financiële stimulering Verkeersveiligheidsonderzoeken Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV);

b. Garanties

- Garantie Dienst Wegverkeer (RDW) (zie onderstaand)

Overzicht risico-ontwikkeling (x €miljoen) met betrekking tot garantieovereenkomst met het Rijk							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Garantieplafond	35	35	35	35	35	35	35
Uitstaand risico 1/1		12	12	12	12	12	12
Vervallen/te vervallen							
Verleend/te verlenen	12						
Uitstaand risico 31/12	12	12	12	12	12	12	12

c. Uitvoering BDU

Voor de realisatie van de in NoMo vermelde doelstellingen wordt een Brede Doeluitkering (BDU) ingezet. Voor de omvang van de doeluitkering wordt verwezen naar de in artikel 19.02 opgenomen middelen.

d. Investerings

De maatregelen aan hoofdwegen zijn onderdeel van het Infracfonds. Verbeteringswerken voor de verkeersveiligheid zijn vast onderdeel van het jaarlijkse programma van wegbeheer en onderhoud.

e. Niet financiële instrumenten

Beleidsvoorbereiding- en ontwikkeling

Het gaat om een samenhangend pakket aan maatregelen dat zich richt op gedrag, infrastructuur en voertuig.

Gedragbeïnvloeding

- Een aan het rijbewijs gekoppeld puntenstelsel;
- Een brommerrijbewijs;
- Modernisering van de rij-examens;
- Invoering van begeleid autorijden vanaf 17;
- Verplichte nascholing voor beginnende bestuurders;

- I.s.m. OcenW wedstrijd voor jongeren tussen 12 en 17 ter bewustwording van risico's in het verkeer;
- Verlaging wettelijke alcoholpromillage van 0,5 naar 0,2;
- Meerjarencampagne Campagnes Verkeersveiligheid (MPCV)
- Best practices samenwerking bestuurlijke kolom op verkeersgebied (handhaving)
- Invoering bestuurlijke verkeerboetes

Veilige infrastructuur

- Coördinatie verkeersveiligheid in Nationale Mobiliteitsraad

Voertuigen

- Stimuleren ontwikkeling veiliger voertuigen
- Registratie kentekeningen alle brom- en snorfietsen om handhaving en opsporing te vereenvoudigen;
- Ontwikkeling elektronische voertuigidentificatie;
- Onderzoek naar implementatiemogelijkheden van actieve veiligheidssystemen als Intelligente SnelheidsAssistent (ISA) en Lane Departure Warning Assistant (LDWA) (EU studies);
- Onderzoek naar verdere ontwikkeling en implementatie van botsveiligheid, m.n. die voor tweewielers en voetgangers;
- Opstellen eisen aan de mens-machine interface bij nieuwe technologie;
- Juridische consequenties en randvoorwaarden van geavanceerde voertuigtechnologie;
- Studie naar verbetering van kinderbeveiligingsmiddelen en testmethoden voor kinderbeveiligingsmiddelen;
- Studie naar vermindering van whiplashletsels van inzittenden van auto's;

Doelgroep

Naast algemeen beleid is er specifiek doelgroepenbeleid voor onder andere jongeren, ouderen en goederenvervoer.

Prestatiegegevens

- Aantal verkeersdoden
- Aantal verkeersgewonden

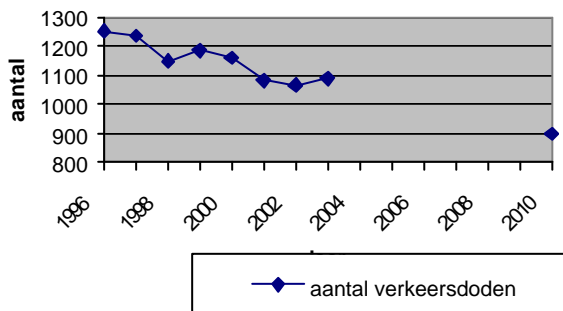
Basiswaarde

- 1.250 verkeersdoden in 1996
- 21.000 verkeersgewonden in 1990

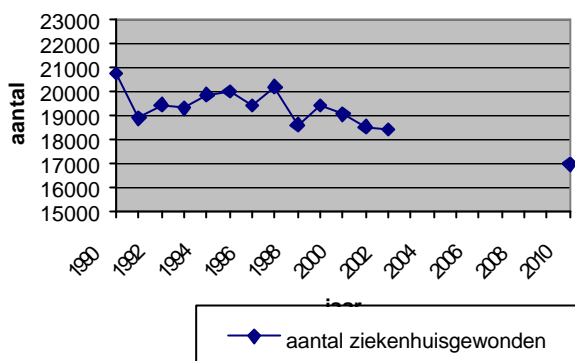
Streefwaarde

Maximaal 900 verkeersdoden en 17.000 gewonden in 2010 (brief TK, 2003-2004, 29 200 XII, nr. 8) zie grafieken; zie ook nota Mobiliteit 2004; p100-101

ontwikkeling aantal verkeersdoden



ontwikkeling aantal ziekenhuisgewonden



Planning (tijdshorizon)

Elke 2,5 maand campagne ter gedragbeïnvloeding

Verwijzing naar belangrijke nota's

Nota Mobiliteit (verkeersveiligheid)

TK II, 19 482, 2003-2004 – nieuwe leerdoelen rij-instructeurs

TK II, 29 398, 2003-2004, nr 1.- rijbewijsvernieuwing

Tabel 05.32 Geoperationaliseerde doelstelling 2

Doelstelling

Reductie verkeersslachtoffers spoor: de veiligheid moet zo groot mogelijk zijn als redelijkerwijs en praktisch haalbaar (ALARP: As low as reasonable practicable)

Motivering

Elke dode is er één te veel. Het gaat om het verminderen van de risico's (absolute veiligheid bestaat niet). Hiervoor zijn normwaarden per doelgroep geformuleerd.

Veronderstellingen:

- Het gedrag van weggebruikers ten aanzien van overwegen verslechtert niet;
- De spreiding in de jaarlijkse aantallen slachtoffers vlakt grotendeels uit binnen een termijn van vijf jaar;
- Langdurige programma's ter vervanging van verouderde en versleten infrastructuur blijven op schema (gegarandeerde basiskwaliteit);
- De kwaliteit van het gebruikte (internationale) materieel blijft gegarandeerd;
- Lokale overheden blijven bereid mee te werken aan het opheffen en ongelijkvloers maken van overwegen;
- De aanleg van nieuwe gelijkvloerse overwegen blijft nergens toegestaan;
- De toezichthouder kan in voldoende mate beschikken over de data van betrokken partijen;
- De toezichthouder beschikt over voldoende instrumentarium om de betrokken partijen in de noodzakelijke gevallen te bewegen hun veiligheidsbeleid te verbeteren;
- De toezichthouder kan de data op een transparante en inzichtelijke wijze verwerken tot breed toegankelijke resultaten.

Instrumenten

- Uitvoering BDU
- Investeringen
- Niet-financiële instrumenten

Activiteiten

a. Uitvoering BDU

Voor de realisatie van de in NoMo vermelde doelstellingen wordt een Brede Doeluitkering (BDU) ingezet. Voor de omvang van de doeluitkering wordt verwezen naar de in artikel 19.02 opgenomen middelen.

b. Investerings

Railveiligheid wordt in hoge mate bepaald door de techniek van het railvervoer. Het beleid richt zich daarom met name op (nieuwe) technologische systemen voor de beveiliging en de beheersing van het railverkeer (ATB, ERTMS/ECTS, verbetering beveiliging overwegen).

Overzicht uitgaven veiligheid personenvervoer op het Infrastructuurfonds (x €1 mln.)

Art. Omschrijving	2004	2005	2006	2007	2008	2009
IF 01.02 Railwegen (AKI-plan en veiligheidsknelpunten)	0	30	30	63	41	30

c. Niet financiële instrumenten

c1. beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

- Actualisatie Beleidskader Verbetering Veiligheid op Overwegen
- ProRail werkt aan Normenkader Veilig werken aan Infrastructuur
- ProRail ontwikkelt plannen om aantal zelfdodingen te verminderen
- Gedragsbeïnvloeding:
Beïnvloeden in- en uitstappen reizigers, zelfdodingen spoor, (her)scholing personeel en veiligheidmanagement vervoerbedrijven. Een reductiedoelstelling van 50% in 2010 wordt haalbaar geacht.

c2. Wet- en regelgeving

- Nieuwe technologische systemen railverkeer
- Een normenkader ontwikkelen waaraan nieuwe vervoerssystemen moeten voldoen (normenkader Lightrail is inmiddels aan de Tweede Kamer aangeboden). Een verdere uitwerking van dit concept gebeurt aan de hand van een aantal lopende Lightrail-projecten. In het verlengde hiervan worden te hanteren maten ontwikkeld voor het maatschappelijk risico van het railverkeer;
- Realisatie van een afwegingskader voor tunnelveiligheid. Het interdepartementale project Tunnelveiligheid beoogt volgens de huidige planning nog in 2004 een kaderwet Tunnelveiligheid op te leveren.
- Handhaving toelatingsbeleid toetsen veiligheidsattest (zie artikel 18)

Doelgroep

Reizigers, personeel (baanwerkers, rangeerders), overweggebruikers, onbevoegden op het spoor, suicide

Prestatiegegevens

Risiconorm reizigers: 1,5 dodelijk slachtoffer per 10 mld reizigerskilometers;
Risiconorm personeel: 1 dodelijk slachtoffer op 10.000 werknemers in 2010;
Risiconorm overweggebruikers: maximaal 24 dodelijke slachtoffers in 2010
Risiconorm onbevoegden op het spoor: maximaal 1,5 dodelijke slachtoffers per jaar (zie ook 10.: Kadernota railveiligheid)

10. verwijzing naar belangrijke nota's

Kadernota Railveiligheid (TK 26 699, 1998-1999, nr. 1): streefdoelen op het gebied van railveiligheid tot 2010

Tabel 05.33 Geoperationaliseerde doelstelling 3**Doelstelling**

Verbeteren Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer: permanente verbetering veiligheidsgevoel en vermindering onveiligheidsincidenten in en rond het OV

Motivering

Deze doelstelling sluit aan bij kabinetsbrede Veiligheidsprogramma

Instrumenten

- a. Uitvoering BDU
- b. Niet-financiële instrumenten

Activiteiten*a. Uitvoering BDU*

Voor de realisatie van de in NoMo vermelde doelstellingen wordt een Brede Doeluitkering (BDU) ingezet. Voor de omvang van de doeluitkering wordt verwezen naar de in artikel 19.02 opgenomen middelen.

b. Niet financiële instrumenten

- beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Uitvoeren acties uit Aanvalsplan Sociale Veiligheid 2002 die doorlopen tot en met 2007

- Verbetering reisinformatie, afgerond in 2005;
- Invoering OV-chipkaart; Gestart wordt in 2004 met een pilot in Zeeland en in 2005 starten de NS, RET en Connexxion in de regio Rotterdam. De resultaten zijn input voor een landelijk invoeringsbesluit: "go no-go" aan het einde 2005. Gestreefd wordt dat de OV-Chipkaart per 31 december 2007 op nationale schaal is ingevoerd;
- Realisatie beheerste toegang stations (de klapdeurtjes). Deze actie loopt ongeveer parallel aan de invoering van de OV-chipkaart;

Overige acties:

- Volgen en waarnemen van ontwikkelingen in de sociale veiligheid in het openbaar vervoer, zowel incidenten als waardering veiligheidsgevoel voor reizigers en personeel;
- Volgen en waarnemen van de uitvoering van maatregelen op lokaal en regionaal niveau, met nadruk op inventarisatie en oplossing van knelpunten;
- Uitvoering geven aan activiteiten die voortvloeien uit acties en maatregelen uit het Aanvalsplan in afstemming met andere betrokken departementen en in overleg met externe partners, bijvoorbeeld beleidsontwikkeling sanctioneren zwartrijden met Justitie, OM en vervoerbedrijven;

Verder:

- Ondersteuning van innovatieve projecten ter verbetering van sociale veiligheid in het spoorvervoer, met nadruk op probleemlijnen in het spoornet (uitvoering motie Haersema Buma, €5 mln);

Doelgroep

Reiziger en personeel

Verwijzing naar belangrijke nota's

Voortgangsrapportages aan TK over voortgang van aanvalsplan

05.4 Overzicht beleidsanalyses en – onderzoeken

Programma beleidsevaluaties artikel 5 Veilig Personenvervoer

Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Evaluatie beleidsonderzoek	April 2004 April 2005	2002-2003	Beter inzicht te krijgen in nut en noodzaak van beleidsonderzoek. Inzicht krijgen in het gebruik van de resultaten van beleids-onderzoek. Verhoging van de efficiëntie van beleidsonderzoek	Ex-post
Beleids effecten rapportage verkeersveiligheid	Jan 2000 Mei 2004	1986- 2000	Inzicht krijgen in het causaal verband tussen gevoerd beleid en gerealiseerde effecten	Ex-post
Instellingswet RDW (art 4 WVV 1994)	Jan 2004 Dec 2004	2001- 2003	Nagaan van de doeltreffendheid en de effecten van de verzelfstandiging RDW in de praktijk	Ex-post
Evaluatie Vorderings- maatregel en de EMA	April 2004 Dec 2004	2002-2004	Inzicht in de mate van effectiviteit van beide maatregelen in het terugdringen van de recidive	Ex-post
APK (art 71 t/m 91 WVV 1994)	2008 - 2009	2003-2008	Nagaan doeltreffendheid en effecten van de APK	Ex-post
Kentekening brom – en snor fietsen	2009	2007-2009	Nagaan doeltreffendheid en effecten van de kentekening	Ex-post
Kentekening aanhangwagens	Jan 2005 Dec 2005	2003-2005	Nagaan doeltreffendheid en effecten van de kentekening	Ex-post
Voorrang fietsers van rechts	2008	2003-2008	Nagaan van verkeersveiligheidseffecten van voorrang fietsers van rechts	Ex-post
Bromfiets op de rijbaan	2006	2001-2005	Nagaan van verkeersveilig- heidseffecten van bromfiets op de rijbaan	Ex-post
Meerjarenvoorlichtings campagne verkeersveiligheid	2006	2003-2005	Tussentijdse evaluatie naar de effecten uitgevoerde campagne op het verkeersgedrag tbv besluitvorming periode na 2007	Ex-post
Meerjarenvoorlichtings - campagne verkeersveiligheid	2008	2003-2007	Evaluatie van het totale programma. Nagaan van de effecten uitgevoerde campagne op het verkeersgedrag en nagaan van de mate van samenwerking met en van de betrokkenheid partners	Ex-post
Subsidie SWOV	Jan 2005 Dec 2005	2002-2006	Nagaan van de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie	Ex-post
Subsidieregeling vereniging 3VO	Jan 2005 Dec 2005	2002-2005	Nagaan van de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie	Ex-post
Evaluatie 30 km-gebieden en 60 km-gebieden	Jan. 2004 Dec. 2004	1999-2003	Vaststelling van de verkeers(veiligheids)effecten	Ex-post
Startprogramma duurzaam veilig	Jan. 2004 Dec. 2004	1999-2003	Vaststellen in hoeverre de afspraken nagekomen zijn, wat de effecten waren en wat we kunnen leren voor het vervolg	Ex-post
Spoorveiligheid personen	Nvt	Jaarlijks, betreft een langlopend trendonderz oek	Monitoring van de ontwikkelingen in de spoor veiligheid	Monitoring
Interim regeling duurzaam veilig	Jan. 2005 Dec. 2005	2002-2004	Inzicht in de aanwending van de in dit kader aan de provincies en kaderwet gebieden ter beschikking gestelde middelen en de inschatting van de verkeers-(veiligheids)effecten	Ex-post
Overall Evaluatie SV beleid	Medio 2005 Medio 2006	2002-2005	Doel van de evaluatie is tweeledig: inzicht in ontwikkelingen in relatie tot het uitgevoerde beleid op het gebied van sociale veiligheid; onderzoek welke aanpak goed en welke aanpak minder goed werkt.	Ex-post
Klantenbarometer CVOV Personeelsmonitor SVOV Incidentregistratiemethod e SV van OV-bedrijven	Jaarlijks	Jaarlijks	Inzicht in de trendmatige ontwikkeling m.b.t. de problematiek SV in het OV, specifiek voor reizigers en personeel van het regionaal OV.	Monitoring