

Categorisering van wegen: theorie en praktijk

*Voordracht tijdens de bijeenkomst van het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid
Gelderland: 'Verkeersveiligheid: categorisering van het wegennet loont!' op 29 juni 1995.*

D-95-7

Ir. F.C.M. Wegman

Leidschendam, juni 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



Stichting	
Wetenschappelijk	Postbus 1090
Onderzoek	2260 BB Leidschendam
Verkeersveiligheid	Duindoorn 32
SWOV	telefoon 070-3209323
	telefax 070-3201261

CATEGORISERING VAN WEGEN: THEORIE EN PRAKTIJK

Voordracht tijdens de bijeenkomst van het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid Gelderland: "Verkeersveiligheid: categorisering van het wegennet loont!" op 29 juni 1995.

ir. F.C.M. Wegman

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Inleiding

Scheepsrampen, vliegtuigrampen, botsingen met treinen halen de voorpagina's van onze kranten. Maar is het niet zo dat we er even door geraakt zijn, en als we er zelf niet op enigerlei wijze bij betrokken zijn, we vrijwel onmiddellijk tot de orde van de dag overgaan? De krant van gisteren is immers een ouwe krant.

En verkeersongevallen dan? In de krant die ik lees, wordt daaraan zelden meer dan een kolommetje besteed, en dan moet er nog sprake zijn van een zeer ernstig ongeval. Bij hoge uitzondering lees ik op pagina drie over een paar ongevallen, zoals laatst in een weekend: 14 doden in het verkeer. Deze marginale aandacht reflecteert vermoedelijk hoe de maatschappij tegen het probleem van de verkeersonveiligheid aankijkt. Een redelijk gekend maatschappelijk probleem, individueel soms een levensloop bepalend probleem, maar dat in ons eigen dagelijks leven het doen en laten eigenlijk nauwelijks beïnvloedt; en waarbij ook politiek en bestuurlijk niet erg vaak bij stil wordt gestaan.

Het voert hier en nu te ver de problematiek van de verkeersonveiligheid in al zijn aspecten te belichten. Laat me U echter de volgende feiten niet onthouden: in Nederland vallen jaarlijks meer dan 1200 doden en worden 12.000 mensen volgens de officiële statistieken na een verkeersongeval in een ziekenhuis opgenomen. Schattingen leren dat 250.000 mensen per jaar verwondingen als gevolg van een verkeersongeval oplopen. Bezien we de recente ongevallenstatistieken dan blijkt dat het jaarlijks aantal doden de laatste jaren niet meer daalt. De SWOV is tot de conclusie gekomen dat er sprake is van een trendbreuk, een verandering ten ongunste. Daarbij hebben wij grote twijfels gekregen of het nog mogelijk is de taakstelling voor het verkeersveiligheidsbeleid: 'vergeleken met het aantal in het jaar 1985 25% minder verkeersdoden in het jaar 2000 en 50% minder in het jaar 2010' te bereiken.

De reactie van de Tweede Kamer begin dit jaar, toen men met deze ontwikkeling werd geconfronteerd, was dat het zo niet verder mocht gaan. Deze ontwikkeling werd politiek niet aanvaardbaar bevonden. En, zoals in ons land te doen gebruikelijk, de Minister werd uitgenodigd met een nota te komen. Als dijken op springen staan, is dit land tot veel in staat. Als de positie van de motoren van onze economie zoals Schiphol en de Rotterdamse haven verbeterd moet worden, komen vele miljarden gulden beschikbaar. Extra voorzieningen om de overlast van een nieuwe spoorlijn te beperken mogen 800 miljoen gulden kosten. En als het jaarlijks aantal verkeersdoden stijgt zegt onze Minister een nota toe, waarvan ze een jaar zegt nodig te hebben voor de voorbereiding. Zijn we dan de verbazing voorbij over zoveel slachtoffers, of oordelen we zoveel slachtoffers jaarlijks onafwendbaar dan wel voor een onbetaalbare prijs te verminderen?

Duurzaam veilig

Een paar jaar geleden heeft de SWOV een brochure laten verschijnen met als titel: 'Iedereen kent wel iemand...'. De titel drukt uit dat de verkeersonveiligheid geen probleem is dat slechts een ander zal overkomen, maar een probleem is dat iedereen raakt: 250.000 gewonden jaarlijks betekent dat elke Nederlander in zijn leven gemiddeld gewond zal raken bij een verkeersongeval. Iedereen kent wel iemand die met zeer ernstige gevolgen is geconfronteerd, en verkeersonveiligheid is dus niet enkel een probleem van de ander, zoals velen menen.

En waarom zouden we wel gevaarlijke omstandigheden in het wegverkeer toestaan, terwijl we dergelijke risico's volstrekt niet accepteren bij de luchtvaart, de spoorwegen, tijdens het werk, bij onze energievoorziening, etc.

Samen met een aantal andere wetenschappelijke instituten heeft de SWOV in 1992 een nieuwe aanpak voorgesteld van de verkeersonveiligheid in Nederland. Met de publikatie van de Nationale Verkeersveiligheidsverkenning 'Naar een duurzaam veilig wegverkeer' hebben wij een weg aangegeven hoe de verkeersonveiligheid aanzienlijk teruggedrongen kan worden. Anders en iets scherper geformuleerd: er gebeuren nu verkeersongevallen met slachtoffers die vermijdbaar zijn.

Kernachtig gezegd is een wegtransportsysteem duurzaam veilig als de verkeersomgeving zodanig is aangepast aan de mogelijkheden en de beperkingen van de verkeersdeelnemers dat er nauwelijks nog conflicten voorkomen en menselijke fouten geen ernstige gevolgen hebben. Of wat populairder uitgedrukt: niet doorgaan met telkens weer ten koste van de verkeersveiligheid compromissen sluiten, niet telkens water bij de wijn doen, maar wel systematisch en consequent voorwaarden scheppen die een duurzaam veilig wegverkeer stapje voor stapje dichterbij brengen.

Het gebruik van het begrip duurzaamheid achten wij te rechtvaardigen vanuit de gedachte dat we de volgende generaties niet willen en hoeven belasten met een verkeers- en vervoerssysteem waarin dagelijks wel vele doden en gewonden *moeten* vallen, zoals tegenwoordig het geval is.

De Tweede Kamer reageerde eind 1992 'kamerbreed' zeer positief op dit rapport en niet lang daarna besloot de Regering in het Meerjaren Plan voor de Verkeersveiligheid III om de stapsgewijze realisering van duurzaam veilig tot één van de pijlers van het beleid te maken. De laatste paar jaar hebben we besteed aan het verder uitwerken van het concept door aandacht te besteden aan:

- categorisering en inrichting van het wegennet;
- educatie van verkeersdeelnemers
- de veiligheid van voertuigen
- mobiliteitsbeleid en verkeersveiligheid

Naast deze inhoudelijke onderwerpen is tevens van belang de wijze waarop er maatschappelijk draagvlak zou kunnen worden gecreëerd voor de totstandkoming van een duurzaam veilig wegverkeer, de manier waarop duurzaam veilig het beste tot stand zou kunnen komen, hoe deze aanpak het beste bestuurlijk zou kunnen worden vormgegeven en tegen welke kosten dit zou kunnen gebeuren en wie in de buidel zou moeten tasten.

Het voert te ver hier over alles te rapporteren en ik wil me hier beperken tot het aangekondigde onderwerp: categorisering van wegen. Maar voor ik dat doe wil ik toch twee andere onderwerpen kort aanstippen: de verkeerseducatie in de context van duurzaam veilig en de bestuurlijke organisatie.

De noodzaak van educatie op weg naar een duurzaam veilig verkeerssysteem

Duurzaam veilig betekent naar mijn vaste overtuiging niet alleen maar het op een bepaalde manier aanpassen van de structuur van ons wegen- en stratennet en de vormgeving van wegen en straten, hoe belangrijk dit ook is. Maar als gesteld wordt dat de 'mens de maat der dingen' zou behoren te zijn dan willen we de mens als verkeersdeelnemer niet slechts beschouwen als een 'risico-element', maar veeleer de mens aanspreken op zijn grote flexibiliteit en zijn enorme probleemoplossend vermogen. Bij de verdere uitwerking van duurzaam veilig zullen we dan ook niet alleen uitgaan van wat mensen kunnen, maar ook wat mensen willen. Dit betekent een weloverwogen keuze tussen het afnemen van vrijheden en het toekennen van vrijheden. Educatie zal zich hierbij moeten richten op het opleiden van verkeersdeelnemers in het correct aanleren van vaardigheden en het beïnvloeden van het gedrag daar waar keuzevrijheden bestaan. Er zal informatie gegeven moeten worden om verkeersdeelnemers te stimuleren verantwoorde keuzen te maken op een wijze die aansluit bij de beleving van de doelgroep en die eerder het gewenste gedrag uitlokt dan dat dat wordt opgelegd. Het lijkt mij daarbij niet reëel te verwachten dat een stok achter de deur, in de vorm van effectief politietoezicht en justitiële afhandeling, zou kunnen ontbreken. Maar slechts als ondersteuning en niet als vervanging van alle andere genoemde mogelijkheden; niet eerder, maar ook niet later.

Duurzaam veilig in een bestuurlijke context

Decentralisatie van de uitvoering van (rijks)beleid is tegenwoordig mode, ook op het gebied van de verkeersveiligheid. Ik ben zeker geen tegenstander van een dergelijke decentralisatie, en het is afwachten wat deze oplevert. Maar de door IPO en VNG zo zeer begroete verschuiving van verantwoordelijkheden op het gebied van de verkeersveiligheid verplicht hen en daarmee ook de Nederlandse gemeenten en provincies. Eerlijk gezegd heb ik nog niet veel kunnen ontdekken van nieuwe impulsen vanuit VNG of IPO, dan wel van individuele provincies en gemeenten, na het gesloten 'decentralisatieconvenant'. Natuurlijk is er de laatste jaren veel op gemeenten en provincies afgekomen en natuurlijk moeten de nieuwe rollen wennen, natuurlijk is er een zekere verwarring in bestuurlijk Nederland zeker na afloop van de referenda over de stadsprovincies in Amsterdam en Rotterdam, natuurlijk zijn de financiële mogelijkheden de laatste jaren eerder verminderd dan vermeerderd. Maar het jaarlijks aantal slachtoffers stijgt!

Het realiseren van een duurzaam veilig wegverkeer acht ik in hoge mate afhankelijk van de politieke en bestuurlijke aandacht en van de benodigde coördinatie. Daarbij zijn vele partijen nodig: lokale en provinciale overheden, de politieorganisatie, maar ook zeer nadrukkelijk particuliere organisaties, die de stem kunnen zijn voor al die burgers met een verkeersveiligheidsprobleem voor de deur of om de hoek.

In de Nationale Verkeersveiligheidsverkenning wordt geconcludeerd dat de huidige aanpak van de verkeersonveiligheid gekenmerkt wordt door een te grote mate van vrijblijvendheid en door een bijna volstrekt ontbreken van enigerlei coördinatie tussen overigens autonome actoren. Als we niet in staat zouden zijn de vrijblijvendheid in de aanpak uit te bannen en als we niet in staat blijken te zijn een gecoördineerde aanpak vorm te geven dan zal een duurzaam veilig wegverkeer een utopie blijken te zijn. Zie hier de uitdaging, waarbij het me lijkt dat een Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid een sleutel tot succes in handen heeft!

Duurzaam veilige infrastructuur: de theorie

In de Nationale Verkeersveiligheidsverkenning is als rode draad gekozen dat een duurzaam veilig wegverkeer inhoudt het zodanig aanpassen van het verkeer dat de verkeersdeelnemers minder handelingen per tijdseenheid hoeven uit te voeren. Minder handelingen zijn nodig als sprake is van:

- geringere onderlinge snelheidsverschillen;
- minder ontmoetingen met ander verkeer uit andere richtingen;
- lagere rij snelheden;
- beter voorspelbare verkeerssituaties.

Op wegtypen waar dit nu al is toegepast, blijkt het risico voor ongevallen relatief laag te zijn: op autosnelwegen (met hoge snelheden, geringe snelheidsverschillen, nauwelijks richtingverschillen, hoge mate van voorspelbaarheid van het wegverloop en van het gedrag van andere verkeersdeelnemers) en in 30 km/uur straten (lage snelheden leiden tot weinig benodigde handelingen per tijdseenheid, zelfs bij een hoge mate van onvoorspelbaarheid). De aanleg van 30 km/u-gebieden past derhalve heel goed in het duurzaam veilig concept. Uit een groot onderzoek van de SWOV blijkt dat de inrichting tot 30 km/u-gebied het aantal slachtoffers terug gebracht heeft met 20 tot 30%. Hierbij teken ik aan dat in wijken die relatief gevaarlijk zijn, waar het in te richten gebied niet te klein wordt genomen en waar de goede maatregelen op een goede wijze worden uitgevoerd sprake zal zijn van veel grotere reducties: tot 75%. Mijn advies luidt dan ook: leg op zo groot mogelijke schaal 30 km/u-gebieden aan, bijvoorbeeld door elke straat die voor onderhoud in aanmerking komt 'terug te leggen' als 30 km/u-straat.

De andere wegtypen (verkeersaders binnen de bebouwde kom en de 80 km/uur-wegen) zijn relatief gevaarlijk: grote snelheidsverschillen, onvoorspelbaar verloop van de weg en van het gedrag van andere verkeersdeelnemers, ander verkeer dat van alle richtingen kan komen, etc.

In een duurzaam veilig wegverkeer wordt primair een relatie gelegd tussen de functie, de vormgeving en het gebruik van wegen zodat minder handelingen per tijdseenheid nodig zijn en zo de kans op fouten van weggebruikers te minimaliseren.

In een duurzaam veilige verkeersstructuur worden drie functies onderscheiden:

- stroomfunctie: snel verwerken van doorgaand verkeer;
- ontsluitingsfunctie: vlot bereikbaar maken van wijken en gebieden;
- erftoegangs- en verblijfsfunctie: toegankelijk maken en tegelijkertijd de straat als ontmoetingsplaats veilig stellen.

Per weg wordt slechts één functie toegelaten: wegen en straten worden in deze opvatting monofunctioneel. Combinaties van functies zijn in deze opvatting verboden en als ze al (vooralsnog, tijdelijk) onontkoombaar zijn dan domineert erf- en verblijfsfunctie de ontsluitingsfunctie en de ontsluitingsfunctie de stroomfunctie.

Elk wegtype vereist een vormgeving die optimaal tegemoet komt aan de functie-eisen, maar die bovenal veiligheid garandeert. Om dit laatste te realiseren moeten de verschillende wegtypen aan de volgende drie veiligheidsprincipes voldoen:

- functioneel gebruik: voorkomen van onbedoeld gebruik van de infrastructuur;
- homogeen gebruik: voorkomen van grote verschillen in snelheid, richting en massa bij matige en hoge rijsnelheden;
- voorspelbaar gebruik: voorkomen van onzekerheid bij verkeersdeelnemers.

Deze drie principes zijn door de SWOV verder uitgewerkt in de volgende tien uitgangspunten voor het wegontwerp:

1. minimaal deel van de rit over relatief onveilige wegen
2. zo kort mogelijke ritten en omwegen minimaliseren
3. vlotste en veilige route laten samenvallen
4. zoekgedrag vermijden
5. wegcategorieën herkenbaar maken
6. aantal oplossingen beperken en uniformeren
7. conflicten tussen tegemoetkomend verkeer vermijden
8. conflicten tussen kruisend verkeer vermijden
9. scheiden van verkeerssoorten
10. snelheid reduceren op potentiële conflictpunten.

Het toekennen van functies aan wegen en straten, waardoor het wegennet een min of meer natuurlijke opbouw krijgt, is uiteraard iets waar wegbeheerders in ons land samen afspraken over zouden moeten maken. Ik begrijp dat hier in Gelderland de Provincie als partner in het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid een eerste proeve van zo'n functionele opbouw van het wegennet opstelt en vervolgens in discussie en overleg met alle betrokken partijen, in het bijzonder de wegbeheerders, tot een vaststelling van zo'n 'Gelders duurzaam veilig wegennet' komt. Dat lijkt me een uitstekende aanpak. Ik zie het overigens als een taak van de Rijksoverheid om voorstellen te doen voor het Nederlandse stroomwegennet, waarop - uiteraard in goed overleg - de provincies, de gemeenten en waterschappen kunnen aansluiten. Het Rijk doet dit nog niet. Hoewel Arnhem een heel eind van Den Haag ligt, hoop ik dat de vertegenwoordigers van deze Haagse heren hier in de provincie de betreffende Haagse heren hierop nog eens aanspreken. Het zou overigens heel wel kunnen zijn dat een dergelijke aanpak en uitwerking alle betrokkenen het begrip 'duurzaam veilig' beter laat begrijpen en dat het begrip meer zal gaan leven omdat de consequenties ervan beter zichtbaar worden. Ik denk dat velen dan de conclusie zullen trekken dat duurzaam veilig iets anders is dan wat nu de gewone praktijk is, en tevens dat duurzaam veilig geen utopie hoeft te blijven maar een reëel perspectief is.

De volgende vraag is uiteraard: welke wegtypen mogelijk zouden moeten zijn. Hier moet ik toegeven dat de verkeersveiligheidsprofessionals er nog niet helemaal uit zijn. Inmiddels is een werkgroep van het CROW uit Ede aan de slag gegaan om met een uitgewerkt voorstel te komen. Ik verwacht nog dit jaar de eerste resultaten van deze werkgroep.

Vooralsnog houdt de SWOV het op de volgende indeling:

I.	Stroomwegen	Ia: autosnelwegen Ib: autowegen
II.	Gebiedsontsluitingswegen:	IIa: 'stil' IIb: 'druk'
III.	Erftoegangswegen	IIIa: landelijk IIIb: straten en erven.

Deze wegtypen moeten unieke vormgevingskenmerken hebben en voor de weggebruiker permanent onderscheidbaar zijn. Inmiddels bestaan er al heel wat ideeën over de vormgeving van de wegen. Daarbij is per wegtype aan de orde:

- het al dan niet toelaten van fietsers, bromfietsers en landbouwverkeer;
- het aantal rijbanen, al dan niet fysieke scheiding en het aantal stroken;
- het snelheidsniveau;
- de toegang tot een weg en de mogelijkheden voor stoppen en parkeren.

Uiteraard is ook van belang op welke wijze de kruisingen vormgegeven moeten worden. De SWOV bepleit hierbij ongelijkvloers kruisen bij matige en hoge snelheden (stroomwegen) dan wel de toepassing van rotondes om de rijnsnelheden (aanzienlijk) te verlagen.

Duurzaam veilig: Categorisering van wegen: de praktijk

Het blijkt dat 'duurzaam veilig' meer is geworden dan alleen wat papier en wat ideeën van wetenschappers in ivoren torens. Wij zijn heel gelukkig met allerlei initiatieven in dit land om op basis van het concept met concrete voorstellen te komen. Tijdens het laatste Nationaal Verkeersveiligheidscongres hebben op uitnodiging van de ANWB vijf adviesbureaus hun licht op duurzaam veilig laten schijnen en voor vijf gebieden in ons land tamelijk concrete plannen opgesteld.

Inmiddels is de Stuurgroep Duurzaam Veilig opgericht, waarin Rijk, provincies (IPO) en gemeenten (VNG) deelnemen. Het doel van de Stuurgroep is een gezamenlijke visie op Duurzaam Veilig te ontwikkelen en problemen bij de implementatie van Duurzaam Veilig op te sporen en gezamenlijk op te lossen.

Verder hebben enige tijd geleden een aantal particuliere organisaties het initiatief genomen voor de oprichting van een Platform Duurzaam Veilig. Hierin bundelen ANWB, ENFB, SWOV, VBV en VVN de krachten vanuit een gezamenlijk uitgesproken wil om het concept duurzaam veilig tot een succes te maken.

Maar ook in de werkelijke praktijk bestaat veel interesse. Zo leidde de uitnodiging onlangs van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat om met voorstellen voor demonstratieprojecten te komen tot meer dan 50 voorstellen uit het hele land.

Laat ik hier het inmiddels meest uitgewerkte project bij u kort toelichten. Ik beperk me daarbij overigens tot het onderwerp van deze voordracht: categorisering van wegen.

Het gaat hierbij om het gebied West-Zeeuwsch Vlaanderen. Tegen de achtergrond van de relatief hoge verkeersonveiligheid in dit gebied is er politiek en bestuurlijk draagvlak ontstaan de verkeersonveiligheid aanzienlijk terug te brengen, waarbij tot de conclusie werd gekomen dat kleinschalige traditionele maatregelen tot te beperkte resultaten zouden leiden. In dit gebied heeft men ervoor gekozen om het concept duurzaam veilig, dat volgens de Zeeuwen "op een relatief hoog abstractieniveau is gedefinieerd" concreet en praktijkgericht uit te werken. Daarbij heeft men ervoor gekozen drie varianten uit te werken en deze door te rekenen op verkeersveiligheidsconsequenties en de kosten.

De drie varianten zijn gekenschetst als:

Variant 1. Een zo zuiver mogelijke toepassing van de eisen van duurzaam veilig, zoals die vermeld staan in de Nationale Verkeersveiligheidsverkenning;

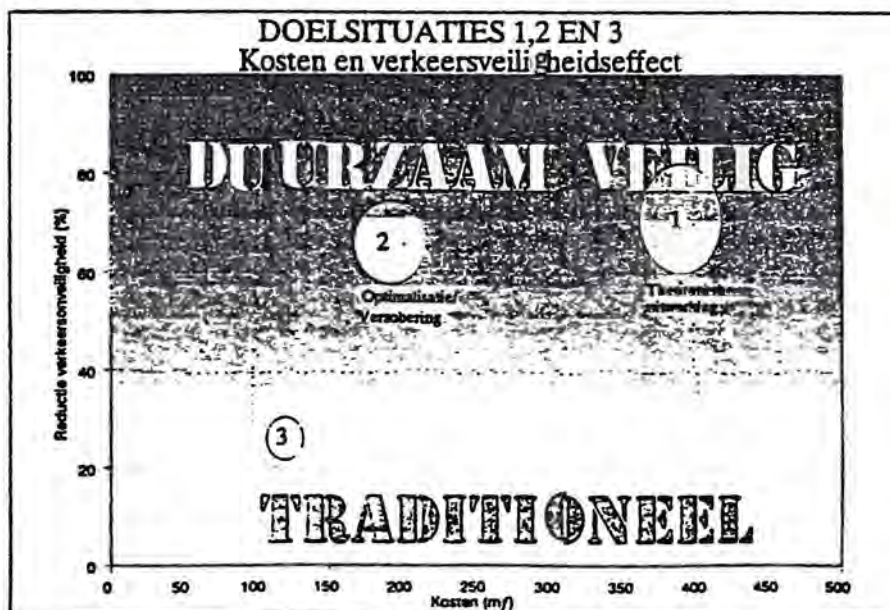
Variant 2. Een sobere uitvoering van de duurzaam veilig principes leidend tot "een flinke reductie van de kosten onder een minimale concessie aan de verkeersveiligheid";

Variant 3. Een extra sobere uitvoering, of liever gezegd: een schaduwvariant waarin een aantal traditionele maatregelen is ingezet.

Bij deze derde variant werd ingezien dat bepaalde wegtypen niet conform de duurzaam veilig principes zouden worden ingericht en afstand zou worden gedaan van de gedachte van duidelijke herkenbaarheid van de verschillende wegcategorieën. Bovendien zou de samenhang in het wegennet verloren gaan.

Het resultaat van deze exercities is weergegeven in onderstaande afbeelding. Variant 1 leidt naar verwachting tot een reductie van het aantal slachtoffers tussen de 65 en 85%, tegen een prijs van 380 miljoen gulden. Variant twee leidt tot een reductie van tussen de 55 en 75%, waarbij de kosten ca. 200 miljoen bedragen. De derde variant heeft een gunstig effect van ca. 30% en kost ca. 120 miljoen.

De Zeeuwen zijn inmiddels zelf tot de conclusie gekomen dat hun plan voor West-Zeeuwsch Vlaanderen een reëel plan is, blijkende uit hun aanvraag voor subsidie bij de rijksoverheid.



(Bron: DHV rapport Duurzaam Veilig in West-Zeeuwsch Vlaanderen, 1994)

Conclusies

Er zijn duidelijke aanwijzingen dat de gunstige ontwikkeling van de verkeersonveiligheid een ongunstige wending heeft gekregen en daarmee bestaan twijfels of de taakstellingen voor het beleid wel bereikbaar zijn. De realisering van een Duurzaam Veilig wegverkeer heeft veel potentie om de gewenste reductie van verkeersslachtoffers wel te bereiken. Duurzaam veilig vormt inmiddels een onderdeel van het Regeringsbeleid op het gebied van de verkeersveiligheid, zoals blijkt uit het Meerjarenplan voor de Verkeersveiligheid. Ook de Tweede Kamer heeft deze aanpak 'kamerbreed' onderschreven. Het is nu een zaak het concept van duurzaam veilig wegverkeer concreet uit te werken. Deze uitwerking heeft een inhoudelijke, bestuurlijke en financiële component.

Ten aanzien van een Duurzaam veilige infrastructuur zijn de uitgangspunten inmiddels helder geformuleerd. Ideeën zoals een functionele indeling van het wegennet, het komen tot een afstemming tussen functie van een weg, de vormgeving ervan en het gebruik begint inmiddels gemeengoed te worden. Inmiddels zijn hiertoe een drietal veiligheidsprincipes (functioneel gebruik, homogeen gebruik en voorspelbaar gebruik) geformuleerd. Ook ontwerputgangspunten zijn inmiddels opgesteld. Categorisering van wegen is een essentieel onderdeel van de duurzaam veilig aanpak.

Bij deze aanpak hebben de verschillende overheden en vooral wegbeheerders een belangrijke rol te spelen, waarbij de onderlinge afstemming van beleid en uitvoering van levensbelang is. Daarmee is tevens de achilleshiel blootgelegd van de realisering: niet zozeer de inhoud van duurzaam veilig, niet zozeer de financiering (al is daar nog wel veel voor nodig om benodigde fondsen beschikbaar te krijgen), maar veeleer de politieke wil en de bestuurlijke organisatie. Een maatschappelijke herkenning en erkenning van de problematiek zijn daartoe een eerste vereiste. Ik zie in dit proces van draagvlak verkrijgen en voorwaarden scheppen voor een feitelijke uitvoering van duurzaam veilig een cruciale rol weggelegd voor de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid.

Het wenkende perspectief is een reductie van het aantal slachtoffers met 55 - 85%, zoals blijkt uit de Zeeuwse ervaringen; zelfs als besloten zou worden tot een sobere uitvoering. U bent aan zet.