

‘Duurzaam-veilig’ in relatie tot een gebiedsgerichte aanpak

Bijdrage aan ‘Werkconferentie Verkeersveiligheid Goeree-Overflakkee’ van het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Goeree-Overflakkee, 28 november 1996, Oude Tonge

D-96-18

Ir. F.C.M. Wegman

Leidschendam, 1997

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: D-96-18
Titel: 'Duurzaam-veilig' in relatie tot een gebiedsgerichte aanpak
Ondertitel: Bijdrage aan 'Werkconferentie Verkeersveiligheid Goeree-Overflakkee' van het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Goeree-Overflakkee, 28 november 1996, Oude Tonge

Auteur(s): Ir. F.C.W. Wegman
Onderzoeksmanager: Ir. F.C.W. Wegman
Projectnummer SWOV: 75.632
Opdrachtgever: Het onderzoek waarvan dit rapport verslag doet, werd uitgevoerd in het kader van de jaarlijkse doelsubsidie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de SWOV.

Trefwoord(en): Safety, traffic, accident prevention, planning, enforcement (law), policy, financing.

Projectinhoud: De verschillende aspecten van het concept 'duurzaam-veilig' worden besproken in relatie met een gebiedsgerichte aanpak.

Aantal pagina's: 15 pp.
Prijs: f 15,-
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1997

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 170
2260 AD Leidschendam
Telefoon 070-3209323
Telefax 070-3201261

Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	4
2.	<i>Succesvol verleden, weerbarstig heden</i>	5
3.	<i>Een plan maken</i>	7
4.	<i>Het paarse boek</i>	8
5.	<i>'Duurzaam-veilig': meer dan een goed idee</i>	9
6.	<i>Visieontwikkeling over een implementatiestrategie</i>	10
7.	<i>Praktische vertaling en kennisoverdracht</i>	11
8.	<i>Werkelijke betrokkenheid van actoren verkrijgen</i>	12
9.	<i>Financiering</i>	13
10.	<i>Ten slotte</i>	14
	<i>Literatuur</i>	15

1. Inleiding

Jaarlijks komen bij ongevallen op de Nederlandse wegen meer dan 1 200 mensen om; 20.000 personen komen in een ziekenhuis terecht, 50.000 mensen lopen verwondingen op en er gebeuren naar schatting wel een miljoen ongevallen met alleen materiële schade. Verkeersonveiligheid is een volksgezondheidsprobleem: een ziekenhuis met meer dan 650 bedden zou gesloten kunnen worden als er geen patiënten meer in een ziekenhuis hoefden te worden opgenomen. Verkeersonveiligheid is ook een economisch probleem: ongeveer 2% van ons bruto nationaal produkt, ofwel zo'n twaalf miljard gulden, besteden we als samenleving aan verkeersonveiligheid (kosten van de gevolgen en de preventie).

Verkeersonveiligheid is niet alleen een probleem van indrukwekkende getallen. Verkeersongevallen gebeuren ook heel dicht bij huis, letterlijk en figuurlijk: voor de deur en om de hoek. Iedereen kent wel iemand die bij een ongeval betrokken is geweest met meer of minder ingrijpende gevolgen. Verkeersonveiligheid is niet alleen een probleem van de ander: één op de twee Nederlanders loopt kans in zijn leven bij een verkeersongeval gewond te raken.

De gevolgen van verkeersongevallen worden dermate ernstig geacht dat de landelijke politiek het als onaanvaardbaar heeft bestempeld. Meer dan eens heeft het Nederlandse parlement uitgesproken de verkeersonveiligheid te willen terugbrengen. Maar noch uit de eigen houding, noch uit die van de eerst verantwoordelijke minister, noch uit de gedragingen van allerlei andere actoren, zoals gemeenten en provincies, kan worden afgeleid dat verkeersonveiligheid werkelijk hoog op de politieke agenda staat. Nu niet, en in het verleden was dat weinig anders. Of is het tijd aan het keren?

Recentelijk heeft de SWOV een studie uitgevoerd waarbij twee vragen centraal stonden. Allereerst de vraag of de doelstellingen van het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid (de bekende 25% minder slachtoffers in het jaar 2000 - vergeleken met de aantallen in 1985 - en de doelstelling 50% minder doden en 40% minder gewonden in het jaar 2010 vergeleken met de aantallen uit 1986 uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer) wel bereikt zouden gaan worden. De conclusie van de SWOV was dat zonder aanvullende inspanningen de gestelde doelen niet zullen worden bereikt. De tweede vraag luidde: welke mogelijkheden zijn er om de doelstellingen weer binnen bereik te brengen? In de nota 'De bakens verzetten' (SWOV, 1996) heeft de SWOV een groot aantal mogelijkheden beoordeeld op hun mogelijke bijdrage aan het bereiken van de doelstellingen. Grofweg zijn deze mogelijkheden in drie aanpakken in te delen: met name op de korte termijn intensief inzetten op de zogenaamde speerpunten van beleid (snelheid, rijden onder invloed en autogordelgebruik), ten tweede overwegingen op het gebied van verkeersveiligheid meer en beter meewegen bij beslissingen op het gebied van mobiliteitsbeleid en infrastructuurbeleid. Het derde onderdeel van de aanpak is het tot stand laten komen van een duurzaam-veilig wegverkeer. De werkconferentie in Goeree-Overflakkee is te beschouwen als een zeer beloftevolle invulling van de drie genoemde aanpakken op regionale schaal.

2. Succesvol verleden, weerbarstig heden

Naar de geschiedenis kijkend is het zeker niet zo dat verkeersonveiligheid een onaantastbaar fenomeen is. In Nederland zijn we zeer succesvol geweest. Na een piek van meer dan 3.200 doden per jaar in het begin van de jaren zeventig, is het jaarlijkse aantal nu gedaald tot 1.300 doden. En dat terwijl de mobiliteit in termen van motorvoertuigkilometers in dezelfde twintig jaar ongeveer verdubbeld is!

De afname van het risico, dat wil zeggen het aantal slachtoffers per afgelegde kilometer in het verkeer, is niet vanzelf gegaan. Daar heeft de Nederlandse samenleving op een fantastische wijze in geïnvesteerd. Zonder nu precies te kunnen uitrekenen welke maatregelen in welke mate hebben bijgedragen aan het succes, zijn er in algemene termen wel een aantal te noemen.

Allereerst verbeteren we de kwaliteit van ons wegennet voortdurend, zowel de structuur van dat net, als de feitelijke vormgeving. Woonwijken bijvoorbeeld die nu worden aangelegd zijn veiliger dan die van dertig of vijftig jaar geleden. Doorgaande wegen door dorpskernen worden of omgeleid of veiliger gemaakt. Een steeds groter deel van onze mobiliteit wordt afgewikkeld over relatief veilige wegen: de autosnelwegen.

Ook de voertuigen van vandaag zijn aanzienlijk veiliger dan die van tientallen jaren geleden. Voorts zit in de verkeerssamenleving veel meer ervaring opgeslagen en meer rijervaring gaat gepaard met een lager risico. Ten slotte mag niet onvermeld blijven dat een aantal wettelijke maatregelen en hun handhaving door de politie een aantoonbaar positief effect hebben gehad: snelheidslimieten, alcoholwetgeving, gordeldragen zijn voorbeelden van maatregelen die tot op de dag van vandaag hun positieve effect hebben.

Maar anno 1996 moeten we constateren dat het niet meer goed gaat met de afname van het aantal verkeersslachtoffers. De successen die geboekt zijn in de jaren zeventig en tachtig lijken we niet te kunnen continueren. Het gordeldragen neemt eerder af dan toe, het rijden onder invloed neemt niet verder af, sterker nog er zijn signalen dat er weer sprake is van een toename. Het snelheidsgedrag op onze wegen laat geen positief beeld zien; nog steeds overschrijden vele tientallen procenten van onze weggebruikers de geldende limieten.

De onderliggende redenen stemmen tot een zekere somberheid: het stimuleringsplan voor gemeenten (Actie -25%), dat veel goeds heeft losgemaakt bij en in nagenoeg alle Nederlandse gemeenten, lijkt een zachte dood te sterven, zonder dat het met veel ophef gepaard gaat. De financiële situatie van de Nederlandse gemeenten is te karakteriseren als uiterst onzeker en dit het lijkt zeker geen geschikte periode om nieuwe initiatieven met grote financiële consequenties te starten. Het zogenaamde decentralisatie-convenant op het gebied van de verkeersveiligheid, dat tussen Rijk, IPO en VNG is gesloten, heeft nog niet echt geleid tot een goed geöliede uitvoeringsmachine. Hier en daar worden de wonden nog gelikt en de nieuwe uitdagingen worden schoorvoetend opgepakt. Een nieuwe ontwikkeling is de gebiedsgerichte aanpak, zoals in Zuid-Holland projecten

in bijvoorbeeld het Westland, de Hoekse Waard en de Duin- en Bollenstreek zijn interessante aanpakken, waar inhoudelijke kwaliteit en samenwerkingsbereidheid centraal worden gesteld.. Maar reorganisaties, nieuwe positioneringen, kerntakendiscussies, herverdeling van verantwoordelijkheden, besturen op allerlei niveaus, stadprovincies ja dan nee, zijn aan de orde van de dag in Nederland en de kruitdampen bemoeilijken een goed zicht op de werkelijkheid. De gereorganiseerde politie heeft het enige tijd laten afweten met politietoezicht, maar er zijn voorzichtige signalen dat ze weer op de weg terug zijn.

Het lijkt erop dat we tegen een muur aanlopen. Een muur waarvan we niet weten hoe deze te slechten. Een muur die enerzijds bestaat uit bouwstenen van desinteresse, gebrek aan politieke prioriteit, gebrek aan een effectieve organisatie en aan financiële mogelijkheden. Maar de muur bevat ook bouwstenen van gebrek aan een toekomstvisie, de eigen onwetendheid, gebrek aan zelfvertrouwen. Gesteund door het eigen beroepscynisme kun je voor de muur blijven zitten en de andere kant opkijken. Of is de muur te slechten?

3. Een plan maken

Nederland is een land van plannen maken. Daar zijn we goed in. Bovendien zijn we dapper in het stellen van doelen en taken, zelfs als we niet kunnen garanderen dat deze bereikt kunnen worden. Een plan om de groei van de mobiliteit te beperken, een plan om de prijzen van geneesmiddelen te reduceren, een plan om het aantal WAO-ers terug te brengen, een plan om het mestoverschot op te ruimen, enzovoort. Verder is het een trend om niet alleen te zeggen dat iets verbeterd dient te worden, er wordt ook op een concrete wijze aangegeven welk doel op welk tijdstip bereikt zou moeten worden. Op het gebied van mobiliteit mag het aantal gemotoriseerde kilometers op de weg in het jaar 2010 bijvoorbeeld slechts 35% meer zijn dan in 1986 (ongewijzigd beleid leidt tot een groei van 70%). Of: het aantal verkeersdoden zou in 2010 50% lager moeten zijn dan in 1986.

Het in 1996 opgestelde Meerjarenprogramma voor de Verkeersveiligheid is ook zo'n plan. Maar de ondertitel 'De daad bij het woord' geeft aan dat er voldoende woorden geschreven en gesproken zijn, dat we eigenlijk wel weten wat we moeten doen, maar dat het ons op dit moment ontbreekt aan een daadwerkelijke uitvoering. Een kader voor deze uitvoering en een beeld waarnaar te streven heeft de SWOV geprobeerd neer te leggen in het concept 'duurzaam-veilig', een concept dat op lange termijn een grote stap voorwaarts moet zijn op weg naar een aanzienlijk veiliger wegverkeer.

4. Het paarse boek

In het paarse boek 'Naar een duurzaam veilig wegverkeer, Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 1990/2010' (Koornstra, et al., 1992), dat de SWOV in 1993 liet verschijnen en waarin werd samengewerkt met een groot aantal wetenschappelijk instituten, is geprobeerd een samenhangende visie te ontwikkelen voor een aanzienlijk veiliger wegverkeer. Deze visie kenmerkt zich door een hoog aspiratieniveau in de zin van het terugbrengen van het aantal slachtoffers met vele tientallen procenten. Anderzijds wordt er tamelijk veel aandacht besteed aan de mogelijkheden voor realisatie.

In het paarse boek is het huidige wegtransport met een zekere afstand bekeken. Daarbij is geconstateerd dat we de menselijke maat kwijt zijn geraakt bij ons wegverkeer. De weggebruiker wordt overvraagd. Hij wordt geconfronteerd met situaties en omstandigheden waar wel ernstige ongevallen moeten gebeuren. De individuele kansen daarop zijn niet groot en eigenlijk is de weggebruiker heel goed in staat riskante situaties te herkennen en daar adequaat op te reageren. De massaliteit van het wegverkeer eist echter toch een enorme tol, zoals blijkt uit het begin van dit rapport.

Het wegverkeerssysteem is gegroeid, het is niet ontworpen. Verder zijn we er zelf mee opgegroeid en verbazen ons er daarom wellicht niet meer zo over. Maar laten we ons realiseren dat we in het huidige wegverkeer overlijdensrisico's lopen die 100 tot 1.000 keer groter zijn dan in andere systemen voor transport, technologisch-energetische installaties en beschermingsconstructies tegen natuurrampen.

In een duurzaam-veilig wegverkeer worden er primair zodanig eenduidige relaties gelegd tussen functies van de weg, de vormgeving en de potentiële gebruiksmogelijkheden van wegen en straten dat daardoor de kans op fouten van weggebruikers drastisch wordt beperkt. Secundair worden daarin zodanige condities vooraf gecreëerd, dat bij de nog resterende ongevallen de ernst van de afloop minimaal wordt. Het duurzaam-veilig wegverkeer kent een infrastructuur die qua vormgeving is aangepast aan de beperkingen van de menselijke vermogens, voertuigen die voorzien zijn van middelen om de taken van de mens te vereenvoudigen en die geconstrueerd zijn om de kwetsbare mens te beschermen, en een verkeersdeelnemer wordt adequaat opgeleid, geïnformeerd en waar nodig gecontroleerd. Voor een verdere uitwerking van deze hoofdlijnen wordt verwezen naar 'het paarse boek' (Koornstra, et al., 1992).

5. 'Duurzaam-veilig': meer dan een goed idee

Menig idee ter bevordering van de verkeersveiligheid is omstreden: voor- en tegenstanders strijden met elkaar, hetgeen er helaas vaak toe leidt dat in onze consensus-maatschappij niet veel verandert. Het paarse boek werd in de vakwereld opmerkelijk positief ontvangen. En ook belangengroeperingen betuigden steun. Al na heel korte tijd mochten de gedachten uit het paarse boek op kamerbrede steun rekenen, zoals uit een discussie in de Tweede Kamer over verkeersveiligheid bleek. Binnen enkele maanden was 'Duurzaam-veilig wegverkeer' één van de pijlers van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid.

Inmiddels zijn we enige tijd verder en gelukkig kan geconstateerd worden dat het weliswaar wat stil geworden is rondom 'duurzaam-veilig', maar er is zeker geen sprake van stilstand. Gelukkig zijn er heel wat ontwikkelingen te melden. Zo zijn er allerlei inhoudelijke aspecten uitgewerkt: er zijn een aantal deelstudies verricht over onder andere de infrastructuur, de weggebruiker, voertuigen, en wet- en regelgeving. Inmiddels is er een CROW-werkgroep aan de slag gegaan met het onderwerp 'categorisering van wegen'. Er is overleg tussen particuliere organisaties (ANWB, ENFB, Kinderen Voorrang, de SWOV, VVN en de Voetgangersvereniging). Er is een Stuurgroep Duurzaam-Veilig, waarin Rijk, IPO en VNG 'op basis van volstrekte gelijkwaardigheid' participeren. Er is een 'communicatiestrategie' afgesproken. En last but not least, er zijn een viertal demonstratieprojecten van start gegaan in West-Zeeuwsch-Vlaanderen, de Kop van Overijssel, Oosterbeek en Grubbevorst. Binnenkort zal naar verwachting binnen de Stuurgroep Duurzaam Veilig overeenstemming komen over een zogenaamd Startprogramma Duurzaam Veilig, waarbij betrokken partijen een convenant voor de uitvoering zouden kunnen sluiten.

Bij een strategie voor werkelijke uitwerking behoeven vier onderwerpen de aandacht:

- Visieontwikkeling over een implementatiestrategie.
- Praktische vertaling van de 'duurzaam-veilig' visie en kennisoverdracht daarover.
- Verwerven van werkelijke betrokkenheid van belangrijke actoren, in het bijzonder het rijk, de gemeenten, de politie en de provincie.
- Structurele financiering van 'duurzaam-veilig' beleid, ook gedurende een langere tijd.

6. Visieontwikkeling over een implementatiestrategie

Er is inmiddels veel bekend over verschillende bouwstenen voor een duurzaam-veilig wegverkeer, maar er moet nog overeenstemming worden bereikt over: de wijze waarop dit moet worden uitgevoerd, met welke maatregelen en activiteiten, in welke volgorde en de wijze van totstandkoming van 'duurzaam-veilig' in de komende dertig jaar. De centrale overheid zou hierin de regie behoren te hebben en initiatiefrijk andere partners aan zich moeten binden. De implementatiestrategie met daarin elementen voor de korte en de lange termijn zou in het Startprogramma Duurzaam Veilig beschikbaar moeten komen.

Het lijkt daarbij onwenselijk als de implementatiestrategie ervan uit zou willen gaan te wachten op de resultaten van de 'duurzaam-veilig' demonstratieprojecten. Deze projecten zijn zeer geschikt om kennis te verkrijgen voor de praktische invulling en details, maar niet nodig om de visie verder uit te werken. Het is verder zeer aan te bevelen dat de rijksoverheid een aantal concrete activiteiten zou ondernemen die passen binnen de 'duurzaam-veilig' visie. Te denken valt bijvoorbeeld aan het vaststellen van een stroomwegennet in Nederland, samen met de andere wegbeheerders. Ook is te denken aan het ontwikkelen van instrumenten als de verkeersveiligheidseffectrapportage voor besluitvorming over infrastructuur.

7. Praktische vertaling en kennisoverdracht

Het is niet nodig en niet verstandig te lang te wachten met het verstrekken van kennis en informatie aan degenen die een rol spelen bij de realisatie van het concept 'duurzaam-veilig'. De onlangs verschenen eerste Nieuwsbrief over Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is daarom een goede start. En ook publikaties zoals 'Duurzaam Veilig, Aangrijpingspunten voor vandaag' (AGV, 1994) en 'Voorkomen blijft beter...' (AGV, 1995) zijn goede voorbeelden. Binnenkort verschijnen thema- en doelgroepgerichte 'checklists'. Er begint overigens wel een behoefte te ontstaan aan een forum dat toetst of bepaalde opvattingen en uitingen zich terecht tooien met het predikaat 'duurzaam-veilig'; het predikaat blijkt zeer gewild. De gedachten over een Infopunt Duurzaam Veilig, zoals verwoord in het MPV 1996, zouden snel operationeel gemaakt moeten worden. De Stuurgroep Duurzaam Veilig zou zich op kunnen werpen als de organisator van deze praktische vertaling en kennisoverdracht, samen met instituten als het CROW en de SWOV. Ook particuliere organisaties kunnen een rol spelen. Enige coördinatie op dit terrein is opportuun!

8. Werkelijke betrokkenheid van actoren verkrijgen

De huidige aanpak van de verkeersonveiligheid wordt helaas gekenmerkt door een te grote mate van vrijblijvendheid. Er is nagenoeg geen organisatie in dit land die een strakke binding heeft met het bevorderen van de verkeersveiligheid, behalve wellicht de Minister en de ambtelijke staf bij Verkeer en Waterstaat. Deze vrijblijvendheid heeft door de decentralisatie van de uitvoering van beleid eerder meer kans gekregen dan minder. Als één van de grote problemen voor een realisatie van een duurzaam-veilig weg- en vervoerssysteem is deze vrijblijvendheid te kenschetsen. En naar mijn stellige overtuiging zullen actoren meer gebonden moeten worden. Daar zijn verschillende manieren voor denkbaar: zachte en soepele, harde en strikte maatregelen. In de huidige politieke cultuur passen nieuwe bindingen met een formeel of zelfs wettelijk karakter niet erg tussen overheidsgeledingen. En als 'duurzaam-veilig' zonder dergelijke binding kan, des te beter. Maar het is te betwijfelen of dat werkelijk mogelijk is.

Het is voor te stellen dat over de vormgeving van onze infrastructuur afspraken gemaakt gaan worden, vanuit de redenering dat de voorspelbaarheid van verkeerssituaties een wezenlijk kenmerk is van een duurzaam-veilig beleid en niet gediend wordt bij veel beleidsvrijheid van wegbeheerders. Ook onderlinge afstemming tussen wegbeheerders over de functionele indeling van het wegennet is van cruciaal belang. Waarom was er wel wetgeving nodig op het gebied van verkeer en milieu en niet bij verkeersveiligheid?

Overigens rijst ook de vraag hoe de politie en het Openbaar Ministerie aan de realisering van duurzaam veilig kunnen worden gebonden. Geeft de huidige organisatiestructuur en wetgeving van de Nederlandse politie voldoende garantie dat een toereikend niveau (kwalitatief en kwantitatief) van toezicht op straat kan worden bereikt?

9. Financiering

Ook al zijn de huidige kosten van verkeersonveiligheid aanzienlijk hoger dan wat de Nederlandse samenleving nu besteed aan de preventie van ongevallen, betekent dit allerm minst dat de Nederlandse portemonnaie opengaat. Dat heeft natuurlijk alles te maken met het feit dat degene die in preventie investeert daarvan niet zelf de opbrengsten opstrijkt: de belastingbetaler betaalt, de verzekerde profiteert.

Ook de redenering dat 'duurzaam-veilig' in eerste instantie betaald zou kunnen worden uit bestaande budgetten, met name de onderhoudsbudgetten, imponeert de beheerders van deze budgetten waarschijnlijk niet, terwijl zij in het recente verleden geconfronteerd werden met kortingen, bezuinigingen en reducties. Het lijkt niet reëel te verwachten dat 'duurzaam-veilig' uitsluitend uit bestaande budgetten gerealiseerd zal worden, alhoewel het beschikbare budget van meer dan zes miljard per jaar in ons land in principe wel beschikbaar is!

Dat betekent dat er financieel iets extra's zal moeten gebeuren. Al heel veel creatieve geesten hebben zich hierover het hoofd gebogen: verkeerstoezicht door de politie dat zichzelf terugbetaalt (bijvoorbeeld fiscalisering, gespecialiseerde surveillance-agenten ook wel verkeerswachten of snelheidswachten genoemd, privatisering). Ook is gedacht aan preventie-activiteiten, te betalen uit verzekeringspremies (autoverzekering, levensverzekering, sociale fondsen, enzovoort.). En een 'kwartje van Zalm' voor verkeersveiligheid op de benzine-accijns, naast het 'kwartje van Kok' voor milieu, of het 'parkeerkwartje voor verkeersveiligheid' in Amsterdam?

En een mogelijkheid is uiteraard de rijksbudgetten die voor infrastructuur beschikbaar zijn of komen (aardgasbaten!) niet alleen te richten op de files, maar ook op verkeersveiligheid. De Raad voor de Waterstaat hekelde onlangs het fietsbeleid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ("Veel mooie woorden, weinig concrete daden"). In dat rapport wordt gewezen naar de subsidiëring van fietspaden (gemeenten moeten de helft bijbetalen) naast die van bijvoorbeeld busbanen (gemeentelijke bijdrage is maar 10%). Helaas, de bijdrageregeling voor black-spots, de Actie -25%, en voor 30 km/uur-gebieden is volstrekt onzichtbaar geworden na de overheveling van de budgetten naar het provinciefonds.

Het bekende gezegde in bestuurlijk Nederland "goede ideeën werven zelf extra geld" blijkt bij het onderwerp verkeersveiligheid nog niet te werken. Het is te beredeneren hoe moeizaam dit zou kunnen werken, maar met creativiteit en bestuurlijk en politiek vakmanschap is op dit punt nog wel een wereld te winnen!

10. Ten slotte

De bevordering van de verkeersveiligheid is geen activiteit die vanzelf gaat: extra inspanningen zijn nodig om de gestelde doelen op het gebied van de verkeersveiligheid weer binnen bereik te brengen. Inmiddels bestaan veel ideeën hoe dit zou kunnen worden gerealiseerd (speerpunten, mobiliteits- en infrastructuurbeleid, 'duurzaam-veilig') en het gaat er nu om deze ideeën tot uitvoering te laten leiden. Als dat op een behoorlijke schaal in Nederland zou gebeuren, dan zijn de gestelde doelen naar alle waarschijnlijkheid haalbaar. Uitvoering op lokale en regionale schaal is daarbij in deze tijd de meest voor de hand liggende werkwijze. Daarbij zou de uitvoering zich moeten baseren op een grondige analyse van de (regionale en lokale) problematiek en op de al beschikbare kennis over effecten van maatregelen. Pas dan is te verwachten dat beleid effectief en efficiënt zou kunnen zijn.

Met 'duurzaam-veilig' is in potentie een aanpak beschikbaar die een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid tot gevolg kan hebben; op de kortere termijn zijn gedragsbeïnvloeding door toezicht door de politie en voorlichting van eminent belang. Meer samenwerking en minder vrijblijvendheid zijn daarbij cruciaal. Voorts dienen de financiële mogelijkheden te worden verruimd om verkeersveiligheidsbeleid een kans te geven. De positieve reacties op de visie van 'duurzaam-veilig' zijn hoopgevend. De kansen voor uitvoering zijn heel reëel aanwezig. Het aantal slachtoffers lijkt weer toe te nemen op de Nederlands wegen. Een extra reden om met meer energie en extra gemotiveerd aan de slag te gaan.

Literatuur

AGV Adviesdienst voor Verkeer en Vervoer (1994). *Duurzaam veilig, Aangrijpingspunten voor vandaag*. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer AVV, Afdeling Leefbaarheid, Rotterdam.

AGV Adviesdienst voor Verkeer en Vervoer (1995). *Voorkomen blijft beter. ; Mogelijkheden voor een verkeersveilige ruimtelijke ordening*. AGV, Nieuwegein.

Koornstra, et al. (1992). *Naar een duurzaam-veilig wegverkeer; Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 1990-2010*. SWOV, Leidschendam.

SWOV (1996). *De bakens verzetten; Een discussienota over beleidsimpulsen om de taakstellingen op het gebied van de verkeersveiligheid weer binnen bereik te brengen*. R-96-5. SWOV, Leidschendam.