

***Duurzaam Veilig:*****Nieuwe wijn in nieuwe zakken!**

Samen met een aantal andere onderzoeksinstituten heeft de SWOV in 1992 de Nationale Verkeersveiligheidsverkenning 'Naar een duurzaam veilig wegverkeer' geschreven. Inmiddels is de inhoud van deze verkenning een uitgangspunt voor het nationaal beleid geworden. Het concept wordt inmiddels ook door vele particuliere organisaties onderschreven, bijvoorbeeld die welke zijn verenigd in het Platform Duurzaam Veilig, en door verschillende overheidsgeledingen.

Dit betekent allerm minst dat er nu voldoende maatschappelijk en politiek draagvlak bestaat voor de uitvoering van de voorstellen die in de Nationale Verkeersveiligheidsverkenning staan opgesomd. Het Nationaal Verkeersveiligheidscongres zou aan het tot stand komen van een draagvlak een belangrijke impuls kunnen geven.

Duurzaam Veilig geeft een denkrichting aan, hoe de bestaande verkeersonveiligheid structureel moet worden aangepakt en geen nieuwe onveiligheid te laten ontstaan. Aanpak van problemen volgens dit concept zou geen ruimte meer moeten laten bestaan voor de nu zo kenmerkende vrijblijvendheid in aanpak: de ene gemeente wel en de andere niet, op de ene weg wel en op de andere niet, nu hier niet maar later dáár wel. Bezieet men de onveiligheid van het huidige wegverkeer, dan is dat een goede demonstratie van het water-bij-de-wijn beleid, zoals dat tot nog toe is gevoerd. Een groot deel van de huidige verkeersonveiligheid komt voort uit deze aanpak, een aanpak die vele weggebruikers onzeker maakt, een aanpak die in sommige situaties teveel van de weggebruikers vraagt.

Duurzaam Veilig gaat ervan uit dat geen vrijblijvendheid in het beleid meer blijft bestaan. Voor de totstandkoming van een duurzaam veilig wegverkeer is het essentieel dat verkeersveiligheidsargumenten meespelen bij beslissingen op het gebied van de ruimtelijke ordening, het milieu, het onderwijs, de organisatie van ons openbaar bestuur etc. Duurzaam Veilig vergt dat afspraken worden gemaakt tussen verschillende wegbeheerders over de vormgeving van de wegen en straten teneinde voorspelbare verkeerssituaties aan de weggebruikers te kunnen aanbieden. Deze conceptie is absoluut geen oude wijn in nieuwe zakken maar een fundamenteel andere aanpak dan de huidige.

De realisatie van Duurzaam Veilig is nog steeds omringd met een flink aantal vragen. Over deze vragen en mogelijke antwoorden vindt u meer in de samenvatting van de discussies in de regio's.

Het geeft de SWOV veel voldoening dat de Nationale Verkeersveiligheidsverkenning zo'n positieve respons heeft ontvangen. Het gaat er nu om, gezamenlijk de uitwerking van het concept te ontwikkelen. In verschillende projecten is de SWOV daar nu aan bezig. Daaraan wil de SWOV graag een bijdrage blijven leveren.

Ir. F.C.M. Wegman, hoofd onderzoek SWOV

ANWB:

Feedback weggebruiker-wegbeheerder



In het derde Meerjarenplan Verkeersveiligheid wordt aangestuurd op een duurzaam veilig wegverkeer, een situatie waarbij de veiligheid van de weggebruikers (theoretisch gesproken) is gegarandeerd. Voor de praktijk betekent het, dat veiligheid een zwaarwegend criterium moet zijn bij alle beslissingen die

effect hebben op verkeer en vervoer.

Vaak denkt men bij het aanpakken van verkeersonveiligheid in eerste instantie aan de weginfrastructuur. De bestaande infrastructuur zou onder de 'duurzaam-veilig-loop' moeten worden gelegd. Daarbij zou moeten worden gekeken welke functie een weg toegewezen moet krijgen en vervolgens of deze weg zodanig is vormgegeven dat deze optimaal voldoet aan de geformuleerde functie-eisen. Is dat niet het geval, dan is er reden om de weg aan te passen.

De sleutel om te komen tot Duurzaam Veilig ligt in het systematisch en consequent toepassen van drie O's: voorkom onbedoeld gebruik van de weg, voorkom onnodige conflicten tussen verkeersdeelnemers en voorkom onzekerheden bij de verkeersdeelnemer. De ANWB kan zich vinden in deze uitgangspunten.

Bij de aanpak van verkeersonveiligheid is afstemming van gedrag en infrastructuur gewenst. Dit vraagt dan ook om inzicht in de verwachtingen van de weggebruikers. Hoe ervaart de weggebruiker de infrastructuur? Weet hij wat er van hem wordt

verwacht? Is hij voldoende geïnformeerd over de verkeers- en gedragsregels die we met elkaar hebben afgesproken?

Voor de ANWB ligt een belangrijk aangrijpingspunt om een duurzaam veilig wegverkeer te realiseren bij informatie-uitwisseling tussen weggebruikers en wegbeheerder. Informatie over alternatieve vervoerwijzen als de weersomstandigheden daar aanleiding toe geven, over te volgen routes (bijvoorbeeld via bewegwijzering) evenals permanente educatie van de verschillende weggebruikers.

Maar ook de weggebruikers mogen eisen stellen aan de wegbeheerder, bijvoorbeeld door te vragen naar een Veiligheids Effect Rapportage. Dit vereist dat plannenmakers over richtlijnen moeten beschikken om de infrastructuur te kunnen toetsen. De weggebruiker als actief monitoringsysteem, waarmee het mogelijk moet zijn om incidenteel feiten in een duurzaam veilig systeem te melden bij de wegbeheerder. Tenslotte ook informatie-uitwisseling tussen de wegbeheerders onderling. Een duurzaam veilige infrastructuur vereist inzicht in de principes van Duurzaam Veilig en de daarvoor beschikbare maatregelen. De ANWB pleit voor goede informatie hierover. De rijksoverheid zou de kennis beschikbaar moeten stellen, en het proces om te komen tot een duurzaam veilig wegverkeer, moeten begeleiden.

Duurzaam veilig wegverkeer kan alleen via een integrale, betaalbare aanpak worden gerealiseerd. Een breed draagvlak voor duurzaam Veilig bij beleidsmakers, ontwerpers, uitvoerenden en weggebruikers is daarbij een eerste vereiste.

*Mr. Sam G. Schouten,
chef Afdeling Verkeer en Vervoer*

De afgelopen jaren is hard gewerkt aan de vormgeving van DV-beleid. Het doet mij dan ook plezier, dat het Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1994 als onderwerp Duurzaam Veilig heeft gekozen. Het is nu immers tijd om de tussenstand op te maken. Hoe ver zijn we met de beleidsontwikkeling? En op welke manier kunnen we onze ideeën over Duurzaam Veilig in de praktijk brengen? Met opzet stel ik deze vragen in de wij-vorm. Duurzaam Veilig is een gezamenlijk ideaal van u en mij. We kunnen het slechts mét elkaar vorm geven.

Het concept Duurzaam Veilig is geïntroduceerd in 1991, in het derde Meerjarenplan Verkeersveiligheid. Duidelijk was geworden dat de ambitieuze streefbeelden ten aanzien van verkeersveiligheid in het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer niet zouden worden gehaald zonder een omslag in denken en doen. Een meer preventief verkeersveiligheidsbeleid bleek noodzakelijk. Er werd dan ook een nieuw uitgangspunt geïntroduceerd: stel verkeersdeelnemers niet bloot aan een onveilige situatie. En zorg - omgekeerd - dat het verkeers- en vervoerssysteem zó veilig is, dat mensen de mogelijkheid hebben zich veilig te verplaatsen.

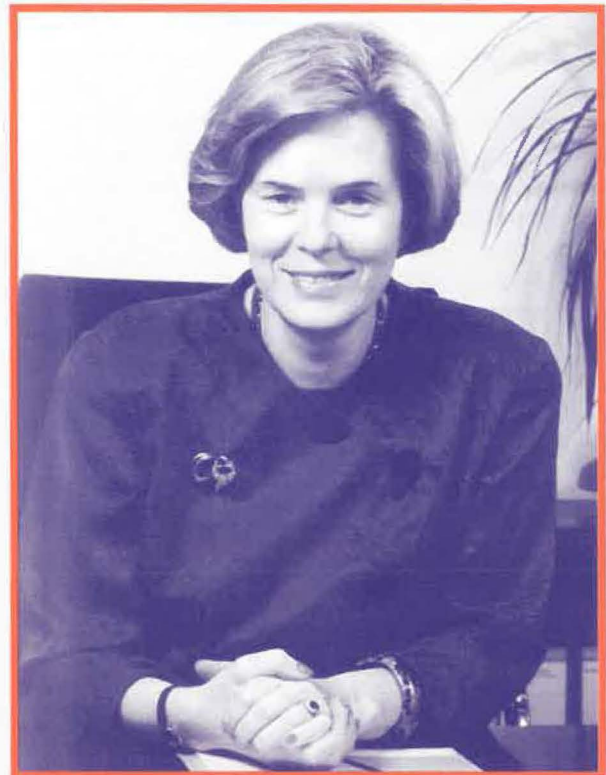
Overigens is dit uitgangspunt geen nieuw Ei van Columbus. Ook elementen van het vroegere beleid kon je al Duurzaam Veilig noemen. Een voorbeeld daarvan zijn de 30 km-zones. Met de introductie van deze gebieden zijn veel ongelukken voorkomen. Nieuw aan Duurzaam Veilig is echter wél dat dergelijke maatregelen worden opgenomen in een integrale filosofie. Een filosofie, gericht op een verkeers- en vervoerssysteem dat in zijn geheel verkeersveilig is.

Het ontwerpen van zo'n duurzaam veilig verkeers- en vervoerssysteem vergt veel. We praten immers niet alleen over veilige voertuigen, veilig verkeersgedrag of een veilige infrastructuur. Het gaat er om, de zaak bij de bron aan te pakken. De ruimtelijke ordening bijvoorbeeld: al met het ontwerp van een nieuwe woonwijk kunnen verkeersslachtoffers worden voorkomen. Of het mobiliteitsbeleid: wanneer mensen zich minder vaak hoeven te verplaatsen, daalt ook de kans op een ongeval.

De beleidsontwikkeling ten aanzien van Duurzaam Veilig is op een aantal onderdelen al een eind gevorderd. Echter niet op alle terreinen. Zo zitten bijvoorbeeld duurzaam veilige telematica en gedragsbeïnvloeding nog in een onderzoekfase. Maar ontwerpen van een DV-infrastructuur en DV-woonwijken zijn er al wél. En ze worden ook uitgevoerd.

De feitelijke implementatie van Duurzaam Veilig vereist per situatie maatwerk. Voorbeelden kunnen niet zonder meer worden gekopieerd. Gemeenten, vervoerregio's en provincies zullen elk een integraal plan moeten ontwikkelen om het hele gebied duurzaam verkeersveilig te maken. Eén of twee minirotondes maken immers nog geen duurzaam veilig verkeers- en vervoerssysteem.

Voordat we kunnen spreken van een werkelijk duurzaam veilig verkeers- en vervoerssysteem zal nog veel denkwerk moeten worden verricht. We kunnen daarbij veel van elkaars ervaringen leren. Daarom hecht ik zoveel belang aan dit Nationaal



Verkeersveiligheidscongres. Vrije uitwisseling van nieuwe ideeën en ervaringen, maar ook van problemen, kan een belangrijke bijdrage leveren aan het samen werken aan een duurzaam verkeersveilig Nederland, voor ons en onze kinderen.

J.R.H. Majj-Weggen
Minister van Verkeer en Waterstaat

Kernachtig gezegd is een wegverkeerssysteem duurzaam veilig als de verkeersomgeving stelselmatig zodanig is aangepast aan de mogelijkheden en de beperkingen van de verkeersdeelnemers dat conflicten nauwelijks nog voorkomen en menselijke fouten geen ernstige gevolgen hebben.

Een Duurzaam Veilig wegennet moet worden ontworpen op basis van de volgende uitgangspunten:

- voorkom onbedoeld gebruik van de infrastructuur;
- voorkom ontmoetingen met grote snelheids- en richtingsverschillen;
- voorkom onzeker gedrag van verkeersdeelnemers.

Deze uitgangspunten kunnen vergaande consequenties hebben. Eén hiervan is de categorie-indeling van de wegen waarbij elke weg die voor het rijverkeer bestemd is, maar één functie krijgt te vervullen: ofwel een stroomfunctie, ofwel een gebiedsontsluitende functie, ofwel een erftoegangsfunctie. Dit in tegenstelling tot de bestaande situatie, waarin de meeste wegen een mengeling van deze functies vertonen, en in veel gevallen ook nog een meer of minder sterke verblijfsfunctie.

Om de nieuwe visie duidelijk en zo breed mogelijk te presenteren ligt het in de bedoeling een DV-wegennet op beperkte schaal in een aantal voorbeeldprojecten te realiseren. Met de resultaten daarvan moet de totstandkoming van een duurzaam veilig verkeers- en vervoerssysteem, zowel in bestuurlijke als in technische zin, worden bevorderd. Als een van de geschikte 'proeftuinen' wordt een deel van de vervoerregio Arnhem-Nijmegen beschouwd. Deze keuze is gemaakt omdat op dat niveau alle in Nederland voorkomende wegtypen in samenhang kunnen worden gezien. Ook heeft een rol gespeeld dat bij de tegenwoordige taakverdeling tussen de verschillende overheidslichamen de initiatieven om tot een DV-wegennet te komen voortaan van de vervoerregio's zullen uitgaan.

Het voorbeeldproject heeft als doelen:

- het komen tot criteria/basiseisen voor de indeling van het wegennet en de vormgeving van de wegen;
- het verkrijgen van inzicht in de mate waarin de ideaalbeelden van een duurzaam veilig verkeers- en vervoerssysteem kunnen worden verwezenlijkt, en welke bijdrage daarmee wordt geleverd aan het uiteindelijke doel;
- het verkrijgen van inzicht in de procedure om in een vervoerregio te komen tot een duurzaam veilig verkeers- en vervoerssysteem;
- het verkrijgen van inzicht in de kosten van een duurzaam veilig verkeers- en vervoerssysteem en in de inpasbaarheid ervan in andere projecten.

Het proces dat in het algemeen zal moeten leiden tot een DV-wegennet in een gebied, bestaat uit de volgende stappen:

- opstellen van een DV-streefbeeld voor de indeling van het wegennet;
- aangeven van discrepanties tussen streefbeeld en bestaande situatie;
- maken van een kaart van de gewenste veranderingen in de vormgeving van de wegen;
- opstellen van een lijst van gewenste aanvullende lokale maatregelen;
- berekenen totaaleffect op de verkeersveiligheid;
- opstellen definitieve lijst van DV-maatregelen;
- uitvoeren van de maatregelen.

Vanwege de omvang van de te verwachten problemen bij de verschillende stappen is gestart met een vooronderzoek, waarin het hele proces van realisatie globaal wordt doorlopen. Daardoor kan men tijdig signaleren waar zich later bij het hoofdonderzoek knelpunten kunnen voordoen. Het resultaat van het vooronderzoek zal bestaan uit een beschrijving van het daarna uit te voeren hoofdproject.

Het vooronderzoek onderscheidt zich op een aantal punten van het zojuist beschreven proces. Zo zal gebruik worden gemaakt van schattingen en aangenomen waarden, ingeval betrouwbare gegevens niet direct voorhanden zijn. Ook wordt minder aandacht geschonken aan de beïnvloeding van de mobiliteitsbehoefte en de vervoerwijzekeuze dan in het hoofdproject in de bedoeling ligt.

Voorafgaand aan het vooronderzoek wordt een nota van concept-ontwerpeisen opgesteld, met meer concrete functionele vormgevingseisen voor de wegen en de kruispunten in een DV-wegennet. De inhoud heeft een algemeen karakter en is dus niet specifiek van toepassing op de vervoerregio Arnhem-Nijmegen. De nota beschrijft welke gegevens nodig zijn om in een bepaalde regio tot het ontwerpen en uitvoeren van een DV-wegennet te komen: gegevens betreffende het wegennet, de wegfuncties, de verkeers- en wegkenmerken, de verkeersonveiligheid en de kosten van de maatregelen. Onderscheiden worden gegevens die beslist noodzakelijk zijn voor het doorlopen van het proces, en gegevens die niet beslist nodig zijn maar waarvan de beschikbaarheid de kwaliteit van het eindproduct duidelijk kan bevorderen. Voor alle gegevens geldt dat ook de gedetailleerdheid ervan invloed heeft op de kwaliteit van de producten. Op voorhand kunnen aan de gedetailleerdheid van de gegevens echter geen harde voorwaarden worden gesteld. Voor zover mogelijk wordt telkens ook vermeld door wie de gegevens kunnen worden geleverd. Ten tijde van het NVVC zal het vooronderzoek waarschijnlijk zijn uitgevoerd.

Samenvatting bijeenkomsten ROV's

Inmiddels zijn de regio-discussies gevoerd. Deze samenvatting geeft een overzicht van de gedachten die leven bij de ROV's in Brabant, Utrecht, Gelderland, Zuid-Holland, Zeeland, Limburg, Noord-Holland en de vier noordelijke provincies. Gesproken is met Platformleden en werkgroepen. Verder zijn ideeën weergegeven uit symposia.

Algemeen

Algemeen wordt gesteld dat binnen het begrip Duurzaam Veilig nu nog te veel ruimte is voor experimentele maatregelen die het etiket DV, eigenlijk niet verdienen. Voorkomen moet worden dat Duurzaam Veilig een loze kreet wordt waaronder alle veiligheidsmaatregelen kunnen worden verkocht.

Infrastructuur

Er blijkt ruim voldoende informatie over verkeersmaatregelen beschikbaar te zijn. Wat ontbreekt is een goede receptuur voor een DV-aanpak. Daarbij zou ook aandacht moeten worden geschonken aan de combinatie van wetten en voorschriften zoals die uit RVV/DV/BABW die betrekking hebben op (het gebruik van) infrastructuur.

Er bestaat bij alle regio's behoefte aan een duidelijke categorie-indeling van wegen, met daarbij een systeem om de overgang van verschillende wegcategorieën voor de weggebruiker beter herkenbaar te

maken. De 50 km/h-verkeersaders binnen de bebouwde kom en de 80 km/h-wegen buiten de bebouwde kom kennen zoveel mengfuncties dat voor deze wegen de ambities van DV wellicht te hoog zijn gegrepen. Van deze wegen zijn geen eenduidige wegcategorieën te maken. De vraag moet hier worden beantwoord welk niveau van verkeersonveiligheid op deze wegen wordt geaccepteerd.

Ten aanzien van de 80 km/uur-wegen bestaat een kennisleemte. Daarom gaat een aantal provincies dit jaar van start met de categorisering van provinciale wegen en de inrichting van deze wegen. Daar ontbreekt het visuele contact met de wegkenmerken, waardoor de snelheidsbeïnvloeding onvoldoende is.

Een planmatige aanpak bij gemeenten ontbreekt vaak. Bij reconstructies van wegen worden maatregelen die duurzaam veilig zijn, niet vanzelfsprekend meegenomen. Daarbij moet men zich ook realiseren dat her-riolering vaak een standaardprocedure is, terwijl het ontwerpen van nieuwe infrastructuur dat niet is. Het ontwerpen op basis van Duurzaam Veilig vraagt extra tijd en geld.

Over het algemeen geldt dat de verkeersveiligheid sterk zal worden verbeterd als de conflictpunten voor en tussen verkeersdeelnemers worden geminimaliseerd. Anderzijds kunnen bij een sterke scheiding tussen stedelijke verkeersaders en verblijfsgebieden barrières ontstaan tussen woongebieden;



zeker als de verblijfsgebieden van grote omvang zijn, zal eilandvorming optreden.

Wanneer de infrastructurele maatregelen uitgeput lijken, kunnen maatregelen in de sfeer van telematica en elektronica in overweging worden genomen.

Gedrag

Over de rol van gedragsbeïnvloeding lopen de meningen uiteen. Volgens sommige verkeerskundigen is verkeersgedrag nevensgeschikt aan infrastructuur; bij wetenschappers bestaat echter de overtuiging dat in het verkeersgedrag toch nog winst kan worden behaald.

Over het algemeen is men het eens over het uitgangspunt dat door Duurzaam Veilig geïnspireerde infrastructuur goed (= bedoeld) gedrag zou moeten uitlokken. Maar Duurzaam Veilig is pas effectief als de maatregelen door de weggebruiker ook als zodanig worden ervaren. Dus slaat 'duurzaam' vooral op de infrastructuur en wordt dit ondersteund door educatie (verkeersonderwijs) en minimale handhaving.

Men blijkt unaniem van mening dat permanente verkeerseducatie beter is dan een eenmalige opleiding. Verkeersonderwijs op scholen (basis- en middelbaar onderwijs) is nodig om de verschillende groepen verkeersdeelnemers te informeren over verkeersregels (met name die voor hen zelf gelden) en over wat er van hen wordt verwacht. Met name moet in de opleiding bewust verkeersgedrag worden aangeleerd. Educatie is een voorwaarde voor gedrag, maar niet voldoende.

Ondanks educatie en voorlichting zullen verkeersdeelnemers fouten blijven maken. Het corrigeren van deze menselijke fouten zal moeten geschieden door de omgevingskenmerken aan de verkeersdeelnemers aan te passen. Kortom, er zou sprake moeten zijn van een wisselwerking tussen mens en infrastructuur.

Voertuigen

Ook voertuigen maken onderdeel uit van Duurzaam Veilig. Denk in dit verband aan snelheidsbegrenzers voor personenauto's, vermogensbegrenzing en de compacte stadsauto.

Aangezien de beheersing van het voertuig niet door de vormgeving van de ruimtelijke verkeersomgeving valt af te dwingen, zal ook aandacht moeten worden besteed aan voertuigeigenschappen in de rijopleiding.

Handhaving

Ook in het DV-concept zijn politiehandhaving en strenge straffen noodzakelijk, vooral met betrekking tot snelheidsovertredingen en rijden onder invloed. De rol van de (minimale) verkeerstaak van de politie in de nieuwe politie-organisatie staat voor iedereen ter discussie.

Financiering

Gemeenten willen wel een DV-aanpak, maar de financiering levert vaak problemen op. Er is dan ook behoefte aan een kosten/batenplaatje van DV-maatregelen. De meningen lopen uiteen over hoe een DV-aanpak zou moeten worden gefinancierd. Zo blijkt er een AGEB-regeling te zijn: een financieringsregeling voor gebiedsgewijze aanpak. Deze past bij de DV-aanpak, maar is ontoereikend.

Een redenering is dat, wanneer de overheid vraagt om een DV-aanpak - die circa 10% duurder is dan de traditionele aanpak van de infrastructuur - een extra financiële prikkel gewenst is. Een aantal regio's vindt dat voor een omslag in denken en handelen financiële stimulering noodzakelijk is.

Een andere suggestie is dat gemeenten en provincie jaarlijks structureel een deel van de begroting zouden moeten reserveren voor de verkeersveiligheid. Daartoe moet het draagvlak voor verkeersveiligheid en de uitwerking van Duurzaam Veilig bij de (gemeente)politiek worden vergroot. Daarnaast kan geld vaak ook effectiever worden besteed.

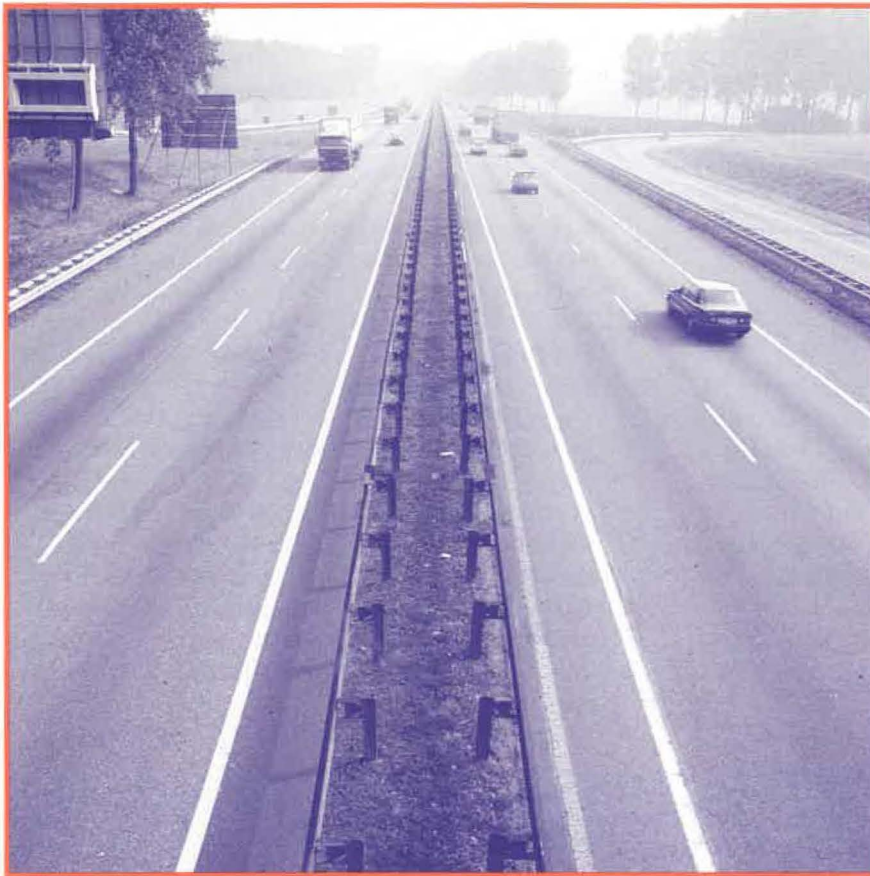
Fondsvorming zou ook een mogelijkheid kunnen zijn. Het investeren in een DV-infrastructuur is bedoeld om mensenlevens te sparen. De kosten die daardoor worden bespaard, zouden in het fonds kunnen worden gestort en gebruikt voor maatregelen die passen binnen een verdere uitbouw van de DV-aanpak.

Voorkomen moet worden dat de DV-systeembenaarding stuk loopt op hap-snap werk als gevolg van een te kort aan financiële middelen.

Betrokkenheid burgerij/aansprakelijkheid

Gemeenten kunnen verantwoordelijk worden gesteld voor verkeersongevallen binnen hun beheersgebied die hun oorzaak vinden in, of die worden beïnvloed door de infrastructuur. Dit gebeurt over het algemeen (te) weinig. Bovendien is er geen sanctie op gemeenten die niet aan Duurzaam Veilig doen; dit is te vrijblijvend.

Vanuit de maatschappij zou moeten worden aangedrongen op een DV-aanpak. Dit vereist dat bewoners worden geïnformeerd over deze aanpak en de eisen die aan de infrastructuur mogen worden gesteld. Met succes worden in een aantal gemeenten buurtsgewijs (sociale vernieuwings)projecten uitgevoerd, waarbij ook de verkeerssituatie wordt meegenomen. Ook kan worden overwogen het bedrijfsleven te laten participeren in Duurzaam Veilig via onder andere cursussen en projecten ter beïnvloeding van de vervoerwijzekeuze. Uiteindelijk verdient een bedrijf deze kosten dubbel en dwars terug doordat er minder ongevallen met werknemers plaatshebben en minder ziekteverzuim optreedt.



Meer gemeenten vergroten het maatschappelijke draagvlak via educatieprojecten. Deze ontwikkeling moet zeker doorgaan.

Het is in het belang van een duurzaam veilig verkeers- en vervoerssysteem dat de DV-visie en de veiligheidsbeleving van de weggebruikers aan elkaar worden getoetst. Communicatie tussen overheden en burgerij is noodzakelijk om zowel de subjectieve als objectieve verkeersveiligheid te kunnen verbeteren.

Veiligheids Effect Rapportage

Op een of andere manier moet worden gegarandeerd dat altijd aandacht wordt gegeven aan verkeersveiligheid. Over de vorm lopen de meningen uiteen. Dit kan door verkeersveiligheid in alle RO-plannen mee te nemen, door een paragraaf in een vervoerplan aan verkeersveiligheid te wijden, of via een wettelijk geregelde VER. Een andere visie is dat een goed verkeers- en vervoerplan moet zijn doorspekt met veiligheid; een aparte veiligheidsparagraaf is dan niet nodig.

Het merendeel is voorstander van een verplichte verkeersveiligheidsparagraaf in ruimtelijk plannen. Een minderheid is voorstander van een verplichte VER.

Decentraal/centraal

Decentralisatie heeft geleid tot minder gevoel van verantwoordelijkheid bij het Rijk. Vervoerregio's houden over het algemeen te weinig rekening met

een DV-infrastructuur. Daarbij komt nog dat ze vaak verzuimen de ROV's te betrekken bij de planvorming c.q. invulling van de verkeersveiligheidsparagraaf. Via het RVVP is het mogelijk, het draagvlak voor Duurzaam Veilig bij gemeenten te verbreden. De status van het ROV zal in de nieuwe situatie aan kracht winnen. ROV's kunnen gemeenten en bewonersgroepen (meer) informeren en adviseren over Duurzaam Veilig. Daartoe is inmiddels een aantal brochures over de DV-aanpak geproduceerd.

Over het algemeen vinden de ROV's dat ze voldoende kennis in huis hebben om te adviseren. Desondanks zou een centrale databank van kennis/maatregelen/experimenten op nationaal niveau zeer nuttig zijn. De ROV's zullen ook een rol moeten gaan spelen in het motiveren van de regionale en lokale bestuurders om Duurzaam Veilig 'tussen de oren' te krijgen. Gemotiveerde bestuurders kunnen beter het draagvlak met de burgers uitbouwen om maatregelen

geaccepteerd te krijgen ten gunste van een duurzaam veilig verkeers- en vervoerssysteem.

De gemeenten willen wel Duurzaam Veilig, maar de onderlinge samenwerking om dit gebiedsgewijs in te voeren, is nog niet gerealiseerd. Het is van essentieel belang dit draagvlak ontwikkelen.

Verdere invulling van DV

In de verdere uitwerking van duurzaam veilig wegverkeer zullen de aspecten educatie, snelheidsbeïnvloeding en financiering speciale aandacht moeten krijgen. Vervolgens zullen criteria moeten worden ontwikkeld waaraan RO-plannen en verkeers- en vervoerplannen op Duurzaam Veilig kunnen worden getoetst. De behoefte aan een soort checklist is groot. Deze kan een hulp zijn voor gemeenten die een planmatige aanpak voor de toekomst nastreven. De belangrijkste invalshoek voor invulling van Duurzaam Veilig ligt echter in de implementatie in de regionale verkeers- en vervoerplannen. De vervoerregio zal ook voor wat betreft de verkeersveiligheid in de nabije toekomst een centrale rol moeten gaan spelen.

Corridor-benadering en gebiedsgewijze aanpak krijgen nog veel te weinig een verkeersveilige invulling. Op dit moment stimuleert de centrale overheid experimenten in deze richting. Een goede receptuur voor een DV-aanpak is hierbij vereist en zal zo snel mogelijk moeten worden ontwikkeld.

Per jaar loopt een Nederlander 550 km!



In een duurzaam veilig verkeerssysteem is de mens de maat der dingen. De mens is van nature voetganger. Mensen willen zich verplaatsen. Wij concluderen dus dat in een duurzaam veilig verkeerssysteem voetgangersvoorzieningen moeten worden opgevat als een basiswaarde.

Onderzoek van de Voetgangersvereniging heeft aangetoond hoe belangrijk de rol van het te voet gaan is: de helft van de tijd die mensen in het verkeer doorbrengen, zijn zij voetganger. Per jaar loopt de gemiddelde Nederlander 550 km buiten. Vrijwel alle verplaatsingen beginnen en eindigen met een stukje lopen. Een kwart van alle verplaatsingen wordt geheel te voet afgelegd. In Duurzaam Veilig wordt de nadruk gelegd op preventie van onveiligheid en het bieden van goede voorwaarden voor een veilige verkeersdeelnemers. De doelstellingen kunnen alleen worden bereikt met een planmatige aanpak die lange tijd wordt volgehouden. Dat vergt nogal wat bestuurlijke durf.

Basis voor de plannen moet zijn een goede inventarisatie van verplaatsingsbehoeften van de verschillende groepen mensen en de condities die daarvoor nodig zijn. Een voorspelling van het toenemende autobezit en -gebruik is in dit verband niet genoeg. Andere verplaatsingswijzen verdienen evenveel aandacht. Wat betreft de voetganger: in 2015 zullen er ongeveer evenveel voetgangers op straat zijn. Eén op de vijf mensen heeft dan, onder meer ten gevolge van de vergrijzing, een verkeershandicap. Die mag je niet in de kou laten staan, zeker niet als de mens de maat der dingen is. In de toekomst zullen alle mensen te voet en met de fiets meer risico lopen in het verkeer. Daarop moet nu al worden ingespeeld. Aan het verkeers- en vervoerssysteem moeten voor voetgangers basiseisen worden gesteld: gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Bij de ontwikkeling van concrete plannen moet eerst worden gewerkt aan de ruimtelijke structuur en vervolgens pas aan de verkeerskundige invulling. De eerste invalshoek is die van de ruimtelijke ordening. Op het niveau van structuur- en bestemmingsplannen moet worden nagegaan in hoeverre verplaatsingen met de auto kunnen worden voorkomen. En, als er geen reële alternatieven zijn, in hoeverre ernstige conflicten kunnen worden voorkomen. In plannen moet worden geprobeerd om zó met herkomsten en bestemmingen te schuiven, dat

zo min mogelijk autoverkeer wordt uitgelokt. Als de mogelijkheden daarvan zijn uitgeput, kan worden geprobeerd de routes tussen herkomst en bestemming zo te beïnvloeden dat alternatieven voor autogebruik zo aantrekkelijk mogelijk zijn. Een belangrijk uitgangspunt daarbij is de indeling in verblijfsgebieden, ontsluitingswegen en stroomwegen. De gehele bebouwde kom moet worden opgevat als verblijfsgebied, met uitzondering van een beperkt aantal ontsluitingswegen en een nog kleiner aantal stroomwegen. Verblijfsgebieden moeten zo groot zijn dat de meeste dagelijkse bestemmingen, zeker van kwetsbare groepen als kinderen, ouderen en mensen met een handicap, te voet of met de fiets kunnen worden bereikt zonder dat men ontsluitingswegen hoeft over te steken. Een omvang van 200 ha en meer is functioneel en haalbaar, zie Houten en de binnenstad van Groningen. Vastgesteld moet worden, aan welke uitrustings-eisen die verschillende soorten wegen moeten voldoen. De inrichting moet in overeenstemming zijn met de functie. Verblijfsgebieden moeten zo worden ingericht dat er niet sneller 30 km/h wordt gereden. Oversteekvoorzieningen moeten onnodig zijn. In verblijfsgebieden zijn aparte fietspaden uit den boze. Rijlopers zouden nergens breder dan 6 meter mogen zijn. Bredere profielen moeten worden gesaneerd. Ontsluitings- en stroomwegen moeten als zodanig zeer herkenbaar zijn, in ieder geval door het wegprofiel. Op dit punt worden verkeersdeelnemers te vaak op het verkeerde been gezet. Bij ontsluitingswegen zijn adequate voetgangersvoorzieningen, zeker vanwege de veiligheid, een vereiste. Er moeten goed afgescheiden trottoirs zijn en daar waar voetgangersroutes de weg kruisen, zijn oversteekvoorzieningen nodig. Op ontsluitingswegen zijn dat tenminste zebra's met middengeleiders en andere voorzieningen die er voor zorgen dat de gemiddelde automobilist er langzamer dan 50 km/h rijdt. Op stroomwegen gaat het om ongelijkvloerse oversteekvoorzieningen (tunnels of bruggen).

Opgemerkt moet worden dat het volgens de Voetgangersvereniging bij Duurzaam Veilig niet alleen om de vormgeving van de infrastructuur gaat. Onder de bevolking moet voor Duurzaam Veilig een draagvlak worden gecreëerd. Voorts horen er ook in thuis: functiegerichte wetgeving (bijvoorbeeld aparte verkeersregels voor verblijfsgebieden), permanente verkeerseducatie en verbeterde voertuigen. Aansluitend daarop hebben gedragsgerichte maatregelen als wetshandhaving en gedragsvoorlichting idealiter niet meer functie dan plooiën glad strijken.

B.W. Jansen-Marsman, directeur

Onderweg met Duurzaam Veilig



Veilig Verkeer Nederland is een typisch voorbeeld van een verkeersorganisatie in het maatschappelijk middenveld. Wij hebben in de afgelopen zestig jaar allerlei mogelijke instrumenten ontwikkeld om ervoor te zorgen dat de zorg van de overheid met betrekking tot verkeersveiligheid ook de zorg van de

burger zou worden. Wij hebben daarbij gebruik gemaakt van allerlei communicatiemiddelen en educatieve inspanningen.

De traditionele situatie was en is dat de centrale overheid haar plannen en maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid als voldongen feit neerlegt bij de burger. Bij de overdracht van deze informatie spelen maatschappelijke organisaties een rol. De burger/weggebruiker komt in deze situatie eigenlijk uitsluitend als object. Nieuwe inzichten, waaronder het begrip Duurzaam Veilig hebben wat ons betreft deze verhouding in een ander daglicht gesteld.

Juist de weggebruiker, de mens, moet worden gemotiveerd en gemobiliseerd om het spel van verantwoord verkeersgedrag mee te spelen. Dat betekent dat de burger dan ook de kans moet krijgen zijn inbreng in dit spel te leveren.

Invloed van het begrip Duurzaam Veilig

De introductie van Duurzaam Veilig lijkt een oplossing in te houden voor het dilemma waarin overheid en burgers zitten als het gaat om de verkeersveiligheid. De uitwerkingen van Duurzaam Veilig wekken de indruk dat de verkeersonveiligheid structureel kan worden opgelost door middel van infrastructurele en voertuigtechnische maatregelen. Het gewenste gedrag kan dan worden afgedwongen door middel van beperking van de keuzevrijheid en vergaande geleiding van de weggebruiker.

Alhoewel op infrastructureel en technologisch gebied veel maatregelen kunnen worden genomen die de verkeersveiligheid duurzaam kunnen verbeteren en die dan ook toe te juichen zijn, mogen twee dingen niet over het hoofd worden gezien:

1. De mens/weggebruiker kan de keuzen die hij nu moet maken, over het algemeen best aan (het gaat maar eenmaal op de dertig miljoen handelingen mis) dat wil zeggen: hij heeft geen evident probleem;

2. Veranderingen in infrastructuur volgens het concept Duurzaam Veilig veronderstellen inzicht in wat weggebruikers duidelijk en wenselijk vinden. Een maatregel is immers pas duurzaam als er overeenstemming is tussen vorm, functie en gebruik. Over dit laatste criterium beslist de weggebruiker.

Ontwikkelingen in de sfeer van Duurzaam Veilig maken duidelijk dat de verstopte communicatie tussen wegbeheerder en weggebruiker weer op gang moet worden gebracht, waarbij beide partijen duidelijk moeten maken dat het hun niet gaat om het doordrukken van hun belangen, maar het nemen van hun verantwoordelijkheden. De overheid dient hierin een voorbeeldfunctie te vervullen.

VVN ziet haar rol steeds meer in het beschikbaar stellen van kanalen waardoor betrokkenen met elkaar kunnen communiceren. VVN treedt hierbij dienstverlenend op, levert informatie, bewaakt de kwaliteit en stimuleert de discussie (VVN als katalysator). Het netwerk van plaatselijke afdelingen zorgt voor 'oppervlak' en inbedding in de samenleving (VVN als ontmoetingsplaats).

Wij zijn vanuit deze optiek blij met Duurzaam Veilig want dit begrip biedt aanknopingspunten om de verkeersveiligheid heel dicht bij ieders huis te halen en dit onderwerp bij uitstek op regionaal en lokaal niveau aan te pakken. Een voorbeeld van onze aanpak zijn de VVN-wandelingen 'Duurzaam Veilig Onderweg' die in het voorjaar van 1994 op verschillende locaties in Nederland zullen worden georganiseerd en waarvan een demonstratie te zien is op de Ideeënmarkt.

Drs. Joop G. Goos, directeur

Ideeënmarkt

Rond de congreszaal is een expositie georganiseerd. Daar wordt een overzicht gegeven van de experimenten en beschikbare materialen (brochures) waarin het Duurzaam Veilig-concept is uitgewerkt. Daarnaast kunt u de vijf uitwerkingen van de prijsvraaginzendingen bekijken.

Geen gemiste kans - of wel?



Duurzaam Veilig biedt een kans om de openbare ruimte weer veilig en leefbaar te maken. Kinderen Voorrang is van mening dat het geven van voorrang aan de verblijfsfunctie en het verminderen van het gemotoriseerde verkeer voorwaarden zijn. Ook op wegen met een stroomfunctie moet een

snelheidsregime worden gevoerd dat is aangepast aan de aanwezigheid van langzame verkeersdeelnemers: 30 km/h wordt dan de regel en 50 km/h een uitzondering. Het trendbreukscenario [1] geeft het kader waarbinnen Duurzaam Veilig vorm moet krijgen.

De achtergrond van Duurzaam Veilig is het gegeven dat de mens feilbaar is. Uit de inrichting van de weg moet het gewenste gedrag logisch voortvloeien. Infrastructurele aanpassingen moeten de verkeersdeelnemers helpen bij de keuze van het juiste rijgedrag op de juiste plek. Zoals in het rapport 'Naar een duurzaam veilig wegverkeer' wordt aangegeven, houdt dat voor wegen in verblijfsgebieden in, dat er niet harder dan 30 km/h mag worden gereden. Kinderen Voorrang is het daarmee in beperkte mate eens. Als we namelijk het verkeer duurzaam veilig willen maken, is 30 km/h in woonwijken niet genoeg. Kinderen komen immers overal, ook op verkeersaders en ontsluitingswegen. De route van huis naar school voert maar al te vaak langs of over dergelijke wegen. Ook daar moet de snelheid omlaag en moeten infrastructurele maatregelen worden genomen om de automobilist te helpen zich aan deze aangepaste snelheid te houden.

Voorts blijft er een aantal andere vraagtekens en kritiekpunten. Onduidelijk blijft bijvoorbeeld op grond van welke criteria de wegbeheerder bepaalt of een straat tot een verblijfsgebied hoort of een ontsluitingsfunctie heeft. Wat is een 'zo groot mogelijk verblijfsgebied'? En welke snelheid wordt op een ontsluitingsweg toegestaan: 30, 50 of zelfs 70 km/h? Het idee van een functie-indeling op zich geeft hier geen antwoord op.

Vaag blijft het verband tussen de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer en de veiligheid. Duurzaamheid is naar de mening van Kinderen Voorrang niet te combineren met de huidige groei van het gemotoriseerde verkeer. Duurzaam Veilig biedt echter kansen

het autoverkeer tot een aanvaardbaar niveau terug te dringen. Maar als niet van tevoren een aantal uitgangspunten worden gedefinieerd, kan Duurzaam Veilig zich ontpoppen als een gemiste kans.

Naar de mening van Kinderen Voorrang moeten met name drie uitgangspunten worden geformuleerd:

1. binnen de hele bebouwde kom krijgen het langzaam verkeer en de verblijfsfunctie voorrang. De maximumsnelheid wordt 30 km/h op alle wegen binnen de bebouwde kom, ook op wegen met een ontsluitingsfunctie;
2. bij de verdeling van de openbare ruimte wordt zorg gedragen voor meer autovrije ruimten. Dat kan onder meer door het verlagen van de parkeernorm, het verbreden van stoepen en het inrichten van autovrije wijken en binnensteden;
3. het daadwerkelijk terugdringen van het aantal auto's is een inherente doelstelling. Dat gebeurt onder meer door het ontmoedigen van autogebruik en -bezit door infrastructurale en verkeerscirculatiemaatregelen. De doelstelling van het trendbreukscenario (70% minder automobiliteit ten opzichte van 1984) vormt hierbij het uitgangspunt.

Snelheids- en mobiliteitsbeheersing, een ruimtelijk ordeningsbeleid dat voorrang geeft aan de leefbaarheid van de bebouwde kom en een krachtige stimulering van andere vervoerwijzen zijn maatregelen die samen kunnen leiden tot daadwerkelijk een duurzaam veilig wegverkeer.

[1] Trendbreukscenario 'Schoon op weg', P. Peeters, uitgegeven door de Stichting Milieudefensie en Wijs op Weg, 1988.

Drs. Ute Breithaupt, beleidsmedewerker

Welke categorie verkeersdeelnemers is uitgangspunt voor DV?



In Duurzaam Veilig staat de aanpassing van de verkeersomgeving aan de kennis en vaardigheden van de verkeersdeelnemers centraal. Duurzaam Veilig houdt derhalve een verschuiving in van symptoombestrijding naar een preventieve aanpak. De Fietsersbond enfb onderschrijft dit

uitgangspunt van harte. Immers, het biedt de mogelijkheid de verkeersonveiligheid aan te pakken met maatregelen die de verplaatsingsbehoefte en de vervoerwijzekeuze beïnvloeden. Er is geen garantie dat die mogelijkheid ook daadwerkelijk zal worden benut. Veel zal afhangen van de wijze waarop de verschillende functies van wegen (stroomfunctie, gebiedsontsluitende functie en erftoegangsfunctie) zullen worden toegekend aan het wegennet. Essentieel is daarbij welke categorie verkeersdeelnemers als uitgangspunt wordt genomen. Een functionele indeling van het wegennet voor de voetganger en de fietser ziet er anders uit dan een indeling die het autoverkeer als vertrekpunt heeft. Een weg kan voor de fietser een stroomfunctie hebben, maar dit wil absoluut niet zeggen dat de weg dan ook voor het autoverkeer een stroomfunctie moet krijgen. Andersom zijn wegen met een stroomfunctie voor het autoverkeer meestal niet de beste verbindingen voor het fietsverkeer. Sterker nog, sommige van die wegen (autosnelwegen bijvoorbeeld) hebben per definitie geen functie voor de fietser en de voetganger. Overigens is de Fietsersbond van mening dat het in veel gevallen wél goed mogelijk is een verblijfsfunctie voor fietsers en voetgangers te combineren met een stroomfunctie voor fietsers.

De Fietsersbond vindt dat de categorisering van wegen moet weerspiegelen dat verkeersveiligheidsbeleid en mobiliteitsbeleid hand in hand gaan. Vanuit de erkenning dat verkeersonveiligheid fundamenteel wordt veroorzaakt door de massa en snelheid van het autoverkeer, dienen maatregelen voor een duurzaam veilig verkeerssysteem tevens in te houden dat het autogebruik wordt teruggedrongen en dat milieuvriendelijke en verkeersveilige vervoerwijzen (langzaam verkeer en openbaar vervoer) worden bevorderd. Voor de categorisering van wegen - als een belangrijke maatregel om tot een duurzaam veilig verkeerssysteem te komen - bete-

kent dit dat de (potentiële) verplaatsingspatronen van voetgangers en fietsers als vertrekpunt worden genomen.

Een uitwerking van Duurzaam Veilig in deze richting heeft grotere verblijfsgebieden, en dus een grofmaziger autonetwerk, tot gevolg. Bovendien wordt dan bereikt dat wegen met een stroomfunctie voor het autoverkeer zo min mogelijk een barrière vormen voor de fietser, de voetganger en het openbaar vervoer. Een dergelijk perspectief kan gestalte krijgen door verdere samenwerking tussen organisaties op het gebied van verkeersveiligheid enerzijds, en die op het terrein van milieu en leefbaarheid anderzijds.

Drs. Paul van Weenen, beleidsmedewerker

Prijsvraag

Op het NVVC zal de ANWB Verkeersveiligheidsprijs worden uitgereikt.

De formule van deze prijs is geheel vernieuwd. Tot nu toe werd de prijs toegekend aan gemeenten die op grond van de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in hun beheersgebied waren geselecteerd. Dit keer heeft de ANWB een aantal adviesbureaus gevraagd hun visie te geven op de concretisering van het thema Duurzaam Veilig Wegverkeer.

Elk bureau heeft een geografisch gebied toegewezen gekregen en zal - op netwerkniveau - aangeven welke functie de diverse wegen in het gebied moeten vervullen volgens de functionele driedeling van het wegennet: stroomfunctie, gebiedsontsluitende functie en erftoegangsfunctie. Tevens zal elk bureau een concrete verkeerstechnische uitwerking geven van een drietal kenmerkende situaties in het gebied.

Globaal overzicht dagprogramma

- 09.30 Zaal open.
- 10.00 Welkomstwoord
door **Mr. P.A. Nouwen**, Hoofddirecteur Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB.
- 10.15 Opening door **Mw J.R.H. Maij-Weggen**, Minister van Verkeer en Waterstaat.
- 10.30 De stand van zaken rond het thema Duurzaam Veilig
door **Drs. M.J. Koornstra**, Directeur Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.
Een verkenning, mede op basis van regionale ervaringen.
- 11.00 Pauze/Ideeenmarkt.
- 11.30 De mens en een duurzaam veilige infrastructuur
door **Prof.dr. W.A. Wagenaar**, Hoogleraar Toegepaste Functieleer, Rijksuniversiteit Leiden.
In hoeverre kunnen we het gedrag van de verkeersdeelnemer beïnvloeden door het aanbieden van een infrastructuur die door zijn vormgeving de kans op foute waarnemingen, beslissingen en handelingen verkleint. Welke mogelijkheden biedt educatie?
- 12.00 Centraal/decentraal beleid, bezien vanuit nationaal perspectief
door **Mr. P.J. Biesheuvel**, Voorzitter Vaste Commissie Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer.
Invoering van Duurzaam Veilig stelt eisen aan ons openbaar bestuur; niet alleen inzake de politieke en bestuurlijke aandacht en prioriteitsstelling die aan het onderwerp verkeersveiligheid zou 'behoren' te worden gegeven, maar ook bij de nadere invulling en uitwerking ervan. Juist in een periode van regiovorming en bestuurlijke decentralisatie is het de vraag op welke wijze dit effectief kan.
- 12.30 Lunchpauze.
- 13.00 Gelegenheid tot bezoek aan Intertraffic '94.
- 14.30 Centraal/decentraal beleid, bezien vanuit regionaal perspectief
door **Ing. J.I. Hennekeij**, Gedeputeerde voor Infrastructuur, Provincie Zeeland.
Rapportage aan de hand van een regionaal voorbeeld in Zeeuws-Vlaanderen over de praktijk van alledag inzake gekozen aanpak, bestuur en financiering.
- 15.00 Pauze/Ideeenmarkt.
- 15.30 Hoe financiert men duurzame veiligheid?
door **Ir. P.M.W. Elsenaar**, Hoofdingenieur-Directeur Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
De kosten van veranderingen aan de infrastructuur komen volgens SWOV-ramingen uit op 60 miljard gulden voor 30 jaar, dat wil zeggen: 2 miljard gulden per jaar. Deze 2 miljard moeten deel uitmaken van het beschikbare budget van 5 miljard voor investeringen in de wegenbouw. Er zijn echter vraagtekens geplaatst bij deze redenering. Ook uit de praktijk komen geluiden dat een verschuiving van budgetten niet zonder meer mogelijk is. Daarom worden de financieringsmogelijkheden voor DV tijdens het NVVC expliciet besproken.
- 16.00 Uitreiking van de Verkeersveiligheidsprijs 1994
door **Ir. J. Barkhof**, Plaatsvervangend Hoofddirecteur ANWB.
Vijf onderzoeksbureaus is gevraagd naar hun visie op Duurzaam Veilig Wegverkeer. Hun uitwerkingen kunnen ook op de Ideeenmarkt worden bezichtigd.
- 16.15 Sluiting/samenvatting door **Ir. R. Arnoldy**, Voorzitter SWOV.
- 16.20 Duurzaam Veilige Borrel.

Dagvoorzitter: **Mr. Sam G. Schouten**

Tijdens de pauzes bestaat de mogelijkheid een bezoek te brengen aan de internationale tentoonstelling en vakbeurs Intertraffic '94.

13 SEP. 1994

1994

nationaal

VERKEERSVEILIGHEIDSCONGRES

3

CONGRESKRANT



Congresbundel

Het NVVC 1994 stond in het teken van duurzaam veilig wegverkeer. De belangstelling voor dit onderwerp was groot: ruim 600 bezoekers kwamen naar de RAI, waar velen ook een kijkje namen op Intertraffic.

Tijdens het congres lag het accent op kennisoverdracht via inleidingen en een Ideeënmarkt. In de inleidingen kregen de technische en organisatorische uitvoering van Duurzaam Veilig en de financiering ervan ruime aandacht.

De Ideeënmarkt gaf een beeld van de stand van zaken, inclusief de visies op DV van de mededingers naar de ANWB-Verkeersveiligheidsprijs 1994.

De NVVC-organisatie wilde partijen die zich regionaal en landelijk met verkeersveiligheid bezighouden, informeren alsook afstemming en overeenstemming bereiken over DV. Teneinde een brede en maximale betrokkenheid op regionaal niveau te bewerkstelligen, is eerst regionaal over de realisatie-mogelijkheden van DV gediscussieerd. De vragen die centraal stonden, zijn in de eerste NVVC-krant besproken. De uitkomsten van deze discussie-middagen waarbij de ROV's een centrale rol hebben gespeeld, dienden als input voor het congres en stonden in de tweede Congreskrant. Ook tijdens het NVVC stonden de volgende vragen centraal.

- Hoe staat het met de ontwikkeling van DV?
Bij het vertalen van het DV-concept blijkt men op praktische bezwaren te stuiten. Tijdens het congres is een en ander aan de hand van het regionaal pilot-project West Zeeuws-Vlaan-

5tg41970 f!

INHOUD

Mr. P.A. Nouwen, Welkomstwoord	4
Mw J.R.H. Maij-Weggen, Openingstoespraak	5
Mr. Pieter van Vollenhoven, Duurzaam Veilig, een integrale manier van denken	6
Drs. M.J. Koornstra, De stand van zaken rond duurzaam veilig wegverkeer	7
Prof.dr. W.A. Wagenaar, De mens en een duurzaam veilige infrastructuur	12
Mr. P.J. Biesheuvel, Centraal/decentraal beleid, gezien vanuit nationaal perspectief	13
Ing. J.I. Hennekeij, Centraal/decentraal beleid, gezien vanuit regionaal perspectief	15
Ir. P.M.W. Elsenaar, Hoe financiert men duurzame veiligheid?	17
Ir. J. Barkhof, Uitreiking ANWB-Verkeersveiligheidsprijs 1994	19

COLOFON

Eindredactie:

Redactie bureau Control-Home, Den Haag

Lay-out:

Studio ANWB

ANWB, Den Haag, 1994
Belangenbehartiging / afdeling Verkeer en Vervoer, postbus 93200,
2509 BA Den Haag.



deren toegelicht. Over het algemeen geldt dat de voorgestelde maatregelen grote investeringen vereisen. Het pilot-project toont aan dat in dunbevolkte gebieden tegen geringere kosten 80% van de veiligheids-taakstellingen kan worden gerealiseerd. Bovendien kunnen bepaalde negatieve effecten van maatregelen voor de landschappelijke inrichting worden voorkomen. De Ideeënmarkt gaf een beeld van de stand van zaken.

- *In hoeverre zijn het handelen van de verkeersdeelnemers en de ruimtelijke verkeersomgeving bepalend voor de verkeersonveiligheid?*

In het DV-concept wordt uitgegaan van een feilbare mens. Tijdens het congres is het handelen van de 'gewone' mens als verkeersdeelnemer uiteengezet en het verkeersgedrag in relatie tot de inrichting bekeken.

- *In hoeverre moet bestrijding van verkeersonveiligheid centraal of decentraal worden georganiseerd?*

Er blijkt consensus te bestaan over het feit dat centraal en regionaal beleid elkaar moeten aanvullen. Een regionaal verkeersveiligheidsbeleid kan niet zonder centrale sturing, maar regionaal moet men ruimte krijgen om een passende invulling te geven. Deze visie is tijdens het congres zowel vanuit de regionale als de centrale invalshoek bevestigd.

- *Hoeveel geld kost een duurzaam veilig verkeers- en vervoerssysteem nu eigenlijk en wie gaat het financieren?*

De geschatte kosten van een duurzaam veilig systeem lopen nogal uiteen. De behoefte aan geld lijkt aanmerkelijk groter dan het budget dat het ministerie van V&W ervoor kan vrijmaken. Extra financieringsbronnen voor een DV-verkeerssysteem blijken vooralsnog beperkt. Een aantal sprekers uitte zijn zorgen over de financieringsmogelijkheden die beschikbaar zijn. Financiering vraagt om enige creativiteit. De nadruk zou moeten liggen op het mee-liften met onderhoudsbudgetten.

Het NVVC heeft, zo blijkt uit een groot aantal reacties, het denken en discussiëren versterkt. De verwachtingen voor het congres waren - mede als gevolg van de voorronden in de regio's - hoog gespannen. De verwachtingen heeft het congres zeker niet op alle punten kunnen inlossen. Dit was aanleiding voor een aantal organisaties om zelf de handen uit de mouwen te steken. Vanuit diverse invalshoeken worden symposia en workshops georganiseerd, onder meer:

- een studiedag van de VBV over de functie-eisen van wegen van de toekomst;
- een workshop georganiseerd door VVN als vervolg op het wandelroute-project Utrecht dat werd gepresenteerd op de Ideeënmarkt;
- een studiedag van de Pressiegroep Kinderen Voorrang over car-sharing in gemeentelijk beleid.

Ook de ANWB-prijsvraag krijgt een vervolg. Drie prijsvraag-inzendingen zullen ieder in de regio waarop zij betrekking hebben, worden gepresenteerd. Daarnaast wordt door de ANWB in samenwerking met de Stichting C.R.O.W een workshop georganiseerd waarbij een aantal DV-uitwerkingen van één regio de basis zal zijn voor discussie tussen adviesbureaus, wegbeheerders en beleidmakers.

Tijdens het NVVC pleitte de Minister voor goede samenwerking met de organisaties verenigd in het Platform DV. Ondertussen hebben de Dienst AVV en de Hoofdafdeling Verkeersveiligheid ieder een plan van aanpak opgesteld. De volgende stap zou moeten zijn dat het Basisdocument van het Platform naast de andere plannen wordt gelegd en dat activiteiten worden gecoördineerd ten gunste van het veiligheidsbeleid. Het NVVC heeft bevestigd dat er in ieder geval behoefte bestaat aan gecoördineerd beleid. Hoe eerder er inzicht is in de maatregelen en hun effecten, des te eerder kan ons verkeerssysteem worden verbeterd.

De conclusie van de NVVC-organisatie is, dat bepaald positief kan worden teruggekeken op de congresdag. Niet alle vragen werden beantwoord, wel is een aanzet gegeven tot verdere discussie en aanpak van DV. Met name de financieringsproblematiek vraagt om verdere uitwerking.

● *Tot ziens op het NVVC 1996!*

In deze krant, die tegelijk congresbundel is, vindt u een verkorte weergave van de gesproken inleidingen. Daarnaast ook meer over de presentaties op de Ideeënmarkt, waaronder de inzendingen van de ANWB-Verkeersveiligheidsprijsvraag 1994 die werden gepresenteerd.

In de koffie- en lunchpauze bleek grote belangstelling voor de Ideeënmarkt. Die nodigde vaak uit tot levendige discussies met en tussen de bezoekers onderling.

De SWOV, het adviesbureau Le Gras & Van de Werken en de Voetgangersvereniging VBV gaven hier hun opvatting over het concept Duurzaam Veilig. Le Gras & van de Werken pleiten voor een verdieping van de rijtaak-analyse om te komen tot inrichtingseisen voor het ontwerp van verblijfsgebieden.

De VBV meent dat 'de mens' als maat der dingen niet bestaat. In zijn diverse rollen als weggebruiker stelt 'de mens' steeds andere eisen aan zijn omgeving. Een van de groepen die nadrukkelijk aandacht moet krijgen is het kind, waarvoor de Pressiegroep Kinderen Voorrang op ludieke manier aandacht vroeg. Verkeer en Waterstaat presenteerde zich o.a. in het kader van het Masterplan Fiets waarbij fietsen als een veilige vorm van verplaatsen werd gepromoot.

Het ROVO samen met het Politie Verkeersinstituut en VVN benadrukte de mogelijkheden van instructie voor verkeersveilig gedrag. Het POV Zuid-Holland toonde educatiepakketten ten behoeve van verkeersveiligheidscoördinatoren bij politie, gemeente en onderwijs.

Op de Ideeënmarkt waren ook voorbeelden van een DV-inrichting van wegen en gebieden te zien, namelijk die van twee woonwijken in Zoetermeer en de uitwerking van het project in West Zeeuws-Vlaanderen.

In een hoek van de Ideeënmarkt stonden informatiepanelen met de vijf inzendingen van de ANWB-Verkeersveiligheidsprijs met globale DV-uitwerking voor een regio.

Standhouders op de Ideeënmarkt

Gemeente Zoetermeer
Le Gras & Van de Werken Verkeersadviseurs
Ministerie van V&W, Hoofdafdeling
Verkeersveiligheid
Ministerie van V&W, Masterplan Fiets
ROV Overijssel
POV Zuid-Holland
Pressiegroep Kinderen Voorrang
SWOV
Traffic Test bv / Provincie Zeeland
Veilig Verkeer Nederland
Voetgangersvereniging VBV

Welkomstwoord

De aandacht voor de strijd tegen verkeersonveiligheid lijkt wel eens te verslappen, maar een congres als dit, met 600 deelnemers, logenstraft dat. Binnen de visie van de ANWB op mobiliteit (en op hulpverlening) spelen bereikbaarheid en leefbaarheid vaak een hoofdrol, maar veiligheid is zeker geen bijkomstigheid.

Per traditie is de vereniging vanuit drie invalshoeken intensief bezig met veiligheid. Allereerst de techniek, omdat een belangrijk deel van de (on)veiligheid achter de tekentafel ontstaat. Maar juist ook het betrekken van de weggebruiker zelf in de beoordeling van verkeersmaatregelen die zijn gedrag willen beïnvloeden, is een belangrijke taak. Ik herinner aan ons gebruikersonderzoek naar de snelheidsremmende maatregelen die als 'duurzaam-veilig-maatregel' in Drenthe worden getest. Het tweede punt is de educatie. De weggebruiker voorzien we al jarenlang van informatie om de kwaliteit van de rijvaardigheid te verbeteren: voortgezette rij-opleiding, vernieuwing van lesmethoden en een erkenningsregeling voor rij scholen horen daar ook bij. Ten slotte de hulpverlening. Ik noem de Luchtwacht-in-oprichting: de spoedeisende hulpverlening per helikopter, die nog dit jaar letterlijk het luchtruim kiest. Slachtoffers zullen onder meer een grotere kans tot overleven hebben en sneller herstellen.

'Nieuwe wijn in nieuwe zakken', zo stond op de tweede congreskrant. Maar basisprincipes blijven overeind. Eén daarvan is het onderscheid tussen verblijfs- en verkeersgebieden. DV vraagt om een ergonomische benadering, waarbij meer rekening wordt gehouden met mogelijkheden en beperkingen van de mens in al zijn hoedanigheden. Dat houdt in dat weggebruikers een grotere inbreng moeten hebben bij de vormgeving; laten meedenken en adviseren over de inrichting van de ruimte. De methode 'Buiten gewoon veilig verkeer', ontwikkeld in samenwerking met het ROV Flevoland, is een voorbeeld daarvan. Als het gaat om vorm en inrichting is het een methode om bewoners te betrekken bij de duurzaam veilige aanpak van kleinschalige verkeersproblemen in hun omgeving. Hun wordt de weg gewezen naar relevante organisaties en de juiste loketten. Als deze methode landelijk wordt ingevoerd, kan (meer affiniteit met en) een breder draagvlak ontstaan voor het streven naar duurzaam veilig wegverkeer.

Evenals de infrastructuur moet ook de regelgeving door duidelijkheid en geloofwaardigheid leiden tot gewenst gedrag. ANWB-onderzoek wijst uit dat 84% van de Nederlanders vindt dat de verkeersmentaliteit de afgelopen vijf jaren is verslechterd. Het onderzoek laat een opmerkelijk verschil zien tussen de agressie die men van anderen ervaart en de 'eigen agressie'. Snijden, bumperkleven en te hard rijden doen 'de anderen'. Zelf maakt men zich vooral schuldig aan wijzen, schelden en claxonneren. De ANWB start in juni een campagne 'Wat kan ik er aan doen?' om via intermediairs de agressie in het verkeer aan de orde te stellen.

Ook de wegbeheerder speelt een grote rol, daar waar gewenst gedrag niet direct voortvloeit uit infrastructuur en regelgeving. De beheerder moet duidelijk laten weten wat hij van de weggebruiker verlangt. Aanwijzingen van een ongeloofwaardige wegbeheerder worden genegeerd (bijvoorbeeld snelheid matigen bij wegwerkzaamheden, als daarvan in geen velden of wegen iets te bekennen is).

Duurzaam Veilig vraagt om acties op vele fronten. Het Platform DV, waarin zes maatschappelijke organisaties betrokken bij verkeersveiligheid hun krachten hebben gebundeld, heeft inmiddels een plan van aanpak opgesteld; voor de uitvoering daarvan zal steun van de overheid, in nationaal maar ook in Europees verband, onmisbaar zijn. In het Europees Parlement is op 8 maart jl. het Actieprogramma Verkeersveiligheid aangenomen, waarmee het Europees belang van verkeersveiligheid wordt onderkend. De Europese vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties en industrie hebben de European Road Safety Federation opgericht, die zijn expertise aan een Europees verkeersveiligheidsbeleid ten dienste stelt.

Tenslotte nog dit: de onveiligheid in het verkeer veroorzaakt veel ellende. In materieel (zo'n 9 miljard per jaar volgens een McKinsey rapport) en emotioneel opzicht. Binnen heel Europa geldt dat 50% van de gevolgen van verkeersonveiligheid als dramatisch ervaren worden, zelfs na drie jaar nog. In 90% van de gevallen geldt dat de familie van de slachtoffers een aanzienlijke aantasting van de kwaliteit van hun bestaan ervaart. Die cijfers zullen niet veranderen, maar in kwantiteit wel verminderen. Tijd heelt niet alle wonden en duurzame veiligheid moet dus ook in dit opzicht op lange termijn effect kunnen sorteren.

Openingstoespraak

Het gaat beter met de verkeersveiligheid in Nederland dan vijf jaren geleden. Het aantal verkeersdoden daalde met 12% (221 slachtoffers); het aantal gewonden met 15% (2107 ziekenhuisgewonden). Dat zijn althans de voorlopige cijfers over 1993. Binnenkort komt het CBS met definitieve cijfers. Als deze ontwikkeling doorzet, zullen we onze doelstelling voor het jaar 2000 (25% minder slachtoffers dan in 1985) waarschijnlijk halen.

Toch is iedere dode en ieder verkeersslachtoffer er één te veel. We moeten er in kunnen slagen een adequaat verkeers- en vervoerbeleid te ontwikkelen met als uitgangspunt: de mens als maat der dingen. De strijd tegen verkeersonveiligheid resulteerde onder meer in het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1991, in het kader waarvan een aantal nieuwe maatregelen is doorgevoerd. Ik breng u er enkele van in herinnering:

- de verplichting om ook achter in de auto gordels te dragen;
- de artikel 18-procedure (de politie kan dronken en/of roekeloze rijders het rijbewijs direct ontnemen);
- het advies om overdag licht te voeren;
- het beëindigen van het rijbewijstoerisme naar de Nederlandse Antillen in 1993;
- de invoering van snelheidsbegrenzers voor bussen en vrachtauto's.

Deze en meer maatregelen hebben geholpen vernoemde verminderingen te realiseren.

Ook zijn verbeteringen aangebracht aan de infrastructuur voor circa 60 miljoen gulden per jaar. Gemeenten hebben sinds het begin van deze kabinetsperiode 50% subsidie gekregen op het inrichten van 30 km-zones, het veiliger maken van fietspaden en het wegwerken van 'black spots'. Ook qua wetgeving is er veel werk verzet. Ik noem de invoering van het nieuwe RVV onder het motto 'Geef je verstand eens voorrang', met een vereenvoudiging van vele (vaak verouderde) verkeersregels. Verder is de nieuwe wegenverkeerswetgeving in een vergevorderd stadium van voorbereiding. Onderdeel daarvan is het bromfietscertificaat, bedoeld om de kennis te verhogen bij een heel kwetsbare groep: de jonge bromfietzers. Dan is er de invoering van het puntenstelsel, waarvoor het advies hopelijk nog 3 mei van de Raad van State komt.

Het verkeerssysteem is explosief gegroeid, maar in de loop der decennia nauwelijks aangepast. Duurzaam Veilig kunnen we dan ook gerust een inhaalslag noemen. De consequenties die volgen uit de ontwikkelingen van één eeuw, vallen niet in een paar

jaar ongedaan te maken. Maar we kunnen wel aan een ombuiging werken en ook oud beleid in nieuwe kaders passen. Ik denk dan aan het verbeteren van de onveilige 50- en 80-km wegen, bijvoorbeeld het proefproject met 80 km-wegen in Drenthe en de N9, de 80 km-weg tussen Alkmaar en Den Helder. Met een combinatie van infrastructurele maatregelen, publieksvoorlichting en trajecthandhaving is het aantal slachtoffers op de N9 in enkele jaren tot maar liefst 70% teruggebracht. DV is dus nadrukkelijk niet alleen maar infrastructuurbeleid. Voorlichting, opleiding, educatie en telematica zijn allemaal instrumenten die inzetbaar zijn bij de implementatie van Duurzaam Veilig.

Mijn ministerie heeft duidelijk gekozen voor decentralisatie. De vervoerregio's zijn verantwoordelijk voor de regionale verkeers- en vervoerplannen, die voor een deel door V&W worden gefinancierd. Verkeersveiligheid is een belangrijk criterium bij de toetsing van de plannen, ofwel: V&W geeft geen goedkeuring/medefinanciering als de verkeersveiligheid niet in de plannen is meegenomen. De regionale aanpak biedt daarnaast organisatorische voordelen en zorgt verder voor afstemming met het milieubeleid en de ruimtelijke ordening. Op korte termijn zullen besprekingen beginnen tussen rijk, provincies en gemeenten. Doel is te komen tot een gezamenlijk plan van aanpak voor implementatie van DV. Ook de rol van de maatschappelijke organisaties is daarbij belangrijk. De financiële consequenties zullen eveneens aan de orde komen. DV zal voor een groot deel kunnen worden gefinancierd uit bestaande middelen, onder meer die voor het onderhoud van wegen. Daarvoor staat immers een groot bedrag op de rijksbegroting.

Duurzaam Veilig is vooral een leidraad voor toekomstig beleid, ook in Europees verband. Als auto's niet harder mogen rijden dan 140 km/u, maak ze dan ook niet sneller, zoals dat in de Verenigde Staten gebeurt. Een bijeenkomst van de auto-industrie waarbij uniforme maximumsnelheden op het programma staan, zal in deze kwestie nuttig zijn. Vanuit Europa, waar ik me zeker met verkeersveiligheid zal bezighouden, zal ik de verdere ontwikkelingen in ons land nauwlettend volgen, waarbij u op mijn steun tot verdere implementatie van Duurzaam Veilig kunt blijven rekenen.

Duurzaam Veilig, een integrale manier van denken

De heer Van Vollenhoven, voorzitter van de Raad voor de Verkeersveiligheid, spreekt via de video tot de aanwezigen. Hij is tijdens het NVVC in de Verenigde Staten voor een bijeenkomst van de International Transportation Safety Association (ITSA), een samenwerking tussen Amerika, Canada, Zweden en Nederland. Dat congres gaat over een diepgaand onderzoek naar de oorzaak van ongevallen en de uitwisseling van aanbevelingen hieromtrent.

"Als voorzitter van de Raad voor de Verkeersveiligheid is mijn ervaring dat het streven naar een nieuwe, integrale manier van denken en doen om de verkeers- onveiligheid het hoofd te bieden, wordt onderschreven door allen die bij deze problematiek betrokken zijn. Niet in de laatste plaats door minister Maij-Weggen, die het begrip Duurzaam Veilig heeft geïntroduceerd in het derde Meerjarenplan Verkeersveiligheid", aldus de bemoedigende introductie van Van Vollenhoven.

Maar er zit volgens hem nog wel een addertje onder het gras en dat is de verminderde belangstelling van de politieke partijen voor het thema Duurzaam Veilig. "Die belangstelling is ten opzichte van de programma's van 1989 beduidend minder." Hij geeft daarvoor twee redenen aan. Ten eerste zijn verkeersveiligheidsmaatregelen niet populair, omdat ze de individuele vrijheid van de verkeersdeelnemers (verder) inperken. Ten tweede geven verkeersongevallencijfers een gunstig beeld in vergelijking met de jaren zeventig. Er wordt echter aan voorbijgegaan dat er sprake is van onderregistratie van verkeersgewonden. Gemiddeld wordt maar 1 op de 5 gewonden geregistreerd. Aandacht is dus nog steeds geboden en dat is destijds ook reden geweest voor het instellen van de Raad voor de Verkeersveiligheid.

Van Vollenhoven pleit er tenslotte - namens de Raad - voor, de verkeersdeelnemers in de toekomst in de schijnwerper te zetten. Als duurzame veiligheid realiteit moet worden, dan zullen wij het verkeersveiligheidsbewustzijn bij de mensen moeten vergroten. "Het rijbewijs voor het leven lijkt mij daartoe onvoldoende uitgangspunt; educatie voor het leven lijkt effectiever."



Platform DV

Organisaties uit het maatschappelijk middenveld, te weten de Pressiegroep Kinderen Voorrang, de Voetgangersvereniging VBV, Veilig Verkeer Nederland (VFN), de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB, de Fietzersbond enfb en de SWOV hebben zich verenigd in het Platform Duurzaam Veilig. Het Platform heeft inmiddels een Basisdocument opgesteld met daarin een plan van aanpak voor de inhoudelijke uitwerking van het concept DV voor de periode 1994-1996. Men zou het Basisdocument kunnen typeren als een spoorboekje waarin staat welke activiteiten ondernomen moeten worden en welke organisaties en instanties daarbij een rol kunnen spelen. De komende maanden stelt het Platform een plan van uitvoering op bij het plan van aanpak.

Het Platform stelt zich voornamelijk ten doel het maatschappelijk draagvlak voor DV te verbreden en de diverse initiatieven voor DV-uitwerkingen te volgen en kritisch te beschouwen.

De stand van zaken rond duurzaam veilig wegverkeer

Een journalistieke samenvatting

Ongeveer twee jaar geleden verscheen de Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 1990-2010 met de titel 'Naar een duurzaam veilig wegverkeer'. De werkelijkheid van de feiten waaruit het concept Duurzaam Veilig is ontstaan, kan worden geïllustreerd aan de hand van de cijfers uit tabel 1. Woonerven en straten in 30 km/u-zones alsmede autosnelwegen hebben een gemiddeld risico per afgelegde afstand dat ruim 10 keer lager is dan wegen buiten de bebouwde kom die voor alle verkeer openstaan. De eerstgenoemde categorie is veilig omdat de snelheid van het gemotoriseerde verkeer zo laag is dat voor de verkeersdeelnemers voldoende anticipatie- en reactietijd beschikbaar is. Daardoor komen in verblijfsgebieden niet alleen minder ongelukken voor, maar als het tot een ongeval komt, is door de lage snelheid de afloop zeer zelden fataal. Voor de andere kant van de tabel geldt dat men op autosnelwegen weliswaar betrekkelijk hard rijdt, maar dat de richting- en onderlinge snelheidsverschillen daar relatief gering zijn. De middenmoot van de tabel is voor de promotie van Duurzaam Veilig interessanter. Verkeersdeelnemers maken fouten; hoe meer verkeershandelingen, des te meer fouten. Te weinig anticipatiemogelijkheid beperkt de tijd waarbinnen de handelingen moeten worden uitgevoerd, wat leidt tot concentratie van handelingen binnen een zeer beperkte tijd. Voeg daarbij het grote aantal uiteenlopende verkeerscategorieën en de soms grote verschillen in richting en snelheid van de verkeersdeelnemers, en er is een verklaring voor de relatieve verkeersonveiligheid van de middengroepen uit tabel 1.

Intussen is er nogal wat veranderd. Veel wordt gedaan om in de toekomst duurzaam veilig wegverkeer te realiseren. In het DV-concept gaat het om een integrale en consistente aanpassing van de verkeersafwikkeling aan de mogelijkheden en kwetsbaarheid van de mens. Doelstellingen zijn:

- vermindering van het aantal ernstige conflicten;
- vermindering van de ernst van de afloop ervan;
- vergroting van de voorspelbaarheid van verkeerssituaties.

Voor de uitwerking van het concept kunt u het zogenaamde 'parse boek' naslaan. Daarin worden wegen ingedeeld aan de hand van drie functies: stroomfunctie, ontsluitingsfunctie en erftoegangsfunctie. De praktijk leert dat we met drie wegtypen niet uit de voeten kunnen. Daarom is de SWOV overgegaan op een indeling in zes typen.

Stroomwegen: autosnelwegen en autowegen

Duidelijk is onder meer geworden dat we niet met één wegtype voor stroomwegen kunnen volstaan. De huidige autosnelwegen voldoen in hoge mate aan de eisen die aan stroomwegen moeten worden gesteld. Echter, alle autowegen - de meeste buiten de bebouwde kom, al dan niet met een geslotenverklaring voor langzaam verkeer - en veel hoofdwegen bubeko met een maximumsnelheid van 80 km/u hebben ook een stroomfunctie.

Rekenmodellen tonen aan dat de maaswijdte van stroomwegen in Nederland op de meeste plaatsen zo'n 10 kilometer zou moeten zijn. Het reconstrueren

Tabel 1. Slachtofferongeval- en dodenratio's per wegtype, Nederland, 1986

wegtype	maximum [km/u]	langzaam + snelverkeer	kruisende tegenliggers	slacht.ong.-ratio (10 ⁶)	dodenratio (10 ⁶)
verblijfsgebied	< 30	ja	ja	0,20	<0,3
straat bibeko	50	ja	ja	0,75	1,2
hoofdweg bibeko	50/70	ja/nee	ja	1,33	2,5
weg bubeko	80	ja/nee	ja	0,64	4,6
autoweg/geslotenverklaring	80	nee	ja	0,30	2,1
autoweg	100	nee	ja/nee	0,11	1,7
autosnelweg	100/120	nee	nee	0,07	0,5

van wegen met een stroomfunctie tot een net van autosnelwegen zou leiden tot bijna 100 nieuwe knooppunten. Anderzijds zou het verkeer zich op dit veel dichtere netwerk zo verspreiden dat de verkeersintensiteiten op sommige wegvakken zo laag zouden worden, dat reconstructie tot 2x2-strooks autosnelwegen onnodig zou zijn.

We hebben dus nog een tweede, 'lichter' type stroomweg nodig: een 2x2-strooks autoweg. Bij lage intensiteiten kunnen we overigens volstaan met een 2x1-strooks uitvoering met van tijd tot tijd een inhaalstrook om het langzamer zware verkeer te kunnen passeren. Beide typen zonder vluchtstrook maar mét vluchthavens en middenbermbeveiliging. De 2x1-strooks autowegen kruisen elkaar op 1-strooks rotondes waar uit een oogpunt van beperking van de botsenergie niet sneller kan worden gereden dan 50 km/u. Kruisingen van 2x1-strooks met 2x2-strooks autowegen en van 2x2-strooks autowegen onderling zijn altijd ongelijkvloers.

Langzaam verkeer

Vanzelfsprekend zijn alle typen stroomwegen verboden voor langzaam verkeer. Evenals bij autosnelwegen komt bij beide typen autowegen geen gelijkvloers kruisend langzaam verkeer voor, wat afwijkt van de huidige situatie.

Maximumsnelheid

Op autosnelwegen blijft deze 120 c.q. 100 km/u. Op 2x2-strooks autowegen zou de maximumsnelheid van 100 km/u kunnen worden gehandhaafd. Gezien de regelmatige aanwezigheid van 50 km/u-rotondes op 2x1-strooks autowegen zou op die wegvakken een maximumsnelheid van 90 km/u veiliger zijn, zonder de stroomfunctie van deze wegen aan te tasten.

Ontsluitingswegen: 2x2- en 2x1-strooks

Het verkeer tussen de stroomwegen en de verblijfsgebieden wordt afgewikkeld over ontsluitingswegen. De maaswijdte van de stroomwegen (± 10 km) maakt dat de lengte van ontsluitingswegen vanuit het centrum van de bebouwde kom vaak niet langer zal zijn dan 5 km. Bij een maximaal aanvaardbare ritduur van 5 minuten vanuit het centrum van een verblijfsgebied naar de ontsluitingsweg, kan bij een gemiddelde autosnelheid van 18 km/u de diameter van het verblijfsgebied niet groter zijn dan 3 km. Anderzijds kan - in verband met de toe- en afvoercapaciteit van 30 km/u-straten - bij een hoge autodichtheid een verblijfsgebied niet veel groter in doorsnee zijn dan 1 km. Als compromis lijkt een diameter van 2 km het meest in aanmerking te komen. Daarmee zou een maaswijdte van 2 km voor ontsluitingswegen binnen de bebouwde kom bepaald zijn.

We komen - afhankelijk van de verkeersbelasting - tot twee wegtypen. Als eerste de 2x2-strooks ontsluitingswegen voor hoge intensiteiten. Ze zijn uitgevoerd met middenbermbeveiliging; parkeren is verboden. Ze kruisen elkaar op 2-strooks rotondes. Bij lagere verkeersintensiteiten kan men volstaan met 1x1-strooks ontsluitingswegen. Deze hebben geen beveiligde middenberm, maar er moet wél een fysieke baanscheiding worden aangebracht om botsingen met tegenliggers zeer onwaarschijnlijk te maken. Parkeerhavens langs de rijstroken dienen slechts als noodstop-plaatsen en niet om te parkeren. Deze wegen kruisen elkaar op 1-strooks rotondes.

Langzaam verkeer

Langs beide typen ontsluitingswegen wordt het langzaam verkeer gescheiden afgewikkeld. Wanneer routes voor langzaam verkeer de ontsluitingswegen gelijkvloers moeten kruisen, vereist het DV-concept een aangepaste, lagere naderingssnelheid van het snelverkeer.

Maximumsnelheid

Op 2x2-strooks ontsluitingswegen geldt tussen de rotondes in principe een maximumsnelheid van 70 km/u. Om die te kunnen handhaven dient men grenzen te stellen aan de minimumafstand tussen de aansluitingen. Vanwege de lagere ontwerpsnelheid zijn de rijstroken smaller dan die van stroomwegen. Bij de 2-strooks rotondes waar 2x2-strooks ontsluitingswegen zonder langzaam verkeer op elkaar aansluiten, wordt een ontwerpsnelheid van 50 km/u aangehouden.

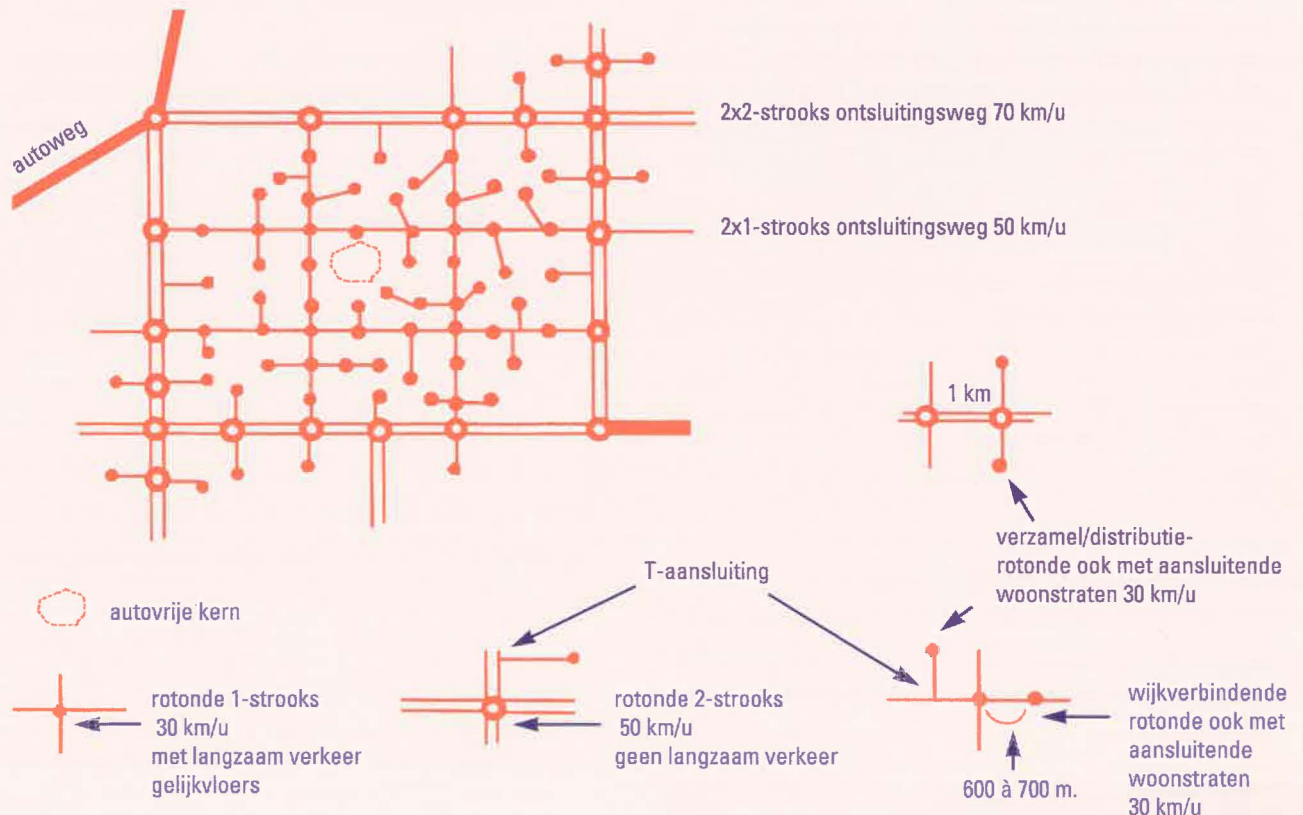
Op 2x1-strooks ontsluitingswegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/u; bij de daarbij horende 1-strooks rotondes wordt de naderingssnelheid van het snelverkeer door de ontwerpkenmerken teruggebracht tot 30 km/u. Daardoor is het mogelijk op deze plaatsen à niveau kruisingsmogelijkheden te creëren met langzaam verkeer. Daarin onderscheiden de 2x1-strooks ontsluitingswegen zich van de 2x2-strooks variant.

NB. Op het punt van confrontatie snelverkeer/langzaam verkeer mag men geen concessies doen. Of men laat het snelverkeer sneller rijden dan 30 km/u en maakt ongelijkvloerse kruisingen met het langzaam verkeer, of men reduceert de naderingssnelheid en maakt gelijkvloerse oplossingen.

Wijkontsluiting

Ontsluiting van wijken heeft plaats door middel van T-aansluitingen met in- en uitvoegstroken of met rotondes waarop - wanneer er geen langzaam verkeer is - een maximumsnelheid van 50 km/u geldt. Deze rotondes kunnen ook dienen om een ontsluitingsweg te laten kruisen door een directe verbindingsweg tussen twee wijken die aan weerskanten van die ontsluitingsweg liggen (tweezijdige wijkontsluiting). Dat mag echter niet te vaak voor-

Schematisch voorbeeld: ontsluitingswegen voor verblijfsgebieden



komen omdat het leidt tot discontinuïteiten in het netwerk van ontsluitingswegen dat immers in principe een ontwerpsnelheid van 70 km/u heeft. Wanneer we uitgaan van een maaswijdte van 2 km voor het ontsluitingsnetwerk en een minimumafstand van 1 km tussen 50 km/u-rotondes, dan is er per verblijfsgebied van 2 km diameter nog plaats voor vier wijkontsluitende rotondes of T-aansluitingen (zie schema).

Ontsluitingswegen kunnen in het verblijfsgebied eindigen op een rotonde, waarop straten met een 30 km/u-regime uitkomen.

Wegen met erftoegangsfunctie: landwegen en straten/erven

Hieronder vallen de wegen die niet zijn opgenomen in het netwerk van stroom- en ontsluitingswegen. Landwegen liggen buiten de bebouwde kom in het landelijk gebied en dienen om de kavels te ontsluiten.

Gezien het doorgaans beperkte dwarsprofiel, de frequentie van de erf-aansluitingen en de gemengde functie van deze wegen (normaal en landbouwverkeer / recreatief en bestemmingsverkeer / snelverkeer, langzaam verkeer en voetgangers) zou hier een

Tabel 2. De zes duurzaam veilige wegtypen.

wegtype	max. snelheid [km/u]		langzaam	gescheiden	aantal verkeer	parkeren rijbanen	stoppen rijstroken
	weg	rotonde					
straten/erven	≤ 30	nvt	ja	nee	nvt	ja	ja
landelijke erfweg	50	30	paral.	nee	2	nee	nee
ontsluitingsweg I	50	30	paral.	ja	2x1	nee	haven
ontsluitingsweg II	70	50	nee	ja	2x2	nee	haven
autoweg	100	50/nvt	nee	ja	2x1 of 2x2	nee	haven
autosnelweg	120	nvt	nee	ja	2x2 of 2xmeer	nee	strook

maximumsnelheid van 30 km/u op zijn plaats zijn. In de verblijfsgebieden met volledige menging van langzaam en snelverkeer moet de aanpassing van de woonstraten ervoor zorgen, dat door het snelverkeer niet harder kan worden gereden dan 30 km/u.

Zoveel mogelijk worden onderdelen binnen verblijfsgebieden van ongeveer 2 km doorsnede ingericht als woon- of winkelerf. Waar gewenst worden zij van een autovrije kern voorzien. Deze erven worden door de daar opgelegde stapvoetsnelheid, nog veiliger dan de daaromheen liggende schil van 30 km/u-straten.

Verkeer uit de woon- en winkelerven rijdt met 30 km/u door de verblijfsgebieden naar T-aansluitingen of rotondes met de 2x1-strooks ontsluitingswegen en vandaar eventueel naar wegen van een hogere orde.

Samenvatting wegtypen

In tabel 2 is een overzicht opgenomen van de voornaamste karakteristieken van de hiervoor besproken wegtypen.



Fietsroutes

Fietsroutes van/naar en door verblijfsgebieden dienen herkenbaar te zijn, bijvoorbeeld door de karakteristieken van de verharding. Asphalt is het meest fietsvriendelijke plaveisel en dat houdt in dat behalve voor eventuele busbanen binnen de verblijfsgebieden, voor de rest alleen klinkerverharding mag worden gebruikt.

Het netwerk van doorgaande fietsroutes door de verblijfsgebieden dient een maaswijdte te hebben die kleiner is dan dat van de ontsluitingswegen. 2x1-strooks ontsluitingswegen met wijkontsluitende 1x1-strooks rotondes waarop zich langzaam verkeer bevindt, maken een maaswijdte van 600 tot 700 meter mogelijk.

Openbaar-vervoerroutes

Doorgaans zal men terwille van de doorstroming de routes van het openbaar vervoer langs ontsluitingswegen traceren. Wil men echter loopafstanden naar de halten realiseren van gemiddeld 350 en maximaal 700 meter, dan zal men dieper in de verblijfsgebieden moeten penetreren. Dat kan door bijvoorbeeld de ov-routes af te buigen en parallel te laten lopen aan fietsroutes die de kern van winkel- en woonerven met de buitenwereld verbinden. In ieder geval moeten confrontaties van de in- en uitstappende reiziger met verkeer dat sneller rijdt dan 30 km/u, worden voorkomen.

Draagvlak voor de aanpak

Snel na de publikatie van 'Naar een duurzaam veilig wegverkeer' heeft de minister het streven daartoe tot een uitgangspunt gemaakt. Alle fracties in de Tweede Kamer hebben er brede steun aan gegeven. De provincies, gemeenten en vervoerregio's onderschrijven de doelstellingen. Maar uitsluitend goede intenties met betrekking tot DV bij politieke fracties en de minister is niet voldoende.

Het begrip 'veiligheid' leeft bij de burger.

Duurzaam Veilig in het wegverkeer begint daar langzamerhand ook onder te vallen. Elke burger is behalve weggebruiker, ook kiezer voor de gemeenteraad, Provinciale Staten en Tweede Kamer.

De bestuurslagen zullen daardoor ook de legitimatie verkrijgen om meer aan verkeersveiligheid te doen. Het maatschappelijk middenveld vraagt om meer daadkracht van de verschillende openbare bestuurslichamen. Organisaties uit dit maatschappelijk middenveld hebben zich verenigd in het Platform Duurzaam Veilig. Dit platform heeft zich tot taak gesteld, het DV-concept uit te dragen door de inzet van hun professionele kader en de semi-professionele vrijwilligers van de verenigingen. Daartoe is een gemeenschappelijk plan opgesteld.

De meest gevorderde activiteiten kunnen tot nog toe worden geconstateerd in enkele vervoerregio's en in alle POV's of ROV's (provinciale of regionale organen verkeersveiligheid).

De POV's proberen vooral uitwerking te geven aan de integratie van activiteiten op het gebied van verkeersgedrag en infrastructuur vanuit de principes van DV. Zij gaan daarin verder dan alleen de vergroting van het draagvlak voor duurzaam veilige maatregelen.

Een aantal vervoerregio's is bezig met de infrastructurele integratie van de uitgangspunten van DV en de SVV-doelstellingen op het gebied van verkeer en vervoer in de plannen voor wegen en ruimtelijke ordening van hun regio's. Bij sommige van die plannen is de SWOV nauw betrokken. In die toepassing blijkt hoe moeizaam de uitgangspunten van DV



en de planningpraktijk in confrontatie met schaarse middelen en bescherming van het milieu, kunnen worden omgevormd tot een duurzaam veilig wegennet.

De SWOV gaat zich, nu de infrastructurele uitwerking vergevorderd is, vooral meer bezighouden met de uitwerking van educatie en gedragsbeïnvloeding binnen het DV-concept. In de fase daarna zullen we ons vooral richten op de mogelijke toepassingen van telematica binnen het DV-concept.

Berekende uitkomsten

Na twee jaar van uitwerking is er wat betreft het infrastructurele ontwerp nauwelijks meer sprake van een DV-concept. Concrete recepten voor hóe het infrastructureel moet, liggen als het ware op de plank. Om allerlei praktische redenen - en vaak beslist geen triviale, getuige een verkeerde stadsaansluiting van een verkeersbrug in de regio Arnhem-Nijmegen - moeten nu nog concessies worden gedaan. Dat is op zich niet erg, als de alternatieve oplossingen het uiteindelijk bereiken van duurzaam veilig wegverkeer maar niet in de weg staan. Belangen zullen altijd moeten worden afgewogen en geld is altijd schaars, maar dat mogen geen redenen zijn het DV-concept uit een oogpunt van opportunisme te verruimen.

Als oplossingen niet duurzaam veilig zijn, is het beter dat te erkennen en door te rekenen wat die concessies aan DV betekenen. Veel infrastructurele maatregelen hebben vaak onomkeerbare effecten op de ruimtelijke ordening, terwijl de effecten op de

onveiligheid cumulatief zijn.

De totale kosten van een consequente toepassing van het DV-concept zijn becijferd op 60 tot 90 miljard gulden. In de dertig jaar waarin elke weg wel eens wordt vernieuwd, kan met een investering van 2 tot 3 miljard per jaar de reconstructie van ons wegennet worden gerealiseerd. De huidige uitgaven voor aanleg en onderhoud van weginfrastructuur van alle wegbeheerders samen, bedragen per jaar ongeveer 5 miljard. Met een herbestemming van de huidige middelen, wellicht aangevuld met bijdragen vanwege het scheppen van aanvullende werkgelegenheid, moet het dus binnen dertig jaar lukken. In deze dertig jaar zal dan - macro-economisch gezien - op de cumulatieve kosten van de verkeersonveiligheid ruim 100 miljard worden bespaard, want de jaarlijkse kosten daarvan zullen teruglopen van 9 miljard tot 1 à 2 miljard. In diezelfde periode worden door de geleidelijke vermindering van fataliteiten in totaal circa 17.000 verkeersdoden minder geregistreerd.

De conclusie is duidelijk: duurzaam veilig wegverkeer móet. Alleen al vanwege die verkeersdoden, maar ook omdat het macro-economisch verantwoord is. We weten heel goed hoe het kan, en er begint tevens een breed maatschappelijk draagvlak voor te ontstaan.

De mens en een duurzaam veilige infrastructuur

Impressie van de presentatie van Prof.dr. W.A. Wagenaar

"We zijn allemaal maar 'gewone' mensen met 'gewoon' verkeersgedrag. Iedereen die hier aanwezig is, heeft als gewoon mens aan het verkeer deelgenomen, of dat nu per auto of per openbaar vervoer is geweest. We maken, al dan niet opzettelijk, fouten in dat verkeer: we hebben haast, dringen voor, snijden, maken parkeerfouten enzovoorts. Hoe is dat gedrag nu te beïnvloeden als we kijken naar het concept van Duurzaam Veilig?"

Vanuit die (psychologische) invalshoek benadert professor Wagenaar, hoogleraar Toegepaste Functioneleer aan de Rijksuniversiteit Leiden, zijn gehoor. Daarbij veroorzaakt hij de nodige hilariteit. Door middel van een aantal vragen, waarover vanuit de zaal wordt gestemd, stelt Wagenaar vast dat zeker de helft van de aanwezigen zich behoorlijk kan opwinden over iemand die staat te treuzelen bij een NS-loket.

Kortom, 'gewone' mensen, geen idealisten en zeker mensen die óók aan hun eigen belang denken. Ze hebben haast, willen op tijd zijn etcetera. Hoe kun je dat 'gewone' gedrag (Wagenaar: ...ervan uitgaand natuurlijk, dat hier allemaal 'gewone' mensen zitten...) bezien binnen het DV-concept, veranderen?

Wagenaar noemt vier belangrijke manieren waarop overtredingen worden gemaakt. De eerste heeft te maken met competentie: een 'slijp', ofwel: iets gaat onbedoeld fout. Daar is weinig aan te doen; autorijden is geen geperfectioneerd automatisme. Onduidelijke of overdadige stimuli kunnen een foute reactie veroorzaken. Ten tweede: de attitude: men maakt opzettelijk een fout, met als achterliggende gedachte dat 'er toch niets gebeurt'. Wagenaar: "Dat zijn dan ook de mensen die nog op de weg rijden. Dat mag grappig lijken, maar ook statistisch is aan te tonen dat mensen die dit gedrag vertonen, zelden een ongeluk hebben meegemaakt, waarbij doden vielen". De derde oorzaak rangschikt hij onder werkomstandigheden/ongunstige situaties. Als voorbeeld noemt hij de A2, waar "je steeds van af moet, om er weer op te komen". Dat is wèl op te lossen met infrastructuur. Zo'n autosnelweg moeten we verlossen van alle 'kronkels en krullen', volgens

Wagenaar. Ten slotte noemt hij nog zeldzame omstandigheden: snel opkomende mist, het door letterlijk ongelukkige omstandigheden ontstaan van een file in de Schipholtunnel en dat soort zaken. Dan hoeft maar iemand een fout te maken, of de zaak loopt in het honderd.

Wagenaar pleit ervoor te beginnen bij het wegontwerp. Hij vergelijkt dat met een piano: op zich een slecht ontworpen instrument, maar je kunt er op leren spelen. "Sommigen al op hun vierde jaar", houdt hij de lachende zaal voor. Verkeerskundigen moeten meer aandacht besteden aan het ontwerp; dat scoort hoger dan trainingen, procedures en selecties ("Uiteindelijk zal zelfs de grootste brokkenmaker toch nog dat rijbewijs halen"). Alleen het ontwerp is duurzaam en dus ook het meest kosteneffectief. De kosten ervan moeten in brokken worden verdeeld; een absolute begroting moet niet al in de



beginfase worden vastgesteld. Bij trainingen en dergelijke gaat het om, zoals Wagenaar dat noemt, 'druppeltjeswerk' ("hier een cursusje, daar een postertje"). Met ontwerpen is nog heel veel te doen en daar moeten we, ten behoeve van die gewone mens, wiens gedrag maar moeizaam en zeker niet langdurig te beïnvloeden is, mee beginnen.

Centraal/decentraal beleid, bezien vanuit nationaal perspectief

Decentralisatie is in. Maar komt dat de verkeersveiligheid ook ten goede? Regionalisatie-beleid is door de Tweede Kamer al in de jaren zeventig geïnitieerd. Maar hoe zit het met de verantwoordelijkheden van provincies en gemeenten? Wie coördineert? Waar liggen de grenzen? En wat blijven de taken van de rijksoverheid? Vragen die op effectieve wijze benaderd en behandeld moeten worden.

Hoewel een groeiende economie een positieve stimulans is voor de ontwikkeling van een samenleving, bijvoorbeeld voor het ontstaan van nieuwe woon- en werkgebieden met de daarbij behorende toenemende mobiliteit, is er ook aan deze medaille een keerzijde: de onveiligheid van het verkeer. Naast menselijk leed, dat eigenlijk niet in geld is uit te drukken, bedraagt de macro-economische schade in Nederland miljarden gulden. In de loop der jaren zijn vele plannen ontwikkeld om de verkeersonveiligheid terug te dringen: betere voertuigen (verlichting), scheiding van verkeerssoorten, meer verkeerseducatie, verplichte autokeuringen, snelheidsbegrenzers enzovoorts. Maar behalve het nemen van technische maatregelen, kan de (rijks)overheid nog



veel méér bereiken. De mentaliteit van de verkeersdeelnemer is van minstens even groot belang als genoemde maatregelen. De hamvraag is: hoe bereiken we op de meest effectieve wijze de gestelde doelen?

Nationale doelstellingen

Over de doelstellingen met betrekking tot de verkeersveiligheid is er in de politiek weinig verschil van mening. Het grote probleem is in feite de gefor-

muleerde doelstelling: in het jaar 2000 25% minder verkeersslachtoffers dan in 1985, maar ook het SVV-streefbeeld voor 2010, te weten 50% minder doden en 40% minder gewonden dan in 1986.

Verkeersveiligheid moet vanuit een 'inclusief denken' worden benaderd: als we het hebben over ruimtelijke ordening of over infrastructurele werken, moet verkeersveiligheid vanaf het begin worden meegenomen. Niet voor niets is in de Tweede Kamer al diverse malen een veiligheids-effectrapportage à la MER bepleit. Zo'n VER zou, in deze tijd van deregulering, dusdanig ingepast moeten worden, dat planprocedures niet onnodig langer gaan duren. Belangrijk is ook de organisatie van het verkeersveiligheidsbeleid. Sinds de jaren tachtig wordt door het ministerie van Verkeer en Waterstaat actief aangestuurd op decentralisatie van het verkeersveiligheidsbeleid naar de regio. En daarmee kom ik op het volgende (centrale) thema.

Decentralisatie: organisatie en coördinatie

Over het algemeen kunnen we rustig stellen dat er aan decentralisatie meer voor- dan nadelen zitten. Overheveling van taken van de rijksoverheid naar lagere overheden en maatschappelijke organisaties levert onder meer een efficiëntere werkwijze, participatie van de burgers, maatwerk en een betere allocatie van middelen op. Natuurlijk staan daar ook voordelen van centralisatie tegenover, maar die wegen minder zwaar.

Decentralisatie van het verkeersveiligheidsbeleid is overigens niet nieuw. Het was de Tweede Kamer zelf die, eind jaren zeventig, het regionalisatiebeleid heeft ingezet. Resultaten daarvan zijn geweest het Stimuleringsplan Actie -25% en de oprichting van een Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV) in elke provincie. Voor wat de betrokkenheid van de overheid betreft, kwam de Kamer vervolgens tot de afweging dat de primaire verantwoordelijkheid voor coördinatie en ondersteuning van partners bij de provincies moet worden neergelegd. De betrokkenheid van de gemeenten bij het lokale en regionale verkeersveiligheidsbeleid moet worden uitgebreid. Inmiddels is op 13 januari jl. een definitief akkoord bereikt tussen het Interprovinciaal Overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en het ministerie van Verkeer en Waterstaat omtrent de decentralisatie van het verkeersveiligheidsbeleid.

Binnen de kaders van het vastgestelde Meerjarenplan Verkeersveiligheid is de provincie niet alleen primair verantwoordelijk voor de beleidscoördinatie, maar ook aangewezen als de initiator van het regionaal bestuurlijk overleg (gemeenten-provincie-rijk). De provincie is eveneens verantwoordelijk voor het functioneren van 'haar' ROV. Het rijk stelt hiervoor jaarlijks doeluitkeringen ter beschikking. In dit kader is zeker ook van belang, hoe de relatie tussen ROV en Vervoerregio zich ontwikkelt, mede gezien de raakvlakken tussen beide organisaties. In de op te stellen Regionale Verkeers- en Vervoerplannen van de vervoerregio's moet inbedding van de verkeersveiligheid eveneens van begin af aan worden meegenomen; ook dat is inclusief denken.

Taken rijksoverheid

Wat doet het rijk in dezen nog meer? Ik geef een korte opsomming, zonder compleet te willen zijn. Het landelijk inventariseren en uitdragen van gegevens inzake verkeersonveiligheid; op peil houden en ontwikkelen van kennis (dus onderzoek wordt niet gedecentraliseerd); ontwikkelen van algemene verkeersveiligheidsconcepties en taakstellingen, alsook het in strategische plannen vastleggen en vaststellen daarvan; veiligheidszorg op rijkswegen; educatie en voorlichting op nationale schaal; scheppen van randvoorwaarden voor naleving en handhaving van de regels; verantwoordelijkheid voor inbedding van verkeersveiligheid in diverse beleidsterreinen (ruimtelijke ordening, ouderenbeleid) enzovoorts.

De Tweede Kamer controleert. Decentralisatie mag niet leiden tot een verscheidenheid van oplossingen voor gelijksoortige verkeerssituaties. In te ontwikkelen Regionale Verkeers- en Vervoerplannen moet een duidelijk veiligheidsbeleid herkenbaar zijn. Het gevaar bestaat dat de inpassing van verkeersveiligheid ondersneeuwt, als de discussie in de vervoerregio zich te veel concentreert op de geleiding van verkeersstromen. Die plannen moeten aan elkaar worden getoetst en ook dat is een taak voor de rijksoverheid.

Vinger aan de pols

Decentralisatie en regionalisatie. Alles goed en wel dus, maar we moeten de vinger aan de pols houden. In 1997 zal een onafhankelijke wetenschappelijke evaluatie plaatshebben van de vraag of de versterking van de organisatiestructuur in de regio in voldoende mate de streefdoelen dichterbij heeft gebracht. Uiteindelijk gaat het om het halen van de geformuleerde doelstellingen; de manier waarop dat gebeurt, moet daaraan ondergeschikt zijn. Ik ben, vanuit het vertrouwen in het huidige beleid,

geen voorstander van een vorm van nationale verkeersveiligheidsinspectie. Ik ben dan bang voor het verschijnsel: verschuilen achter de landelijke dienst. Ik ben daarentegen niet bang voor wat wel 'verdunning' genoemd wordt: het belang van de plaatselijke politiek. Bewoners weten vaak feilloos de verkeersonveilige situaties aan te geven en kunnen tegelijkertijd de plaatselijke politiek behoorlijk onder druk zetten.

De landelijke politiek heeft een belangrijke verantwoordelijkheid bij het verder uitdragen van de filosofie achter duurzaam veilig wegverkeer. Zo zal naar mijn mening de Vaste Kamercommissie nog meer moeten komen tot een integrale afweging als het verkeersveiligheid betreft. Meer aandacht voor een fundamentele aanpak en minder 'gesprekken over incidenten'. De Vaste Kamercommissie moet zich goed realiseren, dat een debat in de Tweede Kamer een positief effect kan hebben op het thema verkeersveiligheid. Positief, in de zin van het accepteren van maatregelen. Verkeersveiligheid leeft meer onder de mensen dan wij ons wel eens bewust zijn.

Centraal/decentraal beleid, bezien vanuit regionaal perspectief

In West Zeeuws-Vlaanderen is een demonstratieproject opgezet om de plannen en ideeën van Duurzaam Veilig aan de praktijk te toetsen. Er is een grote vermindering van het aantal verkeersslachtoffers mogelijk. Om DV financieel en maatschappelijk haalbaar te maken, moet met de door de SWOV ontwikkelde criteria niet al te dogmatisch worden omgesprongen.

Het demonstratieproject in West Zeeuws-Vlaanderen past in de visie op Duurzaam Veilig van het IPO (het samenwerkingsverband van alle twaalf provincies). Het concept DV, zoals dat door de SWOV is ontwikkeld, spreekt de provincies bijzonder aan vanwege de preventieve aanpak en het perspectief van een grote vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. De provincies werken graag mee aan de ontwikkeling van een instrumentarium waarmee alle betrokkenen aan de slag kunnen.

Betrokkenheid provincies

De provincies zijn op diverse manieren bij de invoering van een DV-systeem betrokken. In de eerste plaats beheren ze de belangrijkste 80 km-wegen. Op deze wegen gebeuren veel ernstige ongelukken. Ook wijken ze sterk af van de principes uit het DV-concept. Ten tweede kan het categoriseren van wegen volgens genoemd concept gevolgen hebben voor de regionale ontwikkeling. En in de laatste plaats heeft het IPO door het sluiten van het decentralisatie-akkoord met het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de VNG het initiatief genomen om op regionale schaal, met het nationale beleid als uitgangspunt, een krachtige impuls te geven aan de verbetering van de verkeersveiligheid. In eerste instantie heeft de VNG moeilijkheden gehad met dit akkoord, omdat men bang was dat er, naast de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid en de Vervoerregio's, weer een nieuwe planfiguur zou ontstaan. Inmiddels is de dialoog met de VNG weer op gang gekomen, want het is nu juist niet de bedoeling een nieuwe organisatie in het leven te roepen.

Voor de situatie buiten de bebouwde kom denkt het IPO aan het opstellen per provincie van een plan van stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. De overige wegen buiten de bebouwde kom zijn per definitie erftoegangswegen. De plannen moeten gebaseerd zijn op het centraal ontwikkelde instrumentarium, maar gezien de decentralisatie zullen

deze plannen worden opgesteld door provinciale werkgroepen. Boven de werkgroepen moet een stuurgroep worden ingesteld, die ervoor zorgt dat het instrumentarium tot stand komt en die coördineert. Vanwege de relatie tussen duurzame veiligheid en het nationale verkeers- en vervoerbeleid ligt het voor de hand dat het rijk deze stuurgroep voorziet. Naast deze plannen vindt het IPO dat een praktijkproef met duurzame veiligheid in de vorm van een demonstratieproject van groot belang is. Daarvoor is steun aan het project in het gebied West Zeeuws-Vlaanderen gegeven.

Opzet van het project

De verkeersveiligheid in Zeeuws-Vlaanderen steekt ongunstig af bij de gemiddelde situatie in Nederland. In de regio West Zeeuws-Vlaanderen, een plat-



Voorbeeld van 80 km/h-weg die in een DV-wegennet een gebiedsontsluitingsweg moet worden.

telandsgebied met 25.000 inwoners, vielen in 1991 maar liefst 22 doden in het verkeer. Dat vraagt om actie. Het ministerie heeft dan ook positief gereageerd op het verzoek juist dit gebied als demonstratieproject aan te wijzen.

Het project bestaat uit twee delen, namelijk een onderzoek naar de realiseringmogelijkheden en de feitelijke uitvoering. Uiteraard zal dit laatste pas gebeuren als het eerste er aanleiding toe geeft. Het onderzoek gaat uit van een integrale benadering van de verkeersonveiligheid: zowel gedragsbeïnvloeding als infrastructuur, alle vervoerwijzen en de relatie met aanpalende beleidsvelden. Voor de infrastructuur worden diverse varianten opgesteld.

De eerste variant is zoveel mogelijk gebaseerd op de principes zoals die door de SWOV zijn opgesteld. In een tweede opzet is wat minder naar de letter van de SWOV-opzet gekeken en wat meer op haalbaarheid en kosten gelet.

Effecten eerste opzet

In de eerste variant is een netwerk ontwikkeld van stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen, gebaseerd op het ritduurcriterium van de SWOV (zie kader). Verder zijn er principeoplossingen ontworpen van aansluitingen en dwarsprofielen. Van het geheel is een schatting gemaakt van effecten en kosten.

In de eerste plaats de effecten. Die vallen of staan met de gekozen kengetallen voor verkeersonveiligheid. Voor ons project hebben wij geconcludeerd, dat 60% vermindering van het aantal slachtoffers met het huidige maatregelenpakket zeker haalbaar is, terwijl 80 à 90% potenties heeft. Ook het meest optimistische scenario is volgens de SWOV nu (nog) niet haalbaar.

En dan de tegenvallende hoge kosten. De kosten en het feit dat de maatschappelijke haalbaarheid van het ontworpen netwerk klein lijkt, zijn nauw met elkaar verweven. Voor West Zeeuws-Vlaanderen komt het erop neer, dat de ontworpen infrastructuur gewoon te zwaar is voor de hoeveelheid verkeer. Op grond van het ritduurcriterium zouden vrijwel alle wegen in de regio moeten worden opgevoerd; zelfs zo, dat bijvoorbeeld wegen met een zeer kleine hoeveelheid autoverkeer van parallelwegen moeten worden voorzien. Dit leidt niet tot een haalbare oplossing en dat zal voor andere plattelandsgebieden ook opgaan.

Tweede opzet biedt mogelijkheden

In de tweede variant hebben we dit criterium (dat niet dermate hard onderbouwd is, dat afwijkingen ervan meteen tot het ineensinken van Duurzaam Veilig zouden leiden) ruimer geïnterpreteerd. Dat leidde tot veel betere resultaten. Met een iets andere opzet van het netwerk gaan de kosten met ongeveer de helft omlaag. De vermindering van het aantal verkeersslachtoffers blijft vrijwel gelijk. Wel lijkt hier iets minder potentie aanwezig om die daling in de toekomst verder te doen toenemen, zoals die in de eerste variant wel aanwezig is.

De essentie van de zaak is, dat de stroomwegen en de gebiedsontsluitingswegen beide veel veiliger zijn dan de huidige wegen in Zeeuws-Vlaanderen. Onderling verschillen de stroomwegen en de gebiedsontsluitingswegen niet zo heel veel in onveiligheid; de laatste zijn iets onveiliger. Dit onderlinge verschil valt echter in het niet in vergelijking met de

huidige wegen. Er treedt ook een verschuiving op van gebiedsontsluitingswegen naar erftoegangswegen. De effecten hiervan zijn betrekkelijk gering, omdat het hier om wegen met lage verkeersintensiteiten gaat die maar een klein aandeel in het geheel aan ongevallen hebben.

Niet-dogmatische benadering

Het project West Zeeuws-Vlaanderen is nog niet afgerond en het eindresultaat valt dan ook nog niet te geven. Wel zijn in de loop van het proces een aantal zaken duidelijk geworden.

In de eerste plaats is het concept van Duurzaam Veilig een aansprekend concept, dat evenwel niet al te dogmatisch moet worden gehanteerd. Gaat men naar 'de letter van de wet' te werk, dan komen niet-realistische oplossingen uit de bus. Ten tweede hebben de ervaringen in deze regio geleerd, dat het invoeren van Duurzaam Veilig uiterst gecompliceerd is, omdat er zoveel belangen mee gemoeid zijn. De ontwikkeling van een draagvlak is enorm belangrijk. Dat geldt niet alleen richting burgers, maar ook richting bestuur. Ten derde is dan ook duidelijk, dat het dwingend opleggen van beleid vanuit Den Haag niet zal werken. Dat is bovendien in strijd met alle schone gedachten over decentralisatie en partnership. En tenslotte, het uitsluitend regionaal pionieren heeft ook zijn bezwaren. Ieder zal zijn eigen oplossingen gaan verzinnen en de weggebruiker... die snapt er niets meer van. Conclusie: we moeten een middenweg vinden. Mede vanuit de regionale ervaringswereld moet centraal beleid ontwikkeld worden, waaraan de regio's zich vervolgens ook moeten houden. Mijns inziens: de gulden middenweg.

Ritduurcriterium

De infrastructuur is gebaseerd op het zogenoemde ritduurcriterium van de SWOV. Dat houdt het volgende in:

- erftoegangswegen: de afstand tot een gebiedsontsluitingsweg mag in tijd gezien (en voor het merendeel van de verplaatsingen) niet meer bedragen dan 3 minuten;
- gebiedsontsluitingswegen: de afstand tot een stroomweg mag in tijd gezien niet meer bedragen dan 3 tot 5 minuten; het begrip wordt als volgt omschreven: een weg met volledige geslotenverklaring, dus alle langzaam verkeer als fietsers en landbouwvoertuigen moet over parallelvoorzieningen worden afgewikkeld. Op deze wegen zijn geen toegangen tot boerderijen en dergelijke;
- stroomwegen: een autosnelweg of een opgevoerde autoweg.

Hoe financiert men duurzame veiligheid?

afgelopen dertig jaren hebben we met resultaat gesleuteld aan ons verkeers- en vervoersysteem. In de jaren zeventig telden we nog ruim 3000 doden per jaar; nu ligt het dodental op een niveau van 1300, bij een veel grotere verkeersprestatie. Hoe zijn al die bijstellingen tot stand gekomen? Hebben we ons de afgelopen drie decennia afgevraagd, wat al die bijstellingen aan het verkeers- en vervoersysteem ons zouden gaan kosten? Zoals we ons nu afvragen wat het concept DV gaat kosten? Relevante vragen aan de vooravond van de implementatie van 'Naar een duurzaam veilig wegverkeer', vastgelegd door de SWOV.

De SWOV noemt in haar concept 60 miljard gulden, dus twee miljard per jaar gedurende de komende 30 jaren. Het ministerie van V&W heeft zich hier niet achter geschaard. Bij deze bedragen zijn namelijk kanttekeningen te plaatsen. Ieder bedrag dat op dit moment genoemd wordt, is in principe juist. Duurzaam Veilig staat per slot van rekening nog in de kinderschoenen. Enerzijds is DV nog niet vertaald in concrete maatregelen, anderzijds kan de implementatie van deze maatregelen in samenhang met bijvoorbeeld onderhoud veel lagere kosten opleveren. Ik wil dit illustreren aan de hand van twee voorbeelden uit het verleden, waarvan we nu nog kunnen leren.

Klinkers en het ROA/RONA-concept

Zo'n dertig jaar geleden kwam binnen de RWS de vraag op: in welke volgorde voorzien we de klinkerverhardingen van een asfaltlaag? We zijn begonnen met een inventarisatie van alle klinkerverhardingen in het land. Daarna hebben we bekeken welke wegvakken met zo'n verharding het minst veilig waren. In die volgorde zijn, in het kader van het wegonderhoudsprogramma, vervolgens alle klinkerverhardingen van de rijkswegen vervangen door asfalt. Met verkeersveiligheid als criterium is het project gefinancierd uit het toenmalige rijkswegenfonds. Een structurele, duurzame verbetering. Het tweede voorbeeld, waarbij werd meegelift met andere maatregelen: de uitwerking van de ROA/RONA-ontwerprichtlijnen. Daarbij moest uniformiteit van de infrastructuur in de eerste plaats leiden tot verhoging van de verkeersveiligheid. Of het nu om bermbeveiliging of verlichting ging: steeds heeft een afweging van kosten en verkeersveiligheidsfactoren plaatsgehad. Iedere wegbeheerder kon in het

ontwerp zelf zijn afwegingen maken of het nu ging om aanleg of om reconstructie. Van te voren is op hoofdlijnen nooit uitgesproken wat ROA/RONA mocht kosten. Er is van uitgegaan dat alle wegen binnen ongeveer 20 jaar zo goed mogelijk aan de criteria van de ROA/RONA-richtlijnen zouden voldoen. Een dergelijke lijn zouden we ook voor DV kunnen opstellen. We staan dan voor de taak het concept te vertalen in ontwerpprincipes, oplossingsrichtingen en richtlijnen.

Duurzaam Veilig is een accentverschuiving in de richting van zaken die een lange-termijn werking hebben. Binnen het verkeersveiligheidsbeleid hebben we tot nu toe met speerpunten veel bereikt. Nu de speerpunten qua effectiviteit hun einddoel (het 80-percent punt) bereiken, staan we voor de volgende opgave: het duurzame karakter. Het gaat om structurele maatregelen die gebaseerd zijn op kosten-effectiviteit over de langere termijn. DV is dan te kenschetsen als nieuw licht door oude ramen. Het is een heroriëntatie op de infrastructuur, gedragsaspecten, voertuigen en regelgeving. Het gaat hierbij vooral om hun onderlinge samenhang, het nieuwe licht.

Kanttekeningen

Aan de hand van deze twee voorbeelden, kom ik wat de kosten/baten-analyse betreft tot de volgende kanttekeningen:

- als we de mate van onveiligheid gebruiken als basis bij de prioriteitsstelling van maatregelen die niet alléén vanuit de invalshoek veiligheid worden getroffen, hoeft veiligheid niet drastisch méér te kosten;
- als we Duurzaam Veilig weten door te vertalen tot op het niveau van in de praktijk toepasbare ontwerp-richtlijnen, kan (via de lijn van beheer en onderhoud) duurzaam veilige infrastructuur worden aangelegd. Een analoge redenering geldt voor de voertuigen;
- DV is méér dan alleen infrastructuur. Aanpassingen aan het voertuig, gedragsbeïnvloeding en regelgeving behoren er ook bij.

Bij Duurzaam Veilig gaat het om een denkwijze. Het is een concept en als zodanig kost het niets. Sommigen spreken zelfs over een way of life. Deze denkwijze moet leiden tot een nieuwe werkwijze voor alle betrokkenen bij het verkeers- en vervoersysteem. Waar het om gaat is dat maatregelen die dat systeem beïnvloeden, in de geest van Duurzaam Veilig worden ingevoerd.

Financiering kan plaatshebben vanuit relevante bronnen, net als bij milieumaatregelen. Hierin ligt de kern van de financiële consequenties en middelen van Duurzaam Veilig. Voor gemeenten, provincies en vervoerregio's zijn voorbeelden te noemen, hoe DV vanuit relevante bronnen gefinancierd kan worden. Deze voorbeelden wil ik analoog laten lopen met de problematiek waar de voertuigindustrie voor gesteld staat. Deze industrie stelt doelstellingen, werkt deze uit in plannen voor de modellenlijn en ontwikkelt aan de hand daarvan prototypen. Voordat de prototypen in productie gaan worden ze getoetst (óók aan de zwaar concurrerende markt), gekeurd en beproefd met botsproeven. De veiligheidsmaatregelen zijn logisch onderdeel van de prijsstelling en de positionering in de markt.

Gemeenten, provincies en vervoerregio's formuleren zelf hun doelstellingen. Vaak worden de taakstellingen van het rijk overgenomen. De doelstellingen krijgen hun uitwerking in verschillende planvormen, die op hun beurt weer worden omgeslagen in maatregelsets. Tot zover gaat de analogie met de voertuigindustrie volledig op, maar ze stopt daar waar we het hebben over de eindtoetsing. Ik doel hier op het achterwege blijven van een veiligheidseffectrapportage. Als we als overheden onze plannen en de daaruit voortvloeiende maatregelen grondig zouden toetsen op het aspect verkeersveiligheid, zouden we anders gaan aankijken tegen de financiering van DV. We maken veiligheid onderdeel van de ontwikkeling van alternatieven. We onderwerpen de voorkeursalternatieven aan een finale toetsing. Veiligheid is dan een natuurlijk onderdeel van het ontwikkelingsproces. De financiering wordt een logisch onderdeel van de prijsstelling.

Voor DV hoeven vaak niet per se additionele budgetten te worden opgesteld. De kosten kunnen als randvoorwaarde worden meegewogen bij infrastructurele voorzieningen. Kijken we op het niveau van de gemeente dan zal bijvoorbeeld de nieuwe wijk Zoetermeer-Oost worden gebouwd met het concept Duurzaam Veilig als randvoorwaarde. De additionele kosten van DV zijn door de gemeente dan ook niet apart berekend. Een andere mogelijkheid om Duurzaam Veilig op relatief eenvoudige wijze te financieren, is rekening te houden met het onderhoudsprogramma van de infrastructuur. In de provincie Gelderland bijvoorbeeld worden veiligheidsmaatregelen uit de onderhoudsbudgetten bekostigd. Ook de vervoerregio Arnhem/Nijmegen laat de onderhoudsplanning van wegen meespelen in de planning en uitvoering van verkeersveiligheidsmaatregelen. De gemeente Utrecht houdt bij de planning van de herstructurering van het wegennet rekening met het onderhoudsschema van riolering, waterleidingen en dergelijke. Hierdoor wordt het uitvoeren van maatregelen in het kader van DV relatief goedkoop.

De financiering van Duurzaam Veilig loopt in de praktijk in een aantal gemeenten, provincies en vervoerregio's al mee. Dan nu een blik in de toekomst. DV is een concept dat concretisering verdient. De hoofdlijnen zijn verkend, maar wat Duurzaam Veilig in de praktijk betekent, weten we nog maar in beperkte mate. De Adviesdienst Verkeer en Vervoer wil hieraan een duidelijke bijdrage leveren.

Hierbij onderscheiden we drie sporen. Ten eerste het onderzoek ter ondersteuning van de implementatie van DV. Dit onderzoek heeft plaats aan de hand van voorbeeldprojecten. Arnhem/Nijmegen en West Zeeuws-Vlaanderen zijn voorbeelden hiervan. Een tweede onderzoek ondersteunt het landelijk beleid. Beleidsinstrumenten als ruimtelijke planvormen, verkeersveiligseffectrapportage en dergelijke worden op hun verwachte effectiviteit bij de implementatie van Duurzaam Veilig verkend. Een derde onderzoek betreft de opzet en uitwerking van het concept. Nu werken we aan de verbreding (voertuigen, menselijk gedrag, regelgeving) en verfijning (vooral infrastructuur) ervan. De mens staat hierin als maat der dingen centraal.

Conclusies en aanbevelingen

De vragen 'Wat kost Duurzaam Veilig?' en 'Hoe krijg ik het vervolgens gefinancierd?' heb ik niet volledig kunnen beantwoorden. De financiële consequenties kunnen pas goed worden afgewogen als:

- de instrumenten en methoden om Duurzaam Veilig te realiseren beter bekend zijn;
- de hiervoor benodigde pilots geëvalueerd zijn;
- voor de algemene toepassingen de prioriteiten gesteld zijn.

Bij dit laatste gaat het er vooral om, die maatregelen prioriteit te geven, welke een hoge kosten-effectiviteit hebben over een periode van 10 tot 20 jaren.

Als aanbevelingen tenslotte nog het volgende:

- benut ook nieuwe technieken, zoals telematica en hiermee verband houdende intelligente voertuig/weg-systemen;
- pas het DV-concept ook toe op andere beleidsterreinen, zoals stadsvernieuwing en inrichting van VINEX-locaties;
- lift mee met andere maatregelen, want dan bestaan de financiële consequenties van Duurzaam Veilig uit meerkosten.

Juist door dit laatste aspect, veiligheid, te laten meeliften in andere beleidsterreinen, wordt DV gerealiseerd als natuurlijk onderdeel van processtappen. Door Duurzaam Veilig op de juiste wijze mee te wegen in de procesgang, kunnen we met ons allen de overgang maken van de bestaande situatie naar een verkeers- en vervoersysteem dat steeds beter aansluit bij het concept DV.

ANWB-Verkeersveiligheidsprijs 1994



Toespraak bij de uitreiking

De ANWB-Verkeersveiligheidsprijs die voor het eerst werd toegekend in 1986, werd tot op heden uitgereikt aan gemeenten. Dit jaar heeft de jury zich gericht op (verkeerskundige) adviesbureaus die in de praktijk de moeilijke vertaalslag tussen idee en concrete uitwerking daadwerkelijk vorm moeten geven.

We hebben ervoor gekozen vijf bureaus te benaderen en onder hen eenzelfde aantal regio's te verdelen met het verzoek voor de desbetreffende regio hun visie op papier te zetten. In samenwerking met mede-organisator SWOV hebben we de vijf regio's bepaald. Uitgangspunt hierbij was een diversificatie in gebiedstype, te weten: 'oud' en 'nieuw' land naast ruraal en urbaan gebied. Ook is geprobeerd de regio's een natuurlijke begrenzing te geven in de vorm van water- of verkeerswegen. Tenslotte is gestreefd naar een landelijke spreiding van de gebieden.

Uit de bus kwamen:

1. de Alblasserwaard met de A27 als oostgrens;
2. het gebied rond Meppel en Hoogeveen tussen de A28, N31 en N371;
3. Flevoland ten noordoosten van de N302;
4. het gebied rond Hengelo en Enschede tussen de A1, A35 en de grens;
5. het Westland tussen de A13, Rijswijk en de Nieuwe Waterweg.

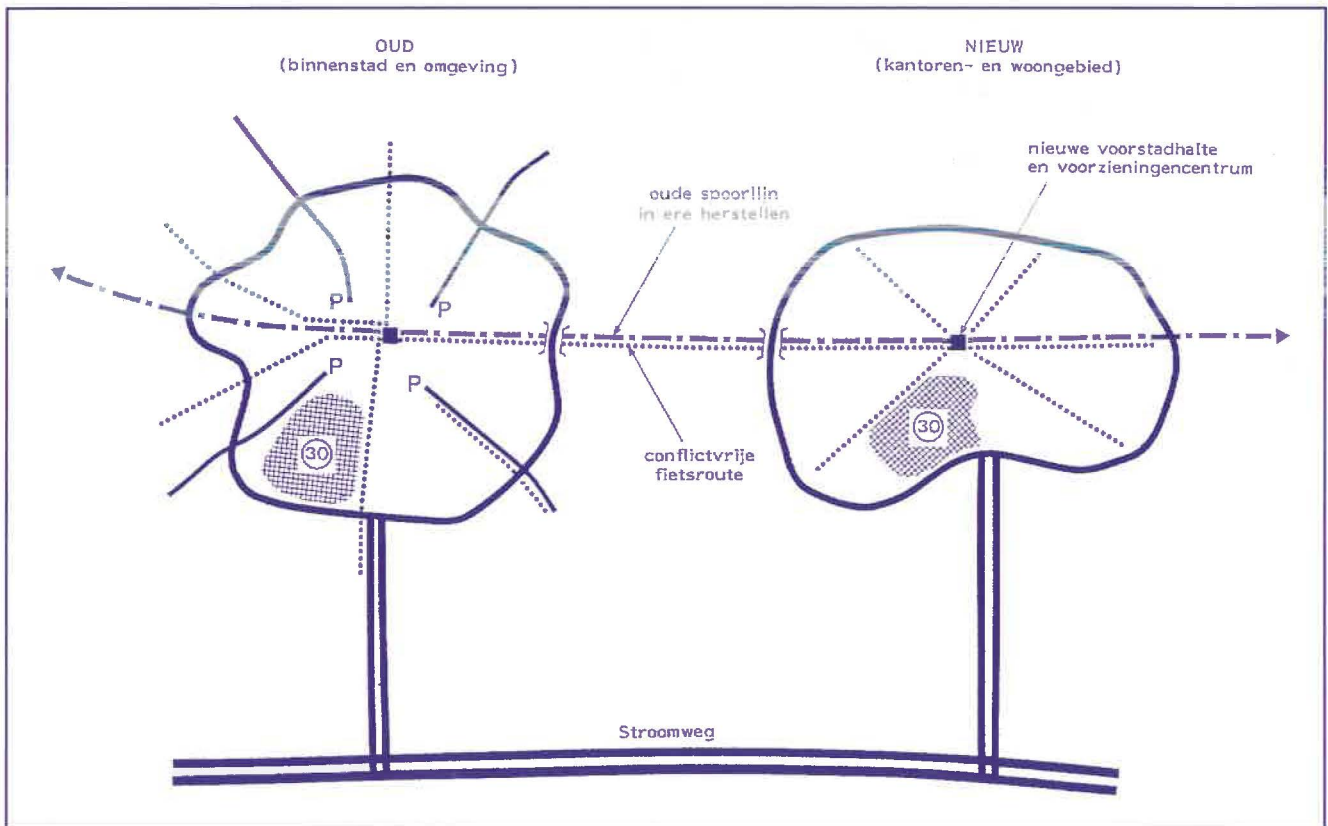
Deze gebieden zijn toebedeeld (op grond van geografische logica) aan de volgende bureaus:

1. Heidemij Advies in Arnhem;
2. Buro voor Verkeerskundige Advisering BVA in Raalte.
3. Grontmij in De Bilt;
4. Bureau Goudappel Coffeng BGC in Deventer;
5. CEA in Rotterdam, die overigens de opdracht heeft doorgegeven aan Verkeer & Milieu Consultancy in Houten;

Alle bureaus is gevraagd voor het toebedeelde gebied de gedachte van Duurzaam Veilig globaal uit te werken door voor de betreffende wegen in het gebied aan te geven of ze in hun visie een stroom-, ontsluitings- of erftoegangsfunctie hebben. Daarnaast is gevraagd van drie in hun optiek kenmerkende situaties een concrete verkeerstechnische uitwerking te geven.

De jury constateerde dat alle bureaus de moed gehad hebben buiten de marges van ons verkeers- en vervoersysteem te treden. Daarnaast is door allen de nadruk gelegd op de noodzaak van een nieuwe denkwijze op het gebied van de verkeersveiligheid. Het is belangrijker dat deze op grote schaal ingang vindt, dan dat deelaspecten uiterst gedetailleerd worden uitgewerkt.

Enkele opmerkelijke punten uit de inzendingen. De uitwerking van de opdracht in de Alblasserwaard door Heidemij Advies, is verricht door middel van een cijfermatige analyse en een kencijfer-methodiek. Het landelijk gebied rond Meppel en Hoogeveen is uitgewerkt door het Buro voor Verkeerskundige Advisering, dat verder heeft gekeken dan het studiegebied zelf. Er waren concrete oplossingen voor

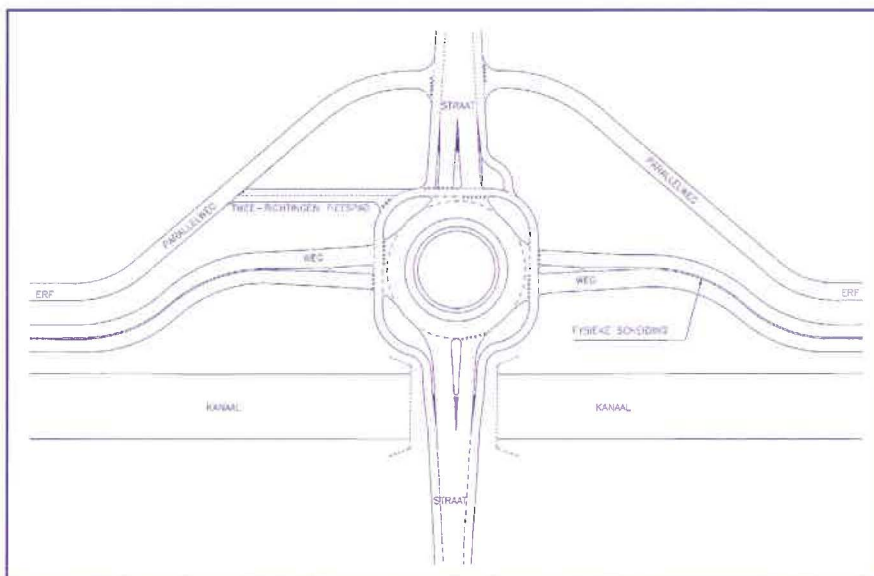


Principe van een verkeersveilige ontsluiting van de binnenstad en een nieuw woongebied (BGC)

knelpunten, zowel op macro- als op micro-niveau. De Flevopolder is door Grontmij onder de loep genomen. Drastisch snoeien in het aantal kruispunten en aansluitingen en het veiliger maken van de overblijvende knooppunten behoren tot de aanbevelingen. Bureau Goudappel Coffeng heeft laten zien welk gedachtengoed zich ten aanzien van Twente in de Deventer koektrommel bevindt. Geen toekomst-luchtfietserij, maar concrete oplossingen voor de korte termijn waarin niet alleen de bebouwde gebieden, maar ook de ecogebieden optimaal uit de verf komen. Verkeer & Milieu Consultancy heeft voor het (mede door zwaar vrachtverkeer) zwaar belaste Westland op adequate wijze

kunnen aangeven welke wegen welke functie dienen te vervullen.

De jury heeft, na veel wikken en wegen, de prijs toegekend aan Bureau Goudappel Coffeng, met daarbij de uitdrukkelijke kanttekening dat de visie van Buro voor Verkeerskundige Advisering van een zodanige durf en creativiteit getuigt, dat gezocht moet worden naar een passende mogelijkheid hier meer bekendheid en nadere uitwerking aan te geven.



Principe-oplossing aansluiting straat op weg (BVA)

Vervolgens is het publiek gevraagd een stem uit te brengen. De inzendingen van BGC en BVA werden gelijkwaardig gewaardeerd. De publieksprijs is uitgereikt aan BVA. BGC ontvangt de juryprijs op een later tijdstip, omdat immers maar op één winnaar gerekend was.