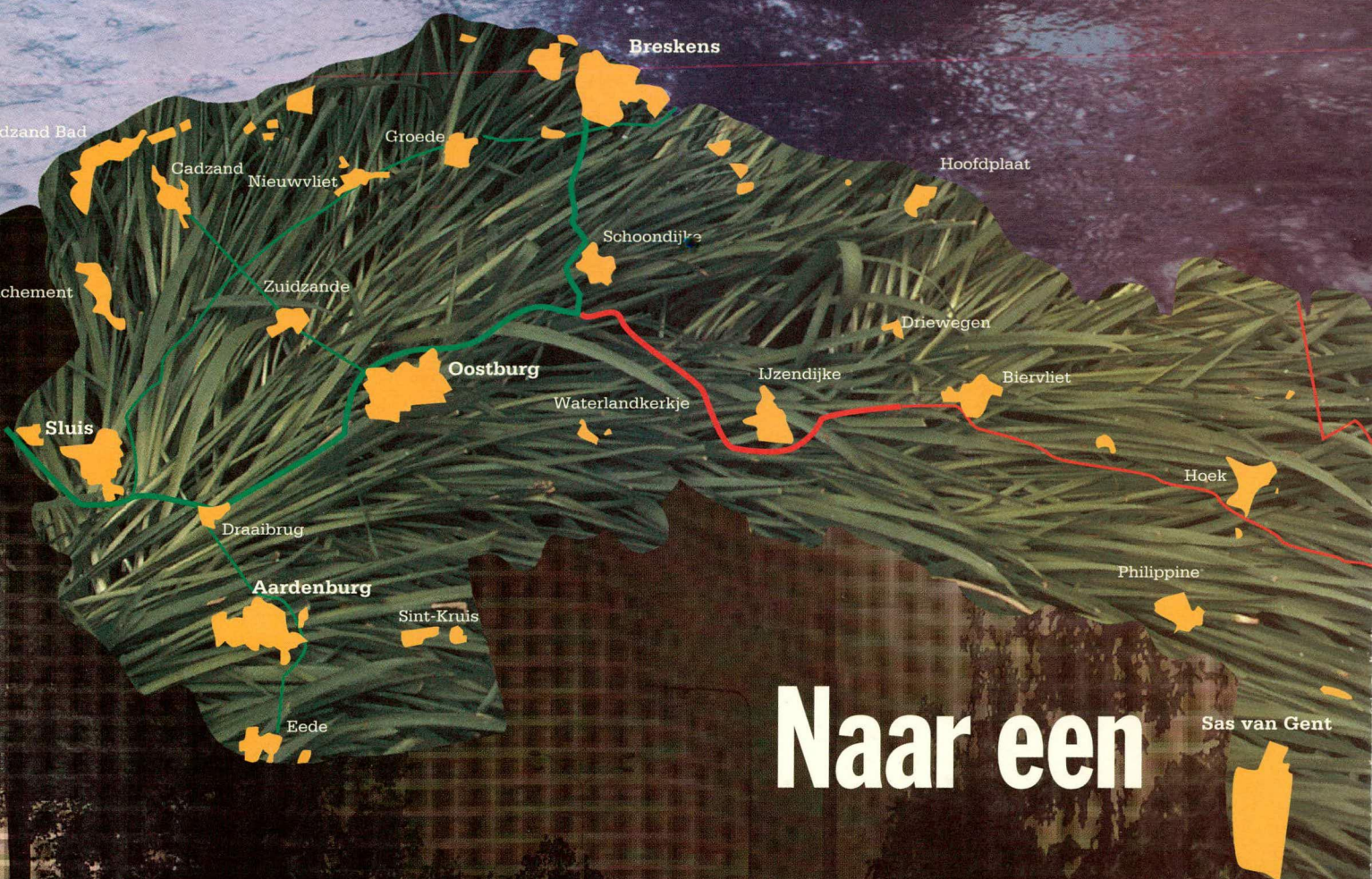


Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Zeeland
nummer: 0 816
Bibliotheek, Koestr. 30, tel: 0118-686362,
Postbus 5014, 4330 KA Middelburg

DS 174914



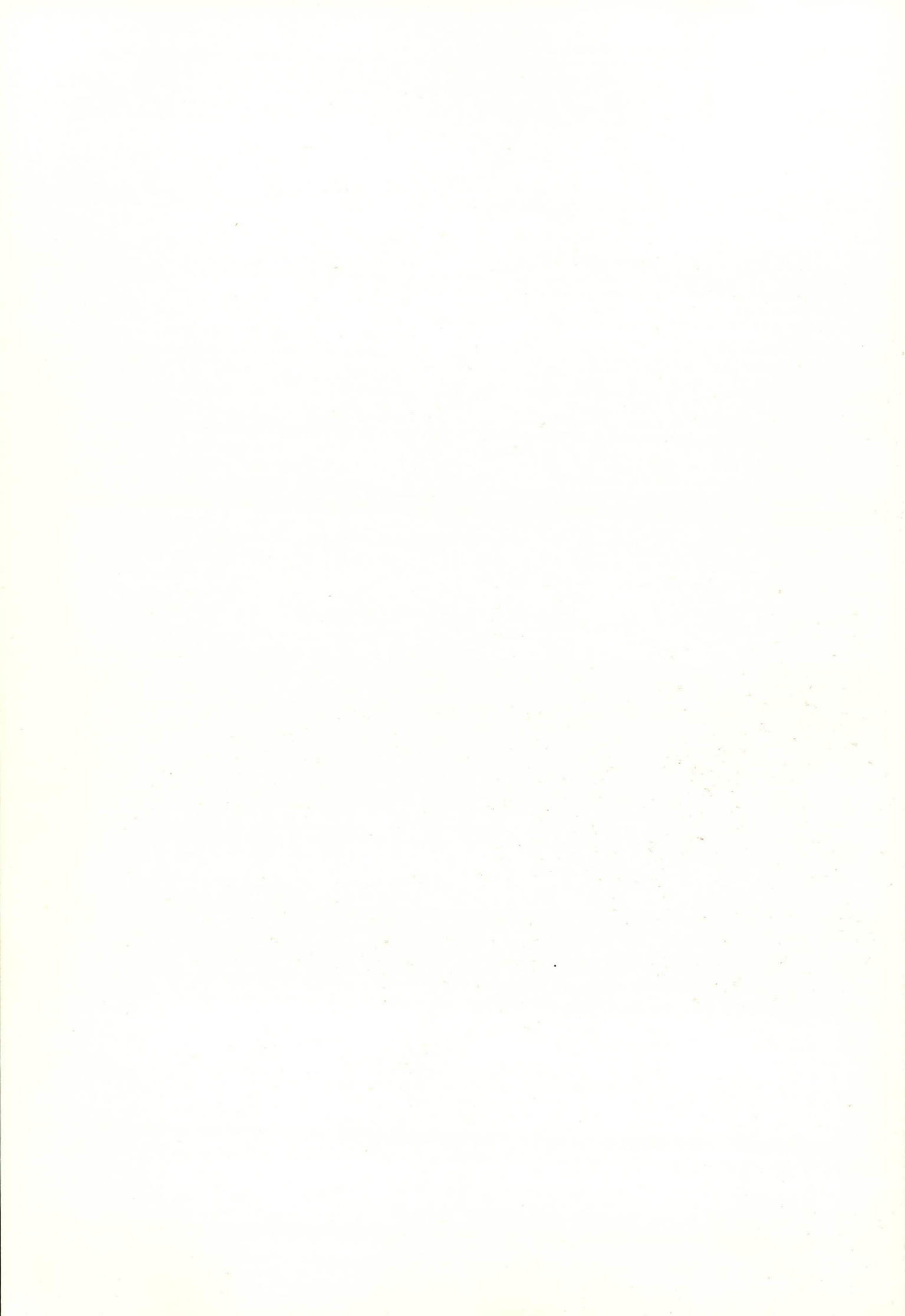
Naar een

DUURZAAM VEILIG

wegennet in

West-Zeeuwsch Vlaanderen





1 INLEIDING

DE VIER INVALSHOEKEN

a) Categorisering

en inrichting van het wegennet:

Op deze invalshoek spitst het project in Zeeland zich toe. Kort gezegd: de openbare weg wordt zo ingericht, dat het gewenste gedrag op die weg als het ware vanzelf tot stand komt.

b) Gedragsbeïnvloeding

Deze invalshoek is heel belangrijk voor het project, maar ook in het (huidige) beleid heeft dit element een hoge prioriteit. Via training, voorlichting en scholing moet de verkeersdeelnemer het belang van veiligheid leren inzien en dat bewustzijn onderdeel maken van zijn eigen handelen. Duurzaam Veilig gaat echter nog een stapje verder. Ook de inrichting (of ergonomie) van de weg moet de verkeersdeelnemer aanzetten tot veilig verkeersgedrag.

c) Mobiliteitsbeleid

De Nederlandse verkeersaders slibben steeds meer dicht. Niet alleen is dit slecht voor het milieu, de economie heeft ook in toenemende mate te lijden van deze situatie. Het beleid van de rijksoverheid is er daarom op gericht het vermijdbare autoverkeer te reduceren. Daar auto's het vaakst betrokken zijn bij verkeersongevallen, zorgt een vermindering van het autoverkeer vanzelf voor minder slachtoffers. Als het even kan moet de mens overstappen naar alternatieve vervoermiddelen als de fiets en het openbaar vervoer.

d) Ruimtelijke Ordening

De manier waarop de verschillende leeffuncties (werken, wonen, recreëren, winkelen etc.) verdeeld zijn over de ruimte vormt de basis voor verkeersstromen. Stedebouwkundigen en planologen moeten de leeffuncties zo op elkaar afstemmen dat de mens zich effectief en veilig kan verplaatsen. Dat is een zaak van lange adem, maar daarom niet van minder fundamenteel belang.

Een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers van enkele tientallen procenten. Het lijkt een toekomstdroom, maar is dichterbij dan men zou denken. In West-Zeeuwsch Vlaanderen kan het bewaarheid worden wanneer het Duurzaam Veilig demonstratieproject zijn beslag krijgt. De kern van de Duurzaam Veilig-filosofie is de infrastructuur zo aan te passen dat de kans op ongevallen minimaal wordt. Via een grondige verandering van alle wegen in een gebied worden grote snelheids- en richtingsverschillen tussen verkeersdeelnemers uitgesloten. Fatale botsingen zullen dan, hoewel ze nooit helemaal uit te sluiten zijn, grotendeels tot het verleden gaan behoren. Elke weg krijgt bovendien een duidelijk afgebakende functie (doorstroming bijvoorbeeld of het toegang geven tot erven). Dit vergroot de voorspelbaarheid op de weg, terwijl het gedrag van de verkeersdeelnemer er zekerder van zal worden.

Doelstelling

Het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft als doelstelling dat in het jaar 2010 het aantal dodelijke verkeersslachtoffers met vijftig procent is gedaald. Het aantal gewonden moet met veertig procent worden gereduceerd. Met het huidige beleid, dat voornamelijk bestaat uit 'achteraf' maatregelen, lukt het niet deze SVV-doelstelling te halen. Het aantal verkeersslachtoffers neemt al een aantal jaren steeds minder sterk af. Hieruit valt af te leiden dat het huidige beleid haar maximale effect heeft bereikt. Het plaatsen van een verkeerslicht of een verscherpte politiecontrole bij een knelpunt voldoet niet wanneer deze maatregelen niet worden aangevuld met een meer structurele aanpak. Volgens de Duurzaam Veilig-filosofie moet het huidige beleid daarom aangevuld worden met maatregelen die risico's bij voorbaat uitsluiten.

Het demonstratieproject

Voor West-Zeeuwsch Vlaanderen betekent het SVV-streefcijfer een extra grote inspanning omdat eerst de veiligheidsachterstand ten opzichte van de rest van Zeeland en Nederland ingehaald moet worden. Het aantal verkeersslachtoffers (doden en gewonden samen) is in West-Zeeuwsch Vlaanderen ongeveer dertig procent hoger dan in de rest van Zeeland. De Duurzaam Veilig-plannen beogen dat het aantal slachtoffers fors daalt. Dat is de reden dat de gemeenten (Oostburg, Aardenburg en Sluis), het waterschap Het Vrije van Sluis en de provincie Zeeland het initiatief hebben genomen voor het demonstratieproject. Als eerste stap in het project zijn de mogelijkheden onderzocht van de Duurzaam Veilig-plannen. In deze brochure staan drie toepassingen van Duurzaam Veilig beschreven. Die variëren van het precies opvolgen van de aanbevelingen uit de Duurzaam Veilig-filosofie tot een inzet van (meer) traditionele middelen.

DE DUURZAAM VEILIG FILOSOFIE

2

Categorisering van wegen

De kern van de Duurzaam Veilig-maatregelen bestaat uit een categorisering van alle wegen. Alle wegen worden ingedeeld naar functie. Parallel aan de drie functies (doorstroming, ontsluiten en het bereiken van de bestemming) bestaan drie categorieën wegen (zie kader). De categorie is voor de weggebruiker meteen te herkennen door een unieke inrichting van de weg. Het anticiperen op het gedrag van andere verkeersdeelnemers wordt makkelijker door deze nieuwe inrichting. Tevens wordt de zekerheid van de weggebruiker vergroot. Hij weet precies of hij zijwegen of rotondes op een bepaalde weg kan verwachten, en welk gedrag er geboden is. Hij weet hoe hard hij ergens mag rijden, of hij er in mag halen of parkeren etc.

De grondbeginselen van Duurzaam Veilig

De drie soorten wegen gaan uit van drie grondbeginselen. De eerste twee werden hierboven al kort aangestipt. Ten eerste: De verkeersdeelnemers moeten weten wat ze kunnen verwachten op een weg. Ten tweede: Het onbedoeld gebruik van een weg dient voorkomen te worden. In het huidige wegennet overlappen verschillende functies elkaar nog. Dat leidt tot gevaarlijke situaties. Denk bijvoorbeeld aan wegen buiten de bebouwde kom zoals die nu bestaan. Op een weg spoeden mensen zich zo snel mogelijk naar het werk, terwijl even verderop een tractor uit een uitrit komt, of fietsende scholieren huiswaarts keren. De weg is zowel een doorgangsroute als een fietspad en erftoegangsweg. In West-Zeeuwsch Vlaanderen zijn deze wegen buiten de bebouwde kom niet voor niets verantwoordelijk voor ongeveer zeventig procent van de slachtoffers.

Een veilig gebruik van zo'n landelijke weg met erfaansluitingen staat echter geen hoge snelheden toe, evenmin als het veilig gebruik van een autosnelweg landbouwvoertuigen toestaat. Daarom wil, en daarmee zijn we bij het derde grondbeginsel aangeland, Duurzaam Veilig ontmoetingen in het verkeer met grote snelheids- en richtingsverschillen beletten. Volgens de plannen past het verkeer zich voortaan aan, aan de langzaamste verkeersdeelnemer. De consequentie is dat op een erftoegangsweg (de enige categorie weg waar fietsers naast personenauto's zijn toegestaan) de auto's langzamer gaan, want de fiets kan onmogelijk sneller. Op zowel stroom- als gebiedsontsluitingswegen zijn fietsen en tractoren taboe. Uit het oogpunt van de verkeersveiligheid zijn op deze snelle wegen ook geen erven aangesloten. Uitritten zijn voorbehouden aan de erftoegangswegen, waardoor de snelheid van elke weggebruiker (of het nu een Porsche of een tractor betreft) op deze wegen laag moet zijn. Erftoegangswegen worden zo ingericht dat er niet te hard gereden kan worden (ca. 40 km/uur).

Drie categorieën wegen

Duurzaam Veilig onderscheidt drie categorieën wegen. Een stroomweg, een gebiedsontsluitingsweg en een erftoegangsweg. De namen van de wegen sluiten precies aan bij de belangrijkste functie van een weg respectievelijk: doorstroming, ontsluiting en toegang verlenen. Deze categorieën staan in een hiërarchische volgorde: dat wil zeggen dat zoveel mogelijk verplaatsingen via de gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen moeten worden afgewikkeld.

Via een stroomweg verplaatst het verkeer zich onbelemmerd tussen twee punten. Deze categorie is dus een soort broertje van de autosnelweg. Om van een stroomweg naar een bestemming te komen begeeft de verkeersdeelnemer zich naar een gebiedsontsluitingsweg. Deze weg verdeelt en 'verzamelt' het verkeer. Tevens verbindt de gebiedsontsluitingsweg de stroomweg met de erftoegangsweg. De erftoegangsweg biedt toegang tot de erven (huizen, bedrijven, boerderijen etc.).

De wegen zijn zo ingericht dat de kans op zwaar lichamelijk letsel uiterst gering is. De snelheid op een weg wordt altijd aangepast aan de hoeveelheid ontmoetingen tussen andersoortige verkeersdeelnemers. Bij de erftoegangswegen zijn die ontmoetingen veelvuldig. De maximaal toegestane snelheid op deze weg is daarom slechts veertig kilometer per uur. Bij de overige twee wegen is een veel hogere snelheid toegestaan. Op een gebiedsontsluitingsweg tachtig kilometer, op een stroomweg minimaal honderd kilometer per uur.

Een hogere snelheid hoeft hier niet gevaarlijk te zijn, daar beide (snellere) wegen minimaal voorzien zijn van elk twee rijstroken, gescheiden door een middenberm. De stroomwegen zijn twee- of vierstrooks, afhankelijk van de verkeersintensiteit, een gebiedsontsluitingsweg is altijd tweestrooks. Een tweestrooksvariant geeft om de drie kilometer via een extra strook gelegenheid tot inhalen. Op de snellere wegen is langzaam verkeer noch parkeren toegestaan. Ook zijn uitritten op deze wegen taboe.

Om grote verschillen in snelheid te voorkomen sluit een stroomweg nimmer aan op een erftoegangsweg. Ook aansluitingen tussen stroomwegen onderling of met gebiedsontsluitingswegen zijn om die reden altijd ongelijkvloers. Een gebiedsontsluitingsweg die een andere gebiedsontsluitingsweg of een erftoegangsweg ontmoet, vindt aansluiting via respectievelijk een rotonde en een T-splitsing.

Ritduurcriterium

Een maximaal deel van de rit leidt voortaan over de (veilige) gebiedsontsluitings- en stroomwegen. Voorkomen moet echter worden dat deze route veel langer is dan een route over erftoegangswegen naar dezelfde bestemming. Het is immers niet de bedoeling dat automobilisten eindeloos hoeven om te rijden. Voor elke categorie geldt een zogenaamd ritduurcriterium. Het wegennet wordt zo ontworpen, dat een personenauto vanaf bijna elk huis in een dorp maximaal binnen drie minuten een gebiedsontsluitingsweg kan bereiken. Bij een snelheid van veertig kilometer per uur (de maximale snelheid op een erftoegangsweg) betekent dit, dat een erf zich binnen een straal van twee kilometer van een gebiedsontsluitingsweg bevindt. Een stroomweg ligt op zijn beurt nooit verder dan drie à vijf minuten rijden van een gebiedsontsluitingsweg af. Om dit waar te kunnen maken moet het netwerk van hoofdwegen dus behoorlijk fijnmazig zijn.

DE DRIE VARIANTEN

3

Door een projectgroep zijn drie varianten van de inrichting van het West-Zeeuwsvlaamse wegennet uitgewerkt.

Variant 1

Variant 1 is een zo zuiver mogelijke toepassing van de beginselen van Duurzaam Veilig. Wel is getracht zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaande wegen. In variant 1 hoeft slechts één stroomweg aangelegd te worden om te voldoen aan het ritduurcriterium. De RW58 van St-Anna ter Muiden tot Schoondijke en de RW61 in oostelijke richting is aangewezen als stroomweg. Vrijwel alle kernen in West-Zeeuwsch Vlaanderen liggen op die manier binnen een straal van vijf kilometer van de stroomweg. Vanaf deze stroomweg lopen gebiedsontsluitingswegen naar de verschillende kernen.

Reconstructie van het wegennet

De meeste punten van de kernen liggen binnen een kilometer van een gebiedsontsluitingsweg. Binnen een paar minuten is deze dus voor elke automobilist bereikbaar zonder dat hij al te lang over een erftoegangsweg hoeft te rijden. Alle bebouwde kommen worden in het ontwerp dertig kilometer-gebied (wat overigens niet anders is bij de andere twee varianten). Doorgaand verkeer zal er zoveel mogelijk geweerd worden. De gebiedsontsluitingswegen zullen het doorgaande verkeer daarom via een rondweg om de kernen heen leiden. Deze rondwegen moeten bij de meeste dorpen nog worden aangelegd.

Hoewel er zo veel mogelijk van bestaande wegen gebruik wordt gemaakt vereist een consequente opvolging van de principes van Duurzaam Veilig dat langs alle stroom- en gebiedsontsluitingswegen parallelwegen komen. Nu komen de erven nog direct uit op de verschillende landwegen. Deze ingreep is ingrijpend en duur. Ook de omvorming van de Rijkswegen tot stroomweg heeft veel voeten in de aarde. De weg zal verbreed moeten worden (alleen de middenberm van een stroomweg is al zes meter breed). Daarbij zitten er negen ongelijkvloerse kruisingen in het ontwerp. Op de gebiedsontsluitingswegen komen twintig rotondes. De totale kosten van deze werkzaamheden worden geschat op 380 miljoen gulden. Daar staat dan wel een verwachte reductie van 60 tot 85 procent minder slachtoffers tegenover. Voor dodelijke slachtoffers is het cijfer nog hoger. Deze cijfers zijn geen slag in de lucht, maar zijn gebaseerd op de cijfers uit vergelijkbare situaties waarin bestaande wegen veiliger worden ingericht.

Fietsnetwerk

Fietsers zijn een zeer kwetsbare groep. Tussen 1986 en 1990 waren er meer dan tweehonderd gewonden en zestien doden te betreuren onder fietsers in West-Zeeuws Vlaanderen. Daarom krijgt het creëren van veilige fietsvoorzieningen extra aandacht. Volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig worden op stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen geen fietsers toegelaten. Wel worden langs deze wegen fietspaden aangelegd. Wanneer dat niet mogelijk is wordt het fietsverkeer afgewikkeld naar een parallel lopende erftoegangsweg (waar fietsers wel zijn toegestaan). Deze voorzieningen zijn veiliger ten opzichte van de huidige voorzieningen: Er zijn namelijk veel minder aansluitingen van zijwegen op de Duurzaam Veilige hoofdwegen. Ook zal de snelheid op de hoofdwegen lager zijn. Hierdoor zullen er veel minder conflicten tussen autoverkeer en fietsers voorkomen.

Variant 2 gaat uit van de aanleg van een aantal vrijliggende fietspaden. Deze zijn nodig omdat er vanuit is gegaan dat niet alle erftoegangswegen veilig genoeg zullen zijn om het fietsverkeer over deze wegen te laten lopen. Hoewel pas in de toekomst duidelijk zal worden waar vrijliggende fietspaden nodig zullen zijn is vooralsnog uitgegaan van ca. vijftig kilometer aan te leggen fietspad. De kosten hiervan zijn geraamd op 8,5 à 9 miljoen gulden.

Openbaar Vervoer

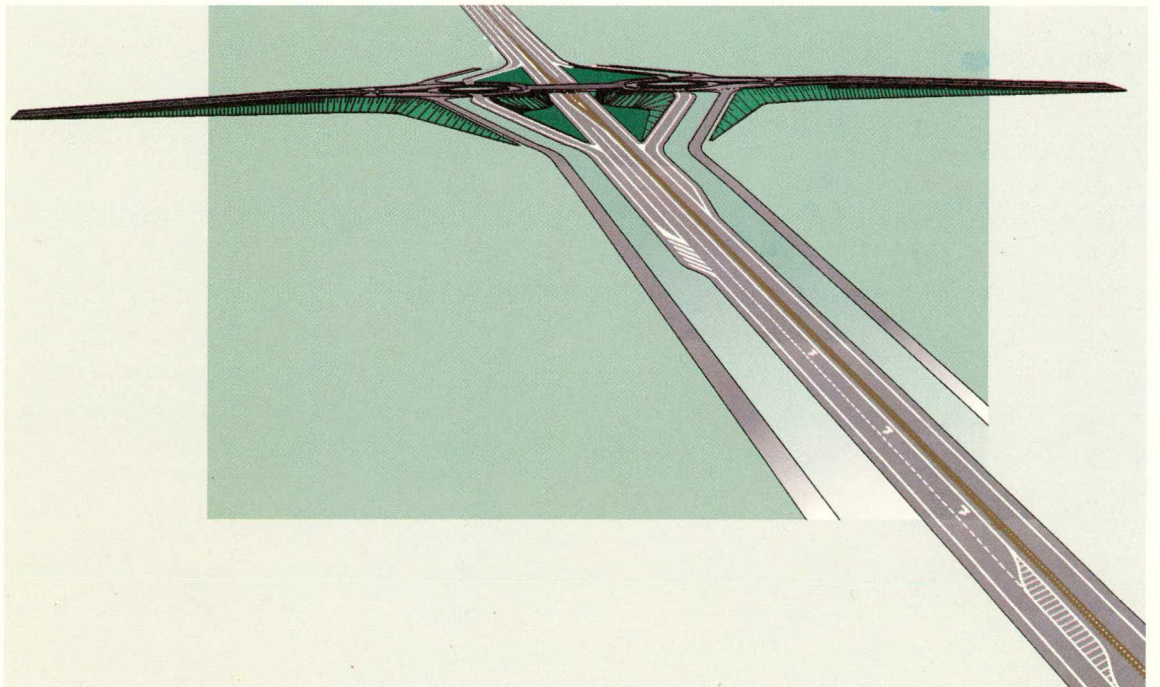
De routes van het openbaar vervoer (busdiensten) zoals die nu bestaan, komen grotendeels overeen met de stroom- en gebiedsontsluitingswegen zoals voorgesteld in variant 1 en 2. In zoverre de buslijnen over erftoegangswegen lopen (bijvoorbeeld in de kernen) zal bijzondere aandacht moeten uitgaan naar het ontwerp van snelheidsremmende voorzieningen.

Besluitvorming

Op 26 mei j.l. is in een bestuurlijk overleg van de initiatiefnemers een voorkeur uitgesproken voor een verder onderzoek naar de realisering van variant 2. Deze brochure is bedoeld ter informering van de de gemeenteraden, provinciale staten, het waterschapsbestuur en andere belangstellenden.



De Rijksweg 61 bij IJzendijke. Nu nog een weg waar maximaal tachtig kilometer per uur mag worden gereden. In de varianten 1 en 2 wordt deze Rijksweg tot een stroomweg omgebouwd.





Impressie van een aansluiting van een gebiedsontsluitingsweg op een stroomweg.




De duurzaam veilige categorie-indeling van het wegennet in West Zeeuwsch Vlaanderen volgens variant 2

LEGENDA


 stroomwegen in studiegebied


 gebiedsontsluitingswegen
in plangebied


 erftoegangswegen type A


OPMERKING: overige wegen in plangebied
zijn erftoegangswegen type B

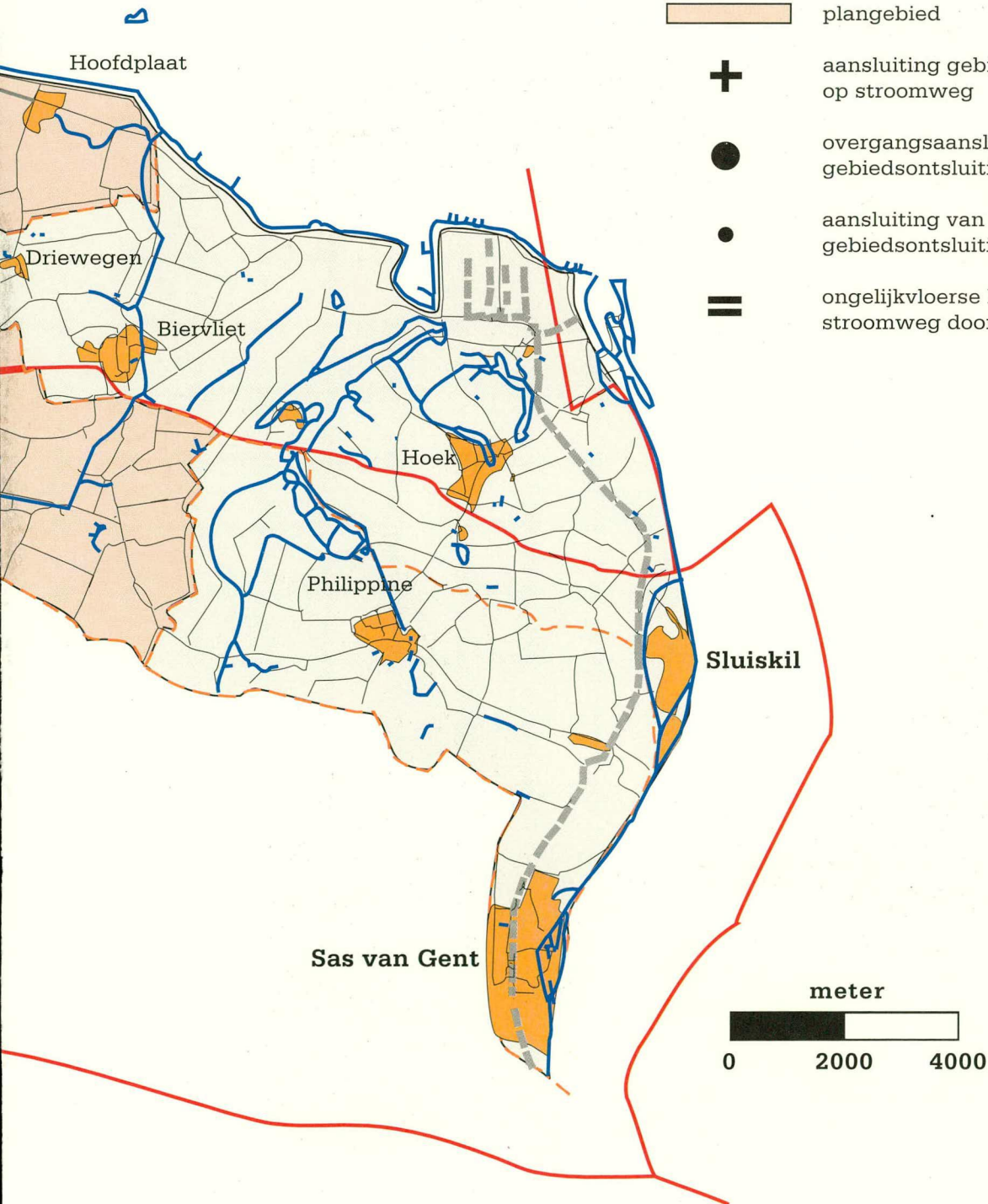
 plangebied

 aansluiting gebiedsontsluitingsweg
op stroomweg

 overgangsaansluiting stroomweg-
gebiedsontsluitingsweg

 aansluiting van 2
gebiedsontsluitingswegen

 ongelijkvloerse kruising van
stroomweg door erftoegangsweg





Een voorbeeld van een 80-kilometerweg welke in het Veilig Duurzaam wegennet een gebiedsontsluitingsweg moet worden.



Een impressie van de aanpassingen welke van een 80-kilometerweg een Duurzaam Veilige gebiedsontsluitingsweg maken.

Evaluatie variant 1

De berekeningen maken aannemelijk dat de verkeersveiligheid sterk zal verbeteren. De achterstand die dit deel van Zeeland heeft, wordt daarmee ruimschoots ingehaald. West-Zeeuwsch Vlaanderen zal voor de buitenwereld beter bereikbaar zijn dan tegenwoordig. Behoudens enkele plattelandswegen, waar snelheidsbeperkende maatregelen worden ingevoerd, geldt dat ook voor veel interne relaties in het gebied. De belangrijkste nadelen van variant 1 zijn de hoge kosten (380 miljoen gulden) en de landschappelijke consequenties.

Variant 2

Om de nadelen van variant 1 te ondervangen is gezocht naar een manier om deze variant te versoberen zonder al te grote concessies te hoeven doen aan de verkeersveiligheid. Een voorwaarde was dan wel dat de hiërarchische categorieën van het wegennetwerk (een waarborg voor de verkeersveiligheid) behouden bleven. Zo ontstond variant 2. De duurste voorziening, de stroomweg, is in deze variant een flink stuk ingekort. In variant 2 loopt deze uitsluitend oostelijk van Schoondijke. Met deze verandering wordt het ritduurcriterium van drie minuten wel overschreden. De automobilisten in de dorpen langs de kuststrook moeten in dit ontwerp tien tot vijftien minuten afleggen over gebiedsontsluitingswegen voordat ze de stroomweg bereikt hebben. Dat is echter in de huidige situatie ook het geval.

Een tweede type erftoegangsweg

Een ander probleem in variant 1 vormen de parallelwegen langs de gebiedsontsluitingswegen. Indien de Duurzaam Veilig-principes integraal worden opgevolgd zouden deze over de gehele lengte van de gebiedsontsluitingswegen worden aangelegd. Een tweede type werd daarom in het leven geroepen waaraan dit nadeel niet kleeft. Een deel van de gebiedsontsluitingswegen in het ontwerp is vervangen door een tweede type erftoegangsweg. In dit type komen de erven anders dan bij een gebiedsontsluitingsweg het geval zou zijn, wél direct uit op de weg. Het verschil met een gewone erftoegangsweg, aan de andere kant, is dat de maximum snelheid geen veertig maar zestig kilometer per uur bedraagt en dat de weg een verzamel-functie heeft. Voor de rest blijft de weg door middel van snelheidsremmende voorzieningen en menging van verkeerssoorten (tractoren bijvoorbeeld) duidelijk herkenbaar als een erftoegangsweg. Wel zullen er aparte fietsvoorzieningen gecreëerd worden. Omdat er relatief weinig verkeer is in het gebied lijkt de aanpassing van deze categorie geen onoverkomelijke bedreiging voor de verkeersveiligheid. Het grote voordeel van de categorie-aanpassing is dat de landschappelijke inpassing beter is.

Evaluatie variant 2

Het belangrijkste verschil tussen variant 1 en 2 spitst zich toe op de hoofdwegen buiten de bebouwde kom. In de rest van het plangebied blijft alles ongewijzigd. Als gevolg van de concessies aan de Duurzaam Veilig-beginselen moet een afname van de veiligheid met enkele procenten voor lief worden genomen ten opzichte van variant 1. Dat deze afname zo beperkt is gebleven komt doordat de principes van Duurzaam Veilig vrijwel geheel overeind blijven. Op de wegen buiten de bebouwde kom vindt slechts een accentverschuiving plaats. Verder is de erftoegangsweg weliswaar onveiligere dan de gebiedsontsluitingsweg, en is de laatste weer onveiligere dan een stroomweg, toch zijn de onderlinge verschillen minimaal in vergelijking met de huidige onveiligheid. Hetzelfde argument geldt voor de verminderde bereikbaarheid van variant 2. Deze steekt (behoudens enkele plattelandswegen waar snelheidsbeperkende maatregelen worden ingevoerd) nog altijd gunstig af tegen de huidige situatie. Vooral dankzij de inperking van de stroomweg en het feit dat er minder parallelle erftoegangswegen langs de gebiedsontsluitingswegen worden aangelegd kunnen de kosten van variant 2 beperkt blijven tot 195 à 200 miljoen, en wordt het landschap gespaard.

Variant 3

Zonder de hiërarchische opbouw van het wegennet aan te tasten is een toepassing van de principes van Duurzaam Veilig niet mogelijk. Wel kan met een intensivering van traditionele maatregelen de verkeersveiligheid verbeterd worden. Het ombouwen van de rijkswegen tot autowegen en de herinrichting van gevaarlijke wegvakken op de overige wegen maken deel uit van deze variant. Het risico bestaat dat na reconstructie van gevaarlijke wegvakken de verkeersonveiligheid zich verplaatst naar andere wegvakken. Het maximale effect van de maatregelen uit variant 3, is een reductie van ongeveer dertig procent van het aantal slachtoffers. De kosten zijn met 120 miljoen gulden wel lager dan bij de andere twee varianten.

4 TOEPASSING

DUURZAAM VEILIG IN ZEELAND

Gedragsbeïnvloeding

In een Duurzaam Veilig verkeerssysteem moet de infrastructuur veilig zijn ingericht, maar ligt er ook een taak op het gebied van educatie, voorlichting, toezicht en handhaving. Ook de gedragsbeïnvloeding die impliciet in de infrastructuur verweven zit is belangrijk. In dit verband wordt gesproken van "de ergonomie van de weg". Een goed vormgegeven wegbeeld (zoals bij variant 1 en 2) roept als vanzelf veilig verkeersgedrag op. Het zet de weggebruiker aan tot veilig gedrag en biedt tevens de mogelijkheid dit gedrag te vertonen.

Wanneer de filosofie van Duurzaam Veilig in praktijk wordt gebracht met de omvorming van het wegennet zal dit ondersteund moeten worden met gedragsbeïnvloedende maatregelen. Gedragsbeïnvloeding zal met name bij variant 3 noodzakelijk zijn. Meer nog dan bij de andere twee varianten. Het verkeerstoezicht zal intensief moeten zijn.

Samenwerking

Omdat bij gedragsbeïnvloeding, anders dan bij infrastructurele maatregelen, veel instanties betrokken zijn is een goede samenwerking met een duidelijk taakverdeling essentieel. In die samenwerking zijn vier zwaartepunten aan te wijzen. Allereerst educatie. De weggebruikers moet worden bijgebracht hoe zich te bewegen in de nieuwe wegenstructuur. Nieuwe verkeersdeelnemers moeten daar, ook na het rijexamen, in worden begeleid. Voorlichting, handhaving en wegbeheer (inrichting van voorzieningen rond de weg, zoals bewegwijzering) zijn andere zwaartepunten. Een spil moet worden aangewezen die de nieuwe samenwerking coördineert. Extra aandacht verdient ook de schaal van samenwerking. Deze dient goed aan te sluiten bij het werkgebied van de betrokken partners.

Netwerkvorming en monitoring

Er moet een netwerk gevormd worden tussen de verschillende instanties, om te kunnen vaststellen of het project succesvol is. Voortdurend zal er behoefte bestaan aan informatie over ongevallen en gedragsveranderingen van verkeersdeelnemers. Zo kan aan de hand van de bevindingen in de praktijk tijdig bijsturing plaatsvinden (het registreren van deze bevindingen wordt ook wel 'monitoring genoemd'). Het klassieke instrument bij monitoring is de ongevalanalyse. Dit is echter altijd een middel 'achteraf' en is bovendien nogal grillig van karakter. Wanneer er bovendien veel minder ongelukken zullen plaatsvinden boet deze vorm van analyse nog meer aan waarde in. Er is daarom behoefte aan snelle informatie over risicoindicatoren en gedrag. Gedacht wordt aan een permanent snelheidsmeetnet en het voortdurend in de gaten houden van veranderingen in verkeersgedrag. De kosten van deze gedragsbeïnvloedende maatregelen worden geschat op 5,4 miljoen gulden.

Communicatiestrategie

Omdat het een demonstratieproject betreft, zal alles voor de eeuwwisseling zijn beslag moeten krijgen. Behalve procedurele zaken zullen er meer hobbels genomen moeten worden. Een uitdagend aspect voor Zeeland is de toekomstige communicatie tussen de betrokken partners. Dit vereist 'kijken over de schuttingen heen' en het afstemmen van verschillende culturen op elkaar (denk bijvoorbeeld aan politie, rijkschoolhouders en milieugroeperingen). Het verdient aanbeveling deze vorm van samenwerking via convenanten of contracten te regelen.

Binnen korte termijn dienen verschillende zaken ter hand te worden genomen. Een vooronderzoek naar de achtergronden van het verkeersgedrag en doelgroepen voor gedragsbeïnvloeding is daar een van. Ook is het mogelijk nu al een snelheidsmeetnet uit te werken. Het is verder zaak het bedrijfsleven en de recreanten die Zeeland jaarlijks aandoen ook vroegtijdig te betrekken bij Duurzaam Veilig.

CONCLUSIE

Zoveel staat vast: In West-Zeeuwsch Vlaanderen is een drastische vermindering van verkeersslachtoffers geboden. De drie varianten die zijn uitgewerkt voldoen alle in meer of mindere mate aan dat criterium. Een volledige fysieke scheiding van langzaam verkeer en autoverkeer zoals variant 1 voorstaat waarborgt de grootste vermindering van het aantal verkeersslachtoffers (85%). De kosten (380 miljoen gulden) en de landschappelijke inpassing zijn echter nadelen van deze variant. Variant 2 komt tegemoet aan deze bezwaren. Variant 2 is bijna half zo duur (ongeveer 195 miljoen) en schaadt het landschap beduidend minder. Verder is dit ontwerp beter afgestemd op de plaatselijke mogelijkheden. Het ontwerp doet echter een beetje water in de wijn. De verwachte verbetering van de verkeersveiligheid van deze variant is iets minder dan in variant 1. De derde variant tenslotte drukt de kosten in nog hogere mate (120 miljoen). Van Duurzaam Veilig blijft in deze variant echter weinig over. Het ontwerp moet dit bekopen met het laagste veiligheidsrendement (een slachtofferreductie van ongeveer dertig procent) van de drie varianten.

Welke variant er gekozen zal gaan worden is nog een open vraag. Inspraak en overleg tussen alle betrokken partners moeten het antwoord daarop geven. De marges waarbinnen dat overleg zal plaatsvinden worden gevormd door de uitgewerkte varianten. Één antwoord is in ieder geval bij voorbaat gegeven: het verkeer in West-Zeeuwsch Vlaanderen moet absoluut veiliger worden.

5

COLOFON

Juni 1994

Deze brochure is gemaakt in opdracht van de gemeenten Oostburg, Aardenburg en Sluis, het waterschap Het Vrije van Sluis en de provincie Zeeland. Aan het project is medewerking verleend door Veilig Verkeer Nederland, Politie, Openbaar Ministerie, Landinrichtingsdienst, ROVZ, Rijkswaterstaat (financiering) en de bureaus DHV Milieu en Infrastructuur bv en Traffic Test.

Tekst:

*Maurits Groen Milieu & Communicatie bv
(Jan Maarten Deurvorst), Amsterdam*

Foto's binnenwerk:

*Ruben Oreel, Oost-Souburg
DHV Facilities bv, Amersfoort*

Vormgeving:

Bureau Beekvisser (bNO), Amsterdam

Lithografie:

Algra, Amsterdam

Druk:

Drukkerij Smeink, Amsterdam

