

● Infrastructuur en verkeersveiligheid



Waarom wordt hier een verkeersdrempel aangelegd en daar niet? Waarom verandert dat kruispunt in een rotonde? Wat betekenen die lijnen precies? En waarom verschillende kleuren? Deze vragen heeft iedereen zichzelf wel eens gesteld. Toch zit er een systematiek achter. Die systematiek heet 'Duurzaam Veilig'.

Wie zit achter Duurzaam Veilig?

De wegbeheerders hebben onderling afgesproken dat ze deze systematiek zullen toepassen. De ANWB ondersteunt Duurzaam Veilig volledig. Wel zijn er nog punten ter verbetering.

Wanneer is Duurzaam Veilig ingevoerd?

De gezamenlijke wegbeheerders zijn in 1992 begonnen met Duurzaam Veilig. Toen was alles voor veel mensen nog nieuw – bijvoorbeeld de nieuwe strepen en kleuren op de weg – maar inmiddels zijn verkeersdeelnemers eraan gewend. Juist strepen zijn pas van de laatste jaren; men is begonnen met meer rotondes en 30 km/uurstraten aan te leggen.

Werk Duurzaam Veilig?

Mede door de invoering is het aantal verkeersdoden fors teruggelopen, van 1300 doden in 1992 naar 720 doden in 2009.

Wat is de gedachte achter Duurzaam Veilig?

Bij Duurzaam Veilig staat een logische inrichting van de weg centraal. Bovendien moet die inrichting consequent worden toegepast. Daardoor maken weggebruikers automatisch op de goede manier gebruik van de weg – zij hoeven zich daarover niet onzeker te voelen.



Welke principes hanteert Duurzaam Veilig?

Duurzaam Veilig is gebaseerd op een indeling in drie soorten wegen: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Een weg moet altijd in een van deze categorieën vallen. Verder moet het juiste verkeer van de juiste weg gebruikmaken, waarbij het voor de weggebruiker meteen duidelijk is welke weg de juiste is. Even niet opletten mag niet meteen tot ernstige ongevallen leiden. Ook het rijbewijs voor beginnende bestuurders past bij Duurzaam Veilig. Dat voorkomt dat hun gebrek aan ervaring tot ongelukken leidt. Dit komt nu erg uit de lucht vallen. Het gaat er mij om aan te geven dat duurzaam veilig niet alleen infrastructuur is maar ook gedrag, handhaving etc.

Wat zijn stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen?

1. Stroomwegen zijn auto(snel)wegen met een maximumsnelheid van 100 of 120 km/u. Ze zijn voorzien van ongelijkvloerse kruisingen en een middenberm of in ieder geval een groene middenstreep..
2. Gebiedsontsluitingswegen verbinden gebieden binnen en buiten de bebouwde kom. Ze hebben een maximumsnelheid van 80 km/u. Binnen de bebouwde kom is die 50 km/u of soms 70 km/u. Er zijn geen erfaansluitingen, de rijbaanscheiding is moeilijk overrijdbaar en er zijn gelijkvloerse kruisingen en zo mogelijk vrijliggende fietspaden.
3. Erftoegangswegen kennen binnen de bebouwde kom een limiet van 30 km/u en buiten de bebouwde kom een limiet van 60 km/u. Alleen op deze wegen komen alle verkeersdeelnemers samen voor. Iedereen moet er veilig kunnen keren en in- en uitstappen. Er is geen scheiding in rijbanen, er zijn hooguit kantstrepen op de weg en de kruisingen zijn gelijkwaardig.

Wat wordt er bedoeld met de 'juiste weg'?

Door zich strikt aan de indeling in drie categorieën te houden, zorgen wegbeheerders ervoor dat het juiste verkeer van de juiste weg gebruikmaakt. De snelheidsverschillen mogen daarbij niet te groot zijn. Op de stroomwegen mag dus alleen snelverkeer rijden. Op gebiedsontsluitingswegen worden snel en langzaam van elkaar gescheiden. In een woonwijk of vlak bij een school worden snelheidsverschillen gereduceerd door rotondes of drempels. Een goed voorbeeld is de brommer in de bebouwde kom. Als die op het fietspad mag rijden, is het snelheidsverschil met de fietser veel te hoog. Op de rijbaan rijdt een brommer ongeveer even snel als is toegestaan voor het overige snelverkeer.



Hoe kunnen weggebruikers zien dat ze op de juiste weg zitten?

Belijning is pas later ingevoerd. Begrip juiste weg is ook wat onduidelijk. Kan immers ook de goede bewegwijzerde route zijn. De eerste stap was de nieuwe belijning. Deze is vastgelegd in de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (EHK). De belijning vertelt hoe hard je mag rijden (nee, belijning zou ondersteunend moeten zijn aan borden en algemene limieten.) en op welk type weg je je bevindt. Verder is er meer duidelijkheid gekomen in de voorangsregels. Alle bestuurders – ook fietsers en bromfietzers – hebben op gelijkwaardige wegen voorrang als ze van rechts komen. Op doorgaande wegen met een limiet van 50 km/u wordt de voorrang altijd geregeld met borden.

Hoe voorkomt Duurzaam Veilig dat fouten van verkeersdeelnemers hard worden afgerekend?

Met maatregelen als onzichtbare bermverharding of een bredere strook asfalt (de 'redresseerstrook') zijn de kansen op ongelukken afgenomen.

Wat vindt de ANWB van Duurzaam Veilig?

We staan helemaal achter de principes, maar hebben nog wel punten ter verbetering. Zo zijn volgens ons niet alle wegen in te delen in de drie categorieën. Voor deze 'grijze wegen' moet een oplossing komen. Verder voeren wegbeheerders de belijning nog niet consequent door. Daarnaast ontbreekt het op sommige plaatsen aan herkenbaarheid doordat de weggebruiker alleen met borden tot een langzamere snelheid wordt gemaand, terwijl de weg er veel 'sneller' uitziet. De ANWB vindt dat de weginrichting altijd logisch moet aansluiten op de maximumsnelheid. Tot slot hangt verkeersveiligheid niet alleen af van de weginrichting. Permanente verkeerseducatie en een effectieve handhaving van verkeersregels zijn net zo essentieel.