

Notitie verkeersveiligheid

1. Inleiding

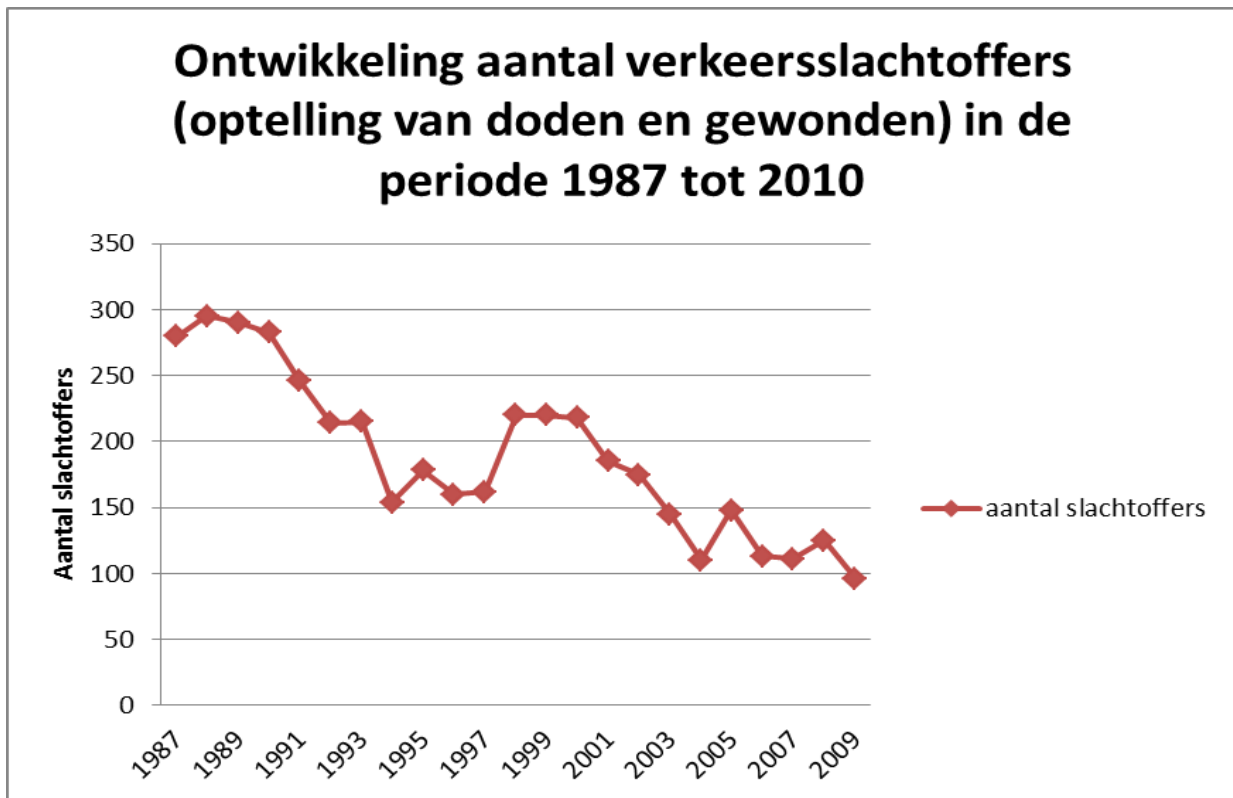
Deze notitie is mede tot stand gekomen naar aanleiding van het aangenomen amendement over verkeersveiligheid in november 2010 (zie bijlage 1). In het amendement verzoekt de raad het college te komen met een notitie verkeersveiligheid waarin beleid wordt geformuleerd op het gebied van het bevorderen van de verkeersveiligheid met de nadruk op woongebieden en rondom onderwijslocaties. Naar aanleiding van het amendement zijn inmiddels zeven zogenaamde mobiele snelheidsmeters aangeschaft ter waarde van 30.000 euro.

In deze notitie wordt ingegaan op het vigerende- en toekomstige beleid op het gebied van verkeersveiligheid. Daarbij komt het bevorderen van de verkeersveiligheid in woongebieden en/of rondom scholen nadrukkelijk aan de orde waarbij ook de relatie wordt gelegd met de inzet van de mobiele snelheidsmeters. Het merendeel van de maatregelen die in deze notitie aan de orde komen lopen door tot en met 2015.

In deze notitie wordt achteréénvolgens ingegaan op: de ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid, de trend, de doelstelling verkeersveiligheid en de manier waarop de gemeente dit doel wil bereiken (inclusief een uitvoeringsprogramma).

2. Ontwikkeling verkeersveiligheid tot 2010.

De gemeente Leeuwarden spant zich al sinds jaar en dag in voor een zo verkeersveilig mogelijke gemeente. Vele acties op het gebied van verkeersveiligheid stonden de afgelopen jaren in het teken van de (landelijke) actie -25% verkeersslachtoffers in 2010 (t.o.v het driejaarlijks gemiddelde van 1997,1998 en 1999). En dat heeft inmiddels zijn vruchten afgeworpen. Vanaf eind jaren tachtig is een behoorlijke vooruitgang geboekt op het vlak van verkeersveiligheid (zie figuur 1). Het aantal verkeersslachtoffers (optelling van doden en gewonden) in Leeuwarden vertoont een dalende trend. Het aantal slachtoffers daalde, ondanks de groei van de mobiliteit, van 220 in 1998 naar 111 in 2007. In de periode 2007 – 2009 is een verdere daling van 13,5% gerealiseerd naar 96 verkeersslachtoffers. In de grafiek zijn er geen gegevens gepresenteerd vanaf 2010. Dit omdat door een nieuw registratiesysteem van de politie de registratiegraad van de ongevallen vanaf 2010 lager is dan in voorgaande jaren. De ongevallendatabase vorm hierdoor vanaf 2010 geen goede afspiegeling van de werkelijke veiligheidssituatie. In overleg met het Regionaal Orgaan voor de verkeerveiligheid wordt op dit moment gezocht naar een oplossing voor dit probleem.



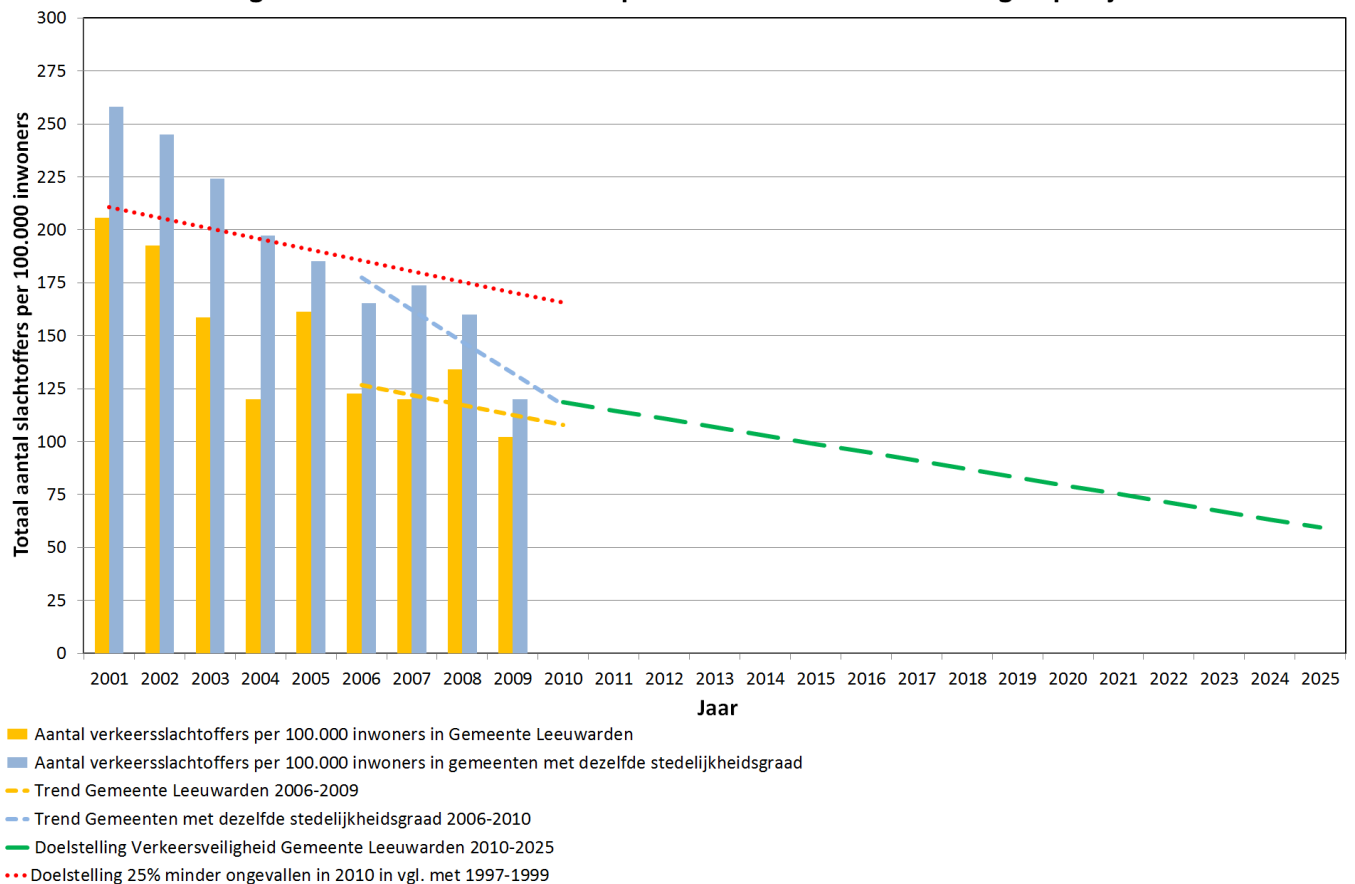
Figuur 1: Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers (optelling van doden en gewonden) in de gemeente Leeuwarden

Bijlage 2 toont de verspreiding van het aantal slachtoffers over de gehele gemeente over de periode van 5 jaren (2005 t/m 2009).

3. Trend

De ontwikkeling van het aantal slachtoffers in de afgelopen jaren in de gemeente Leeuwarden ten opzichte van een referentiegebied (gemeenten met dezelfde stedelijkheidsgraad) is in beeld gebracht in figuur 2. Door middel van een trendlijn is de ontwikkeling van het aantal slachtoffers in de periode 2006 tot en met 2009 weergegeven. Ook is de doelstellingslijn uit de Actie -25% Verkeersslachtoffers opgenomen (25% minder slachtoffers in 2010 ten opzichte van het driejaarlijks gemiddelde 1997, 1998 en 1999 (rode stippellijn)). De trendlijn voor de gemeente Leeuwarden ligt onder de doelstellingslijn. Daarmee is de doelstelling voor de actie actie -25% Verkeersslachtoffers in 2010 ten opzichte van het driejaarlijks gemiddelde 1997, 1998 en 1999 gehaald. In de grafiek is ook de nieuwe doelstellingslijn met betrekking tot de verkeersveiligheid aangegeven. In de volgende paragraaf dat gaat over de nieuwe doelstelling volgt hierover een toelichting.

Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners in de afgelopen jaren



Figuur 2: Ontwikkeling verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners in relatie tot de oude en nieuwe doelstelling.

4. Doelstelling verkeersveiligheid

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2011/2025 staat geformuleerd dat de gemeente streeft naar een zo hoog mogelijk niveau van veiligheid en toegankelijkheid. Daarvoor worden in het plan diverse acties specifiek benoemd zoals: het ontwerpen van de infrastructuur volgens de richtlijnen van duurzaam veilig van het CROW, scheiding van verkeerssoorten op hoofdverbindingen, het verder optimaliseren van de verkeersluwe gebieden, het aanpakken van de verkeersveiligheid rond scholen, het aanpakken van knelpunten op basis van feitelijke gegevens ten aanzien van de verkeersveiligheidssituatie en het “opleiden” van verkeersdeelnemers tot veilige verkeersdeelnemers door te investeren in voorlichting en educatie.

Omdat de looptijd van de actie 25% minder verkeersslachtoffers in 2010 ten einde is, is het tijd voor een nieuwe concrete doelstelling op het gebied van verkeersveiligheid omdat Leeuwarden streeft naar verdere verbetering van de verkeersveiligheid. Daarom sluit Leeuwarden zich aan bij de ambities en doelstellingen van de provincie Fryslân zoals verwoord in het plan Strategie Verkeersveiligheid 2010 – 2025. Het provinciale plan is een uitvloeisel van het door het rijk vastgestelde plan; nieuw strategisch plan Verkeersveiligheid (periode 2008 tot 2020). De provincie richt zich op het jaar 2025. De doelstelling van de provincie behelst een halvering van het aantal geregistreerde doden en ziekenhuisgewonden in 2025 t.o.v het jaar 2010 (het gemiddelde van 2007, 2008 en 2009). Voor Leeuwarden betekent dit een doelstelling in 2025 van een verdere daling van

het aantal verkeersslachtoffers tot 56 per jaar. In figuur 2 is deze doelstellingslijn weergegeven (groene onderbroken streep).

5. Hoe gaat Leeuwarden dat realiseren?

A. Verbeteren van de verkeersstructuur

Om te beginnen werkt Leeuwarden aan het realiseren van een helder en duurzaam verkeer- en vervoerssysteem dat voldoet aan de (toekomstige)verplaatsingsbehoefte in en rond de stad. Leeuwarden krijgt een duidelijke en begrijpbare verkeersstructuur voor het autoverkeer met als basis een hiërarchische indeling in weg categorieën. De gemeente maakt, net als het Rijk en de provincie, onderscheid in stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Stroomwegen verbinden economische centra en vormen tezamen een grofmazig netwerk. Gebiedsontsluitingswegen hebben een ontsluitende functie. In gebieden waar de verblijfsfunctie belangrijker is dan de verkeersfunctie (de zogenaamde verkeersluwe gebieden) zijn de wegen gecategoriseerd als erftoegangsweg. De wegen zijn ingericht op lage rijsnelheden. De gemeente geeft zo veel mogelijk uitvoering aan de inrichtingsrichtlijnen behorende bij de genoemde weg categorieën die voor Duurzaam Veilig (het verkeersveiligheidsbeleid van de afgelopen jaren van nationaal tot lokaal niveau) zijn opgesteld door het CROW. De categorisering van wegen in Leeuwarden is aangegeven in het GVVP.

De categorisering leidt tot bundeling van autoverkeer op verkeersveilig ingerichte wegen die daarvoor geschikt zijn. Hiermee wordt de onderliggende wegenstructuur in- en om de stad ontlast wat weer een positieve invloed heeft op de verkeersveiligheid en op de onderliggende wegenstructuur. Naast de formele categorisering kenmerkt de Leeuwarder wegenstructuur zich door het zogenaamde drie ringen systeem. De onderstaande figuur geeft een beeld van de toekomstige verkeersstructuur.



Figuur 3: Een structuur van samenhangende ringen, invalswegen en radialen

De drie ringen worden verbonden door invalswegen en radialen. De ringen hebben specifieke maar samenhangende functies die tot uiting komen in inrichting en gebruik. De verdeelring is uitsluitend voor snelverkeer. De invalswegen brengen het verkeer van de verdeelring vlot tot dichtbij de eindbestemmingen in de stad. De stadsring is het vliegwiel van de stad. Deze ring verbindt alle wijken en bedrijventerreinen. Doorstroming van het autoverkeer heeft er prioriteit. De binnenring ontsluit de binnenstad en de parkeergarages aan de rand daarvan. Hier is minder ruimte voor het autoverkeer.

De gemeente hanteert de principes van “duurzaam veilig” om verkeersongevallen te voorkomen. De drie hoofdprincipes zijn:

- Het voorkomen van onbedoeld gebruik van wegen (bijvoorbeeld sluipverkeer);
- Het voorkomen van grote verschillen tussen de verschillende verkeerscategorieën in zowel verplaatsingsrichting, massa als rijsnelheid;
- Het voorkomen van onzeker rijgedrag van weggebruikers door heldere en duidelijke weg- en verkeerssituaties te creëren.

Naast de verbetering in de verkeersstructuur zoals hierboven beschreven scheidt de gemeente verkeerssoorten op hoofdroutes waar de nadruk ligt op doorstroming van het autoverkeer en worden kruisende bewegingen tussen verkeerssoorten bij voorkeur ongelijkvloers of via verkeersregelinstanties of rotondes afgewikkeld.

In gebieden met overwegend een verblijfsfunctie, zoals woonwijken, kiest de gemeente in principe voor menging van verkeerssoorten indien de gebiedsinrichting daarop is toegerust. Dat dwingt verkeersdeelnemers rekening met elkaar te houden en snelheden aan te passen. In de praktijk blijkt dit de beste garantie voor verkeersveiligheid in woonwijken en andere verblijfsgebieden, mits het gebied passend is ingericht.

B. Aanpak van ongevallenconcentraties.

In bijlage 2 is de spreiding van het aantal slachtoffers over de gehele gemeente weergegeven over de periode 2005 t/m 2009. De in blauw aangegeven locaties met meer dan 4 ernstige slachtoffers zijn zogenaamde ongevalsconcentraties. De oorzaak van ongevallen is veelal een combinatie van factoren. Mede daarom is de relatie tussen de oorzaak van ongevallen en eventuele gebreken en/of onduidelijkheden in de weginfrastructuur moeilijk, zo niet nauwelijks te leggen (zeker bij dodelijke slachtoffers). Monitoring van ongevalsconcentraties blijft belangrijk. Een ongevalsanalyse per ongevalsconcentratie kan informatie opleveren over een verband met onvolkomenheden in de infrastructuur. Om statistisch verantwoorde conclusies te trekken is een periode van 3 jaar tot 5 jaar in dit verband het minimum.

In 2012 en 2013 zal gedetailleerder worden gekeken naar de in blauw weergegeven verkeersongevallenconcentraties zoals weergegeven in bijlage 2. Per locatie zal een ongevalsanalyse plaatsvinden. Na de analyses zullen maatregelen worden geprioriteerd en worden vertaald in het jaarlijks programma infrastructuur. Jaarlijks zal een overzicht worden gemaakt van de verkeersongevallenconcentraties zodat er zicht blijft op de locaties waar veel (ernstige)ongevallen plaatsvinden.

C. Aanvullende maatregelen in verkeersluwe gebieden

Een belangrijk onderdeel van het beleid in het kader van Duurzaam Veilig was het uitbreiden van de 30 km/uur gebieden en het instellen van 60 km/uur wegen. Het areaal aan 30 km/uur wegen is in Leeuwarden de afgelopen jaren zoveel mogelijk uitgebreid in aantal en omvang. Gelet op de vereenvoudiging van de specifieke eisen (ten opzichte van de traditioneel ingerichte 30 km/uur gebieden met veel snelheidremmende maatregelen) voor het toepassen van 30 km-uur wegen, is daarbij in eerste instantie volstaan met een sobere inrichting die voldoet aan de minimumeisen. Een sobere inrichting betekent dat in ieder geval de ingangen van een 30 km-gebied gemarkeerd moesten worden. Daarnaast werden infrastructurele maatregelen getroffen bij knelpunten in het gebied. In de tweede fase zou vervolgens moeten worden bekeken welke extra maatregelen nog nodig zijn. Daartoe werd in 2008 de overzichtskaart "Optimaliseren verkeersluwe gebieden" gemaakt. Vanaf 2009 zijn er diverse ontwikkelingen geweest die van invloed zijn op de te treffen maatregelen. Maar ook geplande ontwikkelingen zijn van invloed op de te treffen maatregelen. Daarom is er een nieuwe overzichtskaart gemaakt (zie bijlage 3a).

Op de overzichtskaart zijn in rood de wegen aangegeven waar met relatief eenvoudige aanvullende snelheidremmende maatregelen de inrichting beter kan worden aangesloten bij het bestaande 30 km-regime. Dat zijn veelal de wegen waar maatregelen het meest noodzakelijk zijn.

Daarnaast zijn wegen in groen aangegeven waar verdere optimalisatie van maatregelen mogelijk is door de combinatie met andere werkzaamheden (zoals rioleringswerkzaamheden,

herinrichtingsprojecten en/of herstratingswerkzaamheden). Het zijn veelal wegen die weliswaar verkeersveilig zijn maar die met nog iets "extra's" nog beter/verkeersveiliger kunnen worden ingericht en beter aansluiten bij de gewenste inrichting. Daarom zal bij de totstandkoming van de jaarlijkse uitvoeringsprogramma's worden gekeken welke optimaliseringsmaatregelen kunnen worden meegenomen in het kader van werk met werk maken.

D. Meerjarenprogrammmaplan Verkeerseducatie

Door het Regionaal Orgaan voor de verkeersveiligheid Fryslân (ROF) is het initiatief genomen voor het "Manifest Verkeersveiligheid Fryslân 2011-2025". Dit manifest heeft tot doel om binnen Fryslân tot een gezamenlijke uitvoering te komen van het plan "de Friese Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025". Aan de gemeenten die het manifest ondertekenen stelt de provincie € 1 per inwoner beschikbaar voor met name verkeerseducatie in de periode 2011 tot en met 2015. Dit onder de voorwaarden dat een gemeente een zelfde bedrag hiervoor vrijmaakt en dat een jaarlijks uitvoeringsprogramma wordt opgesteld. De gemeente Leeuwarden heeft dit manifest ondertekend. Voor het bepalen van de hoogte van de bijdragen geldt het inwonertal per 1 januari 2010 als uitgangspunt. Voor Leeuwarden komt dit neer op een financiële bijdrage van de provincie en een eigen bijdrage van ieder € 94.073.

In de Programmabegroting worden jaarlijks middelen gereserveerd voor verkeersveiligheid, waaronder verkeerseducatie. Deze middelen kunnen worden ingezet voor de dekking van de gemeentelijke bijdrage van € 94.073 voor de periode 2011 tot en met 2015. Gemiddeld dient er per jaar € 38.000 te worden besteed aan verkeerseducatie (tot minimaal € 190.000 t/m 2015) om in aanmerking te komen voor de provinciale subsidie van € 94.073 (= de helft van het totale bedrag van € 190.000).

Het manifest gaat er van uit dat de gemeente jaarlijks een uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid opstelt waarin de verkeerseducatie is opgenomen. Het uitvoeringsprogramma is weergegeven in bijlage 3B. Het programma richt zich op de zogenaamde Permanente Verkeerseducatie ("van driewieler tot rollator"). Uit het overzicht blijkt dat aan alle leeftijdscategorieën aandacht wordt besteed. De organisatie en uitvoering van de projecten is in handen van een aantal (maatschappelijke)organisaties. De gemeente stelt daarvoor de budgetten beschikbaar en stimuleert waar nodig de projecten.

E. Gedragsbeïnvloeding door Snelheids Informatiesysteem

De gemeente heeft de beschikking over zeven zogenaamde mobiele snelheidsinformatiedisplays. Het betreft een mobiel display dat langs de kant van de weg wordt geplaatst en de snelheid meet van het aankomende verkeer. De snelheid wordt direct zichtbaar op het display weergegeven. Het systeem is niet bedoeld te achterhalen (door bijvoorbeeld kentekens) welke weggebruiker met een te hoge snelheid heeft gereden. Wel draagt dit middel bij aan het verlagen van de gemiddelde snelheid en daarmee aan het bevorderen van de verkeersveiligheid.



De weggebruiker wordt een spiegel voorgehouden van zijn rijnsnelheid. De apparaten zijn mobiel en dus op diverse locaties te gebruiken. Het is gewenst om de displays zo verspreid mogelijk binnen de gemeente in te zetten zodat zoveel mogelijk gedragsbeïnvloeding wordt bereikt over de gehele gemeente voor de verschillende wegcategorieën met de daar bijbehorende verschillende maximum snelheden. Daarnaast valt verkeersveiligheidswinst met snelheidsdisplays te behalen in gebieden waar geen scheiding is tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer. Dat zijn in hoofdzaak de 30 km/uur gebieden. In die 30 km/uur gebieden is het juist van belang dat de snelheidsverschillen tussen het gemotoriseerde verkeer en het langzame verkeer zo klein mogelijk zijn. Beide verkeerssoorten moeten immers van dezelfde ruimte gebruik maken. Daarom zullen de snelheidsdisplays ook binnen de 30 km/uur straten worden ingezet en rond onderwijslocaties.

Bijlage 3c toont een overzicht van het beschikbare het materieel en de gebieden waar de displays worden ingezet waarbij zoveel mogelijk zal worden gerouleerd. Het rouleren van de snelheidsmeters is van belang vanwege de vereiste verspreide inzet binnen de gemeente maar ook omdat het effect van een snelheidsmeter bij langdurige inzet op één locatie verloren gaat. Twee displays zullen worden vrijgehouden voor incidentele inzet. Deze kunnen bijvoorbeeld ingezet worden op aanvraag van wijk- of dorpsvertegenwoordigers.

F. Overige inspanningen op het gebied van verkeersveiligheid

Naast de specifiek gerichte projecten/acties op het gebied van verkeersveiligheid zijn er diverse (ontwerp)processen waarin het onderwerp verkeersveiligheid automatisch een belangrijke plaats heeft. Het betreft de volgende zaken:

Ontwerp van de openbare ruimte; De aandacht voor verkeersveiligheid is automatisch onderdeel van het integrale ontwerpproces voor de inrichting van de openbare ruimte. Daarbij is overleg met vertegenwoordigers van bewoners (wijkpanels of dorpsbelangen), maatschappelijke organisaties en hulpdiensten een onderdeel.

Op een aantal locaties in de stad zoals het kennisplein (deel Rengerslaan) en de hoek Wirdumerdyk/Peperstraat of Wirdumerpoortsdwinger is de openbare ruimte volgens het principe shared space ingericht. Maar wat is shared space eigenlijk? Letterlijk betekent het gedeelde ruimte. Het is het principe dat de openbare ruimte door iedereen gedeeld moet kunnen worden. Veelal is de openbare ruimte verworden tot een plek voor het verplaatsen van diverse verkeerssoorten van A naar B. Die ruimte is veelal ook als zodanig ingericht (iedere verkeerssoort zijn eigen ruimte). Voorbijgegaan wordt aan de andere functie van de openbare ruimte namelijk de verblijfsfunctie.

Omdat het verkeer de overhand heeft genomen zijn veel plekken onaantrekkelijk en gevaarlijk geworden. Het doel van het shared space concept is deze ruimtes weer aantrekkelijk te maken ter stimulering van sociaal gedrag en zo mogelijk zonder de verkeersfunctie al te ver terug te dringen en tegelijkertijd de verkeersveiligheid te bevorderen. De verblijfsruimte wordt ingedeeld als mensenruimte en wordt niet geïnterpreteerd als verkeersruimte. Een belangrijk kenmerk van shared space is de geringe aanwezigheid van verkeersborden en verkeerstekens. De openbare ruimte moet uitnodigen tot sociaal gedrag. De weggebruiker moet aan de omgeving zien wat gepast en ongepast is. Door middel van sociale interactie tussen de verschillende verkeersdeelnemers en het maken van oogcontact moet worden bepaald wie voorrang heeft en wat het gewenst gedrag is.

Het spreekt voor zich dat niet alle openbare ruimtes geschikt zijn voor een dergelijke inrichting. Ruimtes waar het afwikkelen van het verkeer centraal staat zullen op een gepaste wijze als een verkeersruimte worden ingericht. Maar sommige gebieden – zoals de binnenstad – lenen zich prima voor een inrichting volgens het shared space principe. De gemeente zal waar mogelijk het shared space principe toepassen maar verliest daarbij een aantal risicogroepen niet uit het oog. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om kinderen, ouderen en visueel gehandicapten. Met name deze groepen hebben immers behoefte aan een duidelijke verkeerssituaties. Voor deze groepen lijkt shared space dan ook in strijd met het duurzaam veilig principe dat onzeker rijgedrag van weggebruikers voorkomen moet worden door heldere en duidelijke weg- en verkeerssituaties te creëren. Daarom is het van essentieel belang dat per verkeerssituatie bekeken wordt in hoeverre het shared space principe kan worden doorgevoerd. Daarmee is bij het shared space ontwerpprincipe maatwerk van belang.

Periodiek overleg met de politie; Er is periodiek overleg met de politie waarin diverse ruimtelijke plannen en verkeersmaatregelen worden besproken. Het gaat daarbij over de verdere optimalisatie van het ontwerp in combinatie met het handhavingsaspect. De handhaving en daarmee ook de verkeersveiligheid van de in te voeren plannen en maatregelen zijn daarmee zo goed mogelijk gewaarborgd.

Specifieke aandacht rondom scholen; Gebieden rondom scholen zijn specifieke aandachtsgebieden op het gebied van verkeersveiligheid. Naast de gerichte inzet van de - in deze notitie genoemde - mobiele snelheidsdisplays en diverse activiteiten in het kader van meerjarenprogramma verkeerseducatie worden in overleg met scholen en wijkpanels de inrichting van de schoolomgeving regelmatig bekeken en geëvalueerd. Dit mede naar aanleiding van het in november 2010 aangenomen amendement over de verkeersveiligheid rondom scholen waarin de raad het college verzoekt 15.000 euro extra beschikbaar te stellen voor kleine infrastructurele maatregelen om de verkeersveiligheid rondom scholen te verbeteren voor scholen die meedoen aan het verkeersveiligheidslabel.

In de wijk Huizum in Leeuwarden werkt Jantje Beton met de gemeente aan zogenaamde een speellinten. Een speellint bestaat uit uitdagende speelplekken en schoolspeelpleinen met veilige en speelse verbindingen. Er wordt daarbij nadrukkelijk gekeken naar verkeersveilige (loop)routes tussen de scholen diverse woonstraten/woongebieden.

Verkeersbrigadiers; Ten aanzien van de bevordering van de verkeersveiligheid rond scholen faciliteert de gemeente structureel de inzet van verkeersbrigadiers. De organisatie en uitvoering is in

handen van de vereniging Veilig Verkeer Nederland. De gemeente stelt daarvoor de budgetten beschikbaar.

Regulier beheer en onderhoud; Het reguliere beheer en onderhoud aan wegen , straten en paden levert een belangrijke bijdrage aan het verkeerveilig kunnen gebruiken van de openbare ruimte. Hieronder valt ook de gladheidsbestrijding. De gladheidsbestrijding bestaat in de praktijk uit een stelsel van strooiroutes voor wegen en paden met een prioritering qua strooivolgorde. Bij de prioriteitsvolgorde van de te strooien routes wordt rekening gehouden met belangrijkheid de wegen in het wegennet. Dit geldt ook voor de fietspaden.

Tijdelijke verkeerssituaties bij wegwerkzaamheden; Bij werken aan de weg zijn veelal tijdelijke verkeersmaatregelen zoals omleidingen en/of wegafzettingen noodzakelijk. Om de verkeersveiligheid zoveel mogelijk te waarborgen worden de werken in opdracht van de gemeente uitgevoerd conform de daarvoor opgestelde landelijke CROW richtlijnen. Deze richtlijnen geven bijvoorbeeld minimale benodigde afstanden aan tussen een rijbaan en een werkvak. Toezichhouders hebben een controlerende taak betreffende het toepassen van de richtlijnen.

Bijlagen:

1. Amendement verkeersveiligheid (november 2010)
2. Spreiding van het aantal slachtoffers over de gemeente (2005 – 2009)
3. Uitvoeringsprogramma
 - 3A Aanvullende maatregelen in verkeersluwe gebieden
 - 3B Meerjarenprogramma Verkeerseducatie
 - 3C Inzet mobiele snelheidsinformatiedisplays