

CONGRES KRANT

Nationaal
Verkeersveiligheidscongres
1982

21 en 22 april

RAI-Congrescentrum,
Amsterdam

1

De wijk eist verkeersveiligheid: een tussenbalans

In woonwijken moet het goed en dus veilig leven zijn. Huisvesting, recreatie, opvang van sociale en medische problemen, bescherming tegen criminaliteit en zeker ook de 'verkeersveiligheid' zijn daar essentiële onderdelen van. Het Derde Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1982, op 21 en 22 april in het Amsterdamse RAI-Congrescentrum georganiseerd door de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, heeft de verkeersveiligheid in woonwijken als onderwerp. Dit onderwerp houdt velen bezig, o.a. in verband met de leefbaarheid en er wordt op vele manieren iets aan gedaan. Men is met dit karwei begonnen, maar het is nog lang niet afgemaakt. In eerste instantie past dan een tussenbalans.

Conflict

In woonwijken bestaat een nadrukkelijk conflict tussen 'vervoer' en 'verblijven'. Een botsing van belangen die niet of nauwelijks kan worden vastgelegd in cijfers over ongevallen of bijna-ongevallen. De verkeersonveiligheid wordt bovendien in woonwijken op een geheel eigen wijze beleefd. Bewoners zijn bij ongevallen en de dreiging daarvan nauw en emotioneel betrokken. Slachtoffers van ongevallen zijn daar vaak niet anoniem. De dreiging van ongevallen heeft een negatieve invloed op sociale contacten, spel en wijkrecreatie in welke vorm dan ook. En dan is er nog de 'hinder' van het vervoer of de parkeerchaos, die uiteindelijk ook als een bedreiging wordt ervaren.

De tussenbalans: *in veel woonwijken worden maatregelen voor de verkeersveiligheid getroffen. Die bestaan er vaak uit dat in een deel van een wijk voorzieningen worden aangebracht met het doel doorgaand verkeer te weren en snelheden te verminderen, b.v. door middel van woonerven.*

Maar daarmee zijn de problemen voor de gehele woonwijk nog niet opgelost. Intussen blijft de aandacht voor de bedreiging van het verkeer toenemen.

Vragen

Op het congres worden vragen gesteld als: wat hebben we nu bereikt? welke kennis hebben we opgedaan? welke vragen zijn blijven liggen? waar moeten prioriteiten worden gegeven en misschien de belangrijkste vraag: kunnen we verder gaan op de ingeslagen weg?

Burger eist meer

Uiteraard blijft het terugdringen van het aantal verkeersdoden en -gewonden de primaire opdracht. Maar bestuurders, ambtenaren en wetenschappers is duidelijk geworden dat de burger meer eist. Verkeerssituaties die door de wijkbewoners als onveilig worden ervaren, maken een wijk ook onleefbaar. Een dergelijke situatie leidt tot actief verzet.

Wat gebeurt er nu? Er zijn verschillende doelstellingen in het vervoersbeleid, waarvan de verkeersveiligheid er één is. Gemeentelijke bestuurders leggen wel vaak nadruk op de verkeersveiligheid maar in de beleidsuitvoering worden veel maatregelen getroffen die niet alleen verkeersveiligheid als basis hebben. De gevolgen voor de verkeersveiligheid zijn niet altijd ge-

makkelijk te voorspellen. Het gevaar bestaat dat andere belangen dan gaan overheersen. Politieke factoren spelen hierbij geen geringe rol. 'Stop de Kindermoord' getuigt daarvan met uitspraken als: *'De politieke partijen stonden voor een ingrijpende beslissing ten nadele van de auto . . . en lieten het afweten'*.





Inspraak noodzakelijk en onvermijdelijk

Iedereen is het er over eens dat inspraak van de wijkbewoners over verkeersveiligheidsproblemen noodzakelijk is. Maar daarbij heerst er nog wel duidelijk verschil van mening over 'mate' en 'tijdspit'. Soms wordt de bevolking (wijkbewoners) geconfronteerd met uitgewerkte plannen. In andere gevallen worden alleen voorwaarden voor eventuele maatregelen aangegeven waar binnen nog – veel – speelruimte bestaat. Dan weer worden eerst wensen geïnventariseerd voordat een plan tot stand komt. Ook hier weer vragen. Hoe groot mag de inbreng van wijkbewoners zijn? Welke onderdelen van de verkeersveiligheid stijgen volgens de lokale bestuurders boven hun belangen uit?

De betrokken wijkbewoners hebben vaak tegenstrijdige belangen. Of er ontstaan verschillen tussen de opvattingen van burgers en van gemeenten of wetenschappelijke onderzoekers over 'vervoer' en 'verkeersveiligheid'. Zwaar weegt hoe veel tijd men wil en kan uittrekken voor overleg met de wijkbewoners.

Vlucht

Bestuurders en deskundigen moeten zich realiseren dat maatregelen die niet of onvoldoende met de betrokken burgers zijn doorgesproken, minder makkelijk of niet worden geaccepteerd. In bestuurlijke en ambtelijke kring

worden experimenten op het gebied van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid gekozen als een vlucht uit een 'niet af te ronden' besluitvormingsprocedure. Daarbij moet men zich wel realiseren dat deze 'experimenten' gevoelig zijn voor kritiek en door de bevolking minder snel zullen worden geaccepteerd. Burgemeester en Wethouders zijn echter al te vaak geneigd de adviezen van hun 'deskundige' ambtenaren trouw op te volgen.

Foto boven: Meer verkeersveiligheid betekent in eerste instantie vaak 'afzien'.

Foto onder: Inspraak onvermijdelijk



Van ongewenst naar gewenst gedrag: Hoe doen we dat?

Het gedrag van alle verkeersdeelnemers moet in positieve zin worden beïnvloed. In hoeverre kan dat door herindeling en herinrichting van verkeersruimten en door verkeerstechnische maatregelen? Kortom, de beïnvloeding van het verkeersgedrag van ongewenst naar gewenst.

Het principe van een zo groot mogelijke scheiding van de verschillende verkeerssoorten stuit in woonwijken op problemen. Misschien is daar juist een 'menging' van verkeerssoorten de oplossing. Daarbij zou in het bijzonder de automobilist zich moeten aanpassen aan het verkeersgedrag van de andere verkeersdeelnemers.

Snelheidsbeperkingen zijn praktisch niet uitvoerbaar als de betrokkenen die niet als redelijk of noodzakelijk aanvaarden.

De uitspraak 'dertig kan het antwoord zijn' is voor de automobilist niet overal redelijk; de vijftig in de

Inventiviteit geblokkeerd

Er is nu enige ervaring met woonerven. Wat vinden we ervan? *Tal van woonerven voldoen niet aan de gestelde voorwaarden. Direct daarop aan sluit de vraag of de formele richtlijnen voor woonerven niet de inventiviteit blokkeren.* Nieuwe vernuftige oplossingen om tot een verkeersveilige en leefbare situatie te komen kunnen buiten de officiële mogelijkheden vallen. Gesteld mag worden dat in het verkeersveiligheidsbeleid voor



gebouwde kom is voor hem hier en daar al nauwelijks aanvaardbaar. Net zo min als de honderd op de autosnelwegen. Is men er van overtuigd dat die 'dertig' nut heeft dan zullen technische maatregelen moeten worden genomen om die snelheid af te dwingen. Vooral door indeling en inrichting van de verkeersruimten.

Verkeersaders waar geen extreme snelheidsbeperkingen aan de orde zijn, moeten door een andere inrichting aan het juiste – beschermende – karakter voldoen.

Woonerfregels zijn mooi. Maar worden ze ook gerespecteerd?

alles de volgende vragen beantwoord moeten worden. In welke ruimten staat het vervoer voorop? Waar is spelen, wandelen en recreëren het belangrijkste? Afhankelijk daarvan moeten de ruimten zodanig worden ingericht dat het gewenste verkeersgedrag wordt bereikt. *Bij dat al moet er rekening mee worden gehouden dat het individu geneigd is andere beslissingen te nemen dan het collectief.*



Onderzoek: nieuw inzicht noodzakelijk

Verkeersveiligheid is een ruimer begrip geworden. Naast het terugdringen van het aantal verkeersdoden en -gewonden, zoeken nu ook naar oplossingen voor de bedreigingen die van het verkeer uitgaan. In opzet hebben statistische analyses, gedragsobservaties en studies naar gevoelens en opvattingen van verkeersdeelnemers, vooral de primaire verkeersveiligheid ten doel.

Voor onderzoek in woonwijken, waar ook die bedreiging door het verkeer een belangrijke rol speelt, zijn methoden noodzakelijk die voor een klein gebied op korte termijn resultaten kunnen laten zien. Daarbij moeten we ernstig rekening houden met de mogelijkheid dat op ontdekkingen die door bewoners als onveilig worden ervaren, niet altijd veel ongevallen gebeuren of zelfs helemaal geen ongevallen voorkomen. Het is mogelijk dat een verkeerssituatie zo ingewikkeld en inderlijk is dat de verkeersdeelnemers worden gedwongen inderlijk op elkaar te letten en daardoor ongevallen voorkomen. De betrokken bewoners zullen de situatie echter als 'onveilig' blijven ervaren.

Beleidsvoerders komen dan voor een keus te staan. Vaak zijn eenvoudige maatregelen te vinden die het onveiligheidsgevoel opheffen. Maar *ergelijke maatregelen mogen niet het verkeersgedrag, ook niet aan de bewoners, niet onveilig*

maken. Er is inzicht nodig in het ontstaan van het gevoel van onveiligheid. Het gaat daarbij om de relatie tussen verkeersbeleving, het verkeersgedrag en het ontstaan van ongevallen.

Nog in de kinderschoenen

Het lijkt erop dat vooral gedrags- en conflictstudies voor dit doel geschikte methoden kunnen zijn. Gevoelens van onveiligheid kunnen in verband worden gebracht met het werkelijke verkeersgedrag en met kenmerken van de verkeersomgeving. Het onderzoek op dit gebied staat nog in de kinderschoenen. Maar ook hier kan het congres misschien suggesties doen of ervaringen aandragen.

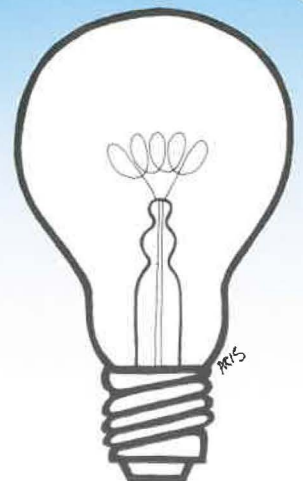
Foto boven: Als onveilig ervaren hoeft niet altijd onveilig te zijn.

Ideeënmarkt in de wandelgangen

Het is de bedoeling dat rond de congreszaal in het RAI-Congrescentrum ten tijde van het Verkeersveiligheidscongres een Ideeënmarkt wordt georganiseerd.

Op deze markt zullen gemeenten een presentatie geven van de ervaringen die zij hebben opgedaan met maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid in woonwijken. Het is natuurlijk niet mogelijk op alle details in te gaan. Kort en bondig zal met behulp van teksten, foto's en tekeningen op panelen worden aangegeven wat het probleem was, welke maatregelen zijn getroffen en zo mogelijk wat daarvan het resultaat is geweest. Het idee achter deze markt is om betrokkenen bij de verkeersveiligheid in woonwijken – en dat kunnen zowel gemeenten als bewonerscomité's zijn – een idee te geven wat er in Nederland zoal aan oplossingen voorhanden is. Maar al te vaak blijkt dat er dubbel werk wordt ge-

daan of dat niet de meest optimale oplossing is gekozen. *Nagegaan zal worden in hoeverre er behoefte bestaat om te komen tot de oprichting van een soort databank waarin de ervaringen met de verschillende maatregelen worden samengebracht.*



Aanmeldingsformulier

NATIONAAL VERKEERSVEILIGHEIDSCONGRES 1982

Invullen met schrijfmachine s.v.p.

Naam:

Functie:

Verzendadres (bij voorkeur zakenadres)

Straat/Postbus: Telefoon:

Postcode: Plaats: Toestel:

verzoekt inschrijving voor de volgende congresonderdelen (aankruisen wat van toepassing is s.v.p.)

A. deelname congres op 21 en 22 april

- à f 175,- tegen gereduceerd tarief van f 45,- (zie hieronder).

B. Lunches: beide dagen alleen 21 april alleen 22 april

C. Werkbijeenkomsten:

1e voorkeur

- deelnemer
 toehoorder
 geen voorkeur

bij werkbijeenkomst

- 1 5
 2 6
 3 7
 4 8

- levert een discussiebijdrage voor de werkbijeenkomst:

- 1; 2; 3; 4; 5; 6; 7; 8.

- levert geen discussiebijdrage

Degenen die een discussiebijdrage inleveren vóór 29 maart worden als deelnemer bij de werkbijeenkomst ingedeeld.

2e voorkeur

- deelnemer
 toehoorder
 geen voorkeur

bij werkbijeenkomst

- 1 5
 2 6
 3 7
 4 8

De indeling voor de werkbijeenkomst geschiedt in volgorde van binnenkomst van de aanmeldingskaarten.

Wanneer het maximum aantal deelnemers is overtekend voor een bepaald subthema zal, zo veel mogelijk aan de hand van het opgegeven alternatief, indeling bij een ander subthema plaatsvinden.

Deelname tegen gereduceerd tarief *

als: student lid bewonersgroepering in de gemeente:

Het adres van de onderwijsinstelling c.q. bewonersgroepering is:

Naam:

Straat:

Postcode: Plaats:

Telefoon:

De verschuldigde kosten: deelname congresdagen f

... x lunch à f 17,50 f

f

Het bedrag wordt overgemaakt op postrekening 4880 t.n.v. ANWB Den Haag onder vermelding van L+B-NVVC 1982.

De betaling geschiedt door:

datum:

Handtekening:

Dit formulier retourneren aan:

ANWB-Bondsrepresentatie

Postbus 93200

2509 BA 's-Gravenhage

N.B. Bij annulering vóór 29 maart ontvangt men 80% restitutie.

Bij annulering na 28 maart vindt geen restitutie plaats en worden alle congresstukken toegezonden.

* Deelname aan het congres via dit tarief is beperkt tot een maximum van 75 personen.



Hoe zit het congres in elkaar?

Zoals te zien in het programma hiernaast duurt het congres twee dagen. Acht organisaties bereiden subthema's – deelonderwerpen – voor ter bespreking in werkbijeenkomsten. Een groot aantal andere personen of vertegenwoordigers van organisaties zal daarnaast discussiebijdragen voor deze bijeenkomsten leveren. Doel van deze bijeenkomsten is op de eerste plaats het uitwisselen van kennis en ervaring. De conclusies die de deelnemers daaruit trekken zullen in aanbevelingen worden vastgelegd. Op de bijeenkomsten zal op de volgende zaken worden ingegaan:

- 1 Beïnvloeding van het verkeersgedrag door – een andere – inrichting van weg- en verkeerssituaties
- 2 Beïnvloeding van verkeerscirculatie
- 3 Stedebouwkundige ordening in relatie tot verkeerscirculatie en verkeersgedrag
- 4 De beïnvloeding van het verkeersgedrag van ongewenst naar gewenst, door wijziging van regels
- 5 Hoe krijgen we het verkeersveiligheidsonderzoek in woonwijken uit de kinderschoenen
- 6 Onderlinge afstemming van het beleid door lokale, regionale, provinciale en landelijke overheden
- 7 Hoe ziet de burger het verkeersveiligheidsbeleid in woonwijken
- 8 Gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid.

In het decembernummer van het ANWB-blad Verkeerskunde wordt dieper op deze onderwerpen inge-

gaan. Dat zal ook het geval zijn in de tweede Congreskrant.

Aanmelding

Aanmeldingen kunnen slechts plaatsvinden d.m.v. een aanmeldingsformulier, zoals hiernaast is opgenomen.

Opgave voor deelname aan een werkbijeenkomst is eveneens mogelijk via dit formulier. Aanmelden voor één van beide congresdagen is niet mogelijk.

Congresboeken

Deelnemers krijgen de beschikking over vier congresboeken. Het eerste bevat een introductie in de problemen rond het congresstema. Dit wordt na aanmelding verzonden. Het tweede congresboek is een inhoudelijke wegwijzer door het congres: het bevat het programma, de opzet, het thema, inleidende artikelen, en de discussiepunten. De deelnemers ontvangen dit boek zeer ruim voor het congres, evenals een bundel met discussiebijdragen. Het congresverslag wordt omstreeks september 1982 verspreid. ●

Toegangsrijzen

Kosten voor deelname f 175,-, inclusief congresboeken, exclusief lunches. Studenten en georganiseerde bewonersgroeperingen kunnen in beperkt aantal een reductie krijgen van 75%.

Vakbeurs in Amstelhal

Ongeveer gelijktijdig met het Verkeersveiligheidscongres vindt in de Amstelhal van het RAI-complex de tentoonstelling Intertraffic 82 plaats. Dit is een internationale vakbeurs voor verkeerstechniek, georganiseerd door RAI-gebouw BV.

Het ziet er naar uit dat er dit jaar een aantal interessante noviteiten wordt getoond, met name van Nederland-

se kant. Zoals gebruikelijk zal de tentoonstelling ook dit jaar een sterk internationaal karakter dragen, met exposanten uit vele landen.

Openingstijden: van dinsdag 20 tot en met vrijdag 23 april, dagelijks van 10 tot 17 uur. De entreprijs bedraagt f 10,—

Deze krant is samengesteld door en onder verantwoordelijkheid van de werkgroep Voorlichting van het Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1982.

Programma

21 april 1982

(tot 11.30 uur plenair daarna per werkbijeenkomst uitzonderd lunch)

- 9.30 uur Koffie
- 10.00 uur Welkomstwoord door de heer B. IJntema
- 10.05 uur Opening door Mr. Pieter van Vollenhoven
- 10.20 uur Effecten van NVVC-1980 door Ir. J. Barkhof
- 10.35 uur Probleemstelling verkeersveiligheid in woonwijken door Ir. E. Asmussen
- 11.00 uur Koffie
- 11.30 uur Inleiding door werkbijeenkomstvoorbereider
- 11.50 uur Start discussie o.l.v. werkbijeenkomstvoorbereider
- 12.30 uur Koffiemaaltijd met mogelijkheid tot bezoek Intertraffic/Ideeenmarkt
- 14.00 uur Voortzetting discussie
- 15.00 uur Thee
- 15.10 uur Voortzetting discussie – formuleren concept-congresuitspraak
- 16.15 uur Einde discussie

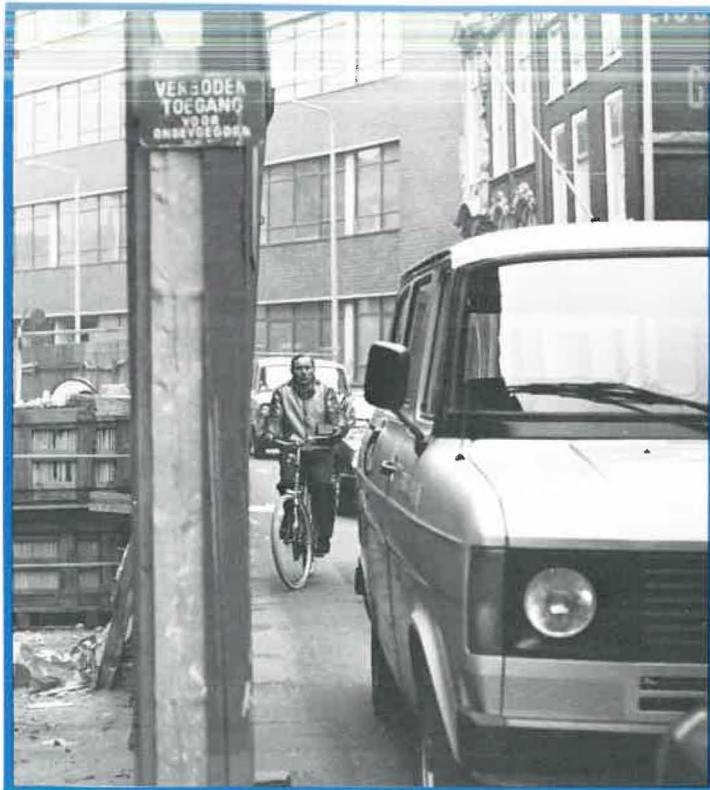
22 april 1982

(hele dag plenair)

- 9.20 uur Koffie
- 9.50 uur Uitdelen concept-congresuitspraken + stemkaarten bij zaalingang
- 10.00 uur Welkomstwoord door Ir. F. H. van der Linde van Sprankhuizen
- 10.05 uur Openingstoespraak door Minister
- 10.20 uur Algemene introductie door dagvoorzitter
- 10.25 uur Behandeling concept-congresuitspraak subthema 1
- 10.45 uur Behandeling concept-congresuitspraak subthema 2
- 11.05 uur Koffie
- 11.30 uur Behandeling concept-congresuitspraak subthema 3
- 11.50 uur Behandeling concept-congresuitspraak subthema 4
- 12.10 uur Behandeling concept-congresuitspraak subthema 5
- 12.30 uur Koffiemaaltijd (bezoek Intertraffic/Ideeenmarkt)
- 14.00 uur Behandeling concept-congresuitspraak subthema 6
- 14.20 uur Behandeling concept-congresuitspraak subthema 7
- 14.40 uur Behandeling concept-congresuitspraak subthema 8
- 15.00 uur Thee
- 15.15 uur Pantomime-voorstelling door Rob van Rijn over het verschijnsel verkeersveiligheid
- 15.35 uur Afsluiting door Drs. Th. J. Westerhout
- 15.40 uur Einde NVVC-1982 – uitdelen congresuitspraak

zie hiernaast

Onvermijdelijke problemen en argumenten daartegen



Wil men in woonwijken het autoverkeer terugdringen, dan is een visie nodig over het gebruik van de auto en de fiets in steden en dorpen.

Om het gebruik van de fiets te bevorderen en veiliger te maken, komen volgens een enquête in tien gemeenten vooral drie soorten problemen naar voren: technische of ruimtelijke, politieke en financiële.

De technische problemen zo blijkt uit deze enquête zijn dat men meestal de verkeersvoorzieningen moet treffen in een bestaande bebouwing. Daar is de verkeersruimte vaak zeer beperkt. Dus ook de mogelijkheden iets te veranderen.

Het tweede probleem is politiek. Ruimte voor b.v. de fiets ten koste van de auto ontmoet heftige tegenstand van degenen die de auto in de stad onontbeerlijk vinden, de winkeliers. De winkeliers zien fietspaden liever een straat verderop dan ten koste van parkeerplaatsen voor hun eigen deur. Ook vele werkenden in de stad die met de auto komen omdat ze die nodig hebben of menen nodig te hebben, zijn heftige tegenstanders van het terugdringen van de auto.

Dan is er de financiële problematiek.

Elke gemeente zit krap in het geld. Vaak wordt er geklaagd dat het verkrijgen van de rijkssubsidie voor fietspaden heel lang kan duren.

Foto boven: De ruimte is vaak erg beperkt. Probeer dan maar wat te veranderen!

Bestrijding

Het eerste argument bij de bestrijding van deze problemen is het terugdringen van verkeersongevallen. Dat argument wordt gebruikt om verkeerssoorten te scheiden, kruispunten veiliger te maken en het gebruik en de snelheid van auto's af te remmen. Een tweede zwaarwegend argument is dat het fietsgebruik toeneemt. Ten dele als gevolg van de slechtere economische situatie en de sterk toegenomen kosten van autogebruik, maar ook doordat de autocongestie de fiets tot een relatief snel vervoermiddel in de stad heeft gemaakt. Velen prefereren de fiets omdat men dan geen parkeer- en congestieproblemen meer heeft. Het derde argument dat wordt gehanteerd om het beleid ten gunste van de fiets door te zetten, is dat de fiets milieuvriendelijk is en gunstig voor een beter leefklimaat in de stad. Uit oogpunt van algemeen belang moet het fietsgebruik daarom worden bevorderd.

Specialistisch symposium gaat vooraf aan Verkeersveiligheidscongres

Op 19 en 20 april zal, voorafgaand aan het Nationaal Verkeersveiligheidscongres, een specialistisch symposium worden gehouden, eveneens in het RAI-Congrescentrum.

Het onderwerp van die bijeenkomst sluit voor een belangrijk deel aan bij dat van het congres: Short-term and Area-wide Evaluation of Safety Measures. Een ingewikkelde titel die vrij vertaald neerkomt op de mogelijkheden die onderzoekers hebben om op korte termijn de resultaten van maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid in een bepaald gebied te kunnen beoordelen. Het gaat hierbij onder andere om woongebieden. Het symposium is op deze data georganiseerd in de hoop dat de bezoekers van het NVVC de resultaten kunnen gebruiken. Het is een internationaal symposium, waarop de voertaal

Engels zal zijn. De bijeenkomst wordt georganiseerd door de SWOV, onder auspiciën van de Organisatie voor Europese Samenwerking en Ontwikkeling, de OESO. Deze organisatie is bekend door haar economische studies, maar zij is ook actief op het gebied van verkeer en verkeersveiligheid. De SWOV levert geregeld bijdragen aan deze studies. In 1979 was dat bijvoorbeeld het geval met een rapport over de verkeersveiligheid in woongebieden. Geïnteresseerden in deze rapporten verwijzen wij naar de Staatsuitgeverij in Den Haag.

Voor informatie over het symposium kunt u terecht bij de Hr. M. R. Bouwman van de SWOV, telefoon 070-209323.

Verdeling: een kwestie van prioriteiten

Er moeten prioriteiten worden gesteld. Waar heeft het vervoer voorrang en waar heeft het verblijven voorrang? Het kan nog extremer gesteld worden: geven we in onze samenleving de voorrang aan het leefmilieu of laten we het verkeer de baas zijn?

Uiteraard wordt er in redelijkheid gezocht naar praktische compromissen. In verkeerscirculatieplannen wil men het bestaande verkeer zodanig regelen dat verkeersarme naast verkeersintensieve wegen ontstaan. Ook voor woonwijken realiseert men zich de noodzaak dat op bepaalde afstanden verkeersaders aanwezig moeten zijn en dat men daar bepaalde offers voor zal moeten brengen.

Maar hoe ligt de verdeling en waar worden de zwaartepunten gelegd? Waar bekijken we de openbare ruimten met de 'verblijfsfunctiebril' en waar met de

'vervoersfunctiebril'? Verkeersaders verstoren de verblijfs- of levensfunctie van een woonwijk. Men kan dat trachten te voorkomen door de verkeersaders zoveel mogelijk op afstand te houden van de wijkactiviteiten zodat men op weg naar voorzieningen, zoals scholen, winkels, bibliotheken, wijkgebouwen, recreatieterrainen, sportvelden, niet drukke doorgaande wegen behoeft te kruisen.

Het verkeer of het leefmilieu de baas?

