CONGRES KRANT

Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1982

21 en 22 april

RAI-Congrescentrum, Amsterdam

2

'Het is niet echt veiliger geworden'

Het spelen op de rijbaan blijkt in de loop der jaren een teruglopende oorzaak van ongevallen te zijn. Volgens ir. E. Asmussen, die de algemene inleiding op het congres houdt, omdat er niet meer op de rijweg wordt gespeeld. De directeur van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV vraagt zich af of de verkeers- en verblijfssituatie wel altijd veiliger geworden zijn als er minder doden te betreuren zijn. De snelheden zijn nog te hoog en de bestuurders letten teveel op hun eigen bedreigers (auto's, bussen, vrachtwagens) en houden te weinig rekening met het langzame verkeer, wandelaars, spelende kinderen.

De belemmeringen die deze kwetsbare weggebruikers daardoor ondervinden hebben de laatste tijd meer aandacht gekregen.

Waar gaan we in het verkeer ingrijpen? Bij de keuze van het vervoermiddel? Maar als men overstapt van auto naar fiets, is men dan veiliger? Moeten we de routekeuze beïnvloeden? Dan is een selectief en rigoreus beleid nodig. Dat hoeft niet een anti-auto-houding te betekenen, aldus Asmussen. We moeten oppassen voor maatregelen die niet alleen voor de automobilisten maar ook voor andere weggebruikers onplezierig zijn.

In acht subthema's zal het congresthema verder behandeld worden. Deze subthema's zullen in de werkbijeenkomsten worden ingeleid. We stippen hier kort aan waar deze inleiders op in zullen gaan.

Belangen erkennen

Subthema 1: bij een herindeling van straten moeten we de belangen erkennen van zowel de verschillende straatactiviteiten als van het rijdende verkeer op weg naar zijn bestemmingen, meent ir. P. de Kiewit van het Studiecentrum Verkeers Techniek SVT. Hij constateert dat bewoners te weinig informatie hebben over mogelijkhe- ▶

Teveel geparkeerde auto's dwingen weliswaar lagere rijsnelheden af maar de leefbaarheid wordt er bepaald niet door bevorderd.

den om maatregelen te treffen. Er is behoefte aan huis-tuin- en keukenregels voor het ontwerpen. Volgens hem zijn het de eenvoudigste maatregelen die vaak nog het beste blijken te voldoen.

Van verkeersstraat naar woonstraat

Subthema 2: het terugdringen van het parkeren (waarvoor vervangende plaatsen nodig zijn) vindt ir. H. Knoester van de Directie Verkeersveiligheid van het grootste belang. Als er niet hard gereden kan worden door teveel geparkeerde auto's dan is er nog sprake van een onleefbare situatie. De woonstraat is in het verleden gemaakt tot een verkeersstraat. Knoester wil er op wijzen dat maatregelen, die nodig zijn om doorgaand verkeer buiten woongebieden te houden, fietsers niet mogen treffen.

Overzicht

Subthema 3: is de aanduiding van verblijfsgebieden als de ruimte tussen drukke verkeersaders in overeenstemming met het gedrag en de ideeën van de bewoners? Ir. F. J. Zandvoort van het gelijknamige stedebouwkundig bureau benadert deze vraag met het oog op de voorzieningen die een buurt of wijk nodig heeft.
Om de verkeersonveiligheid te verminderen vraagt hij zich af of duidelijke en overzichtelijke verkeerssituaties niet belangrijker zijn dan lagere snelheden. Maar een duidelijk overzicht kan juist snelheidsverhogend werken, zeggen anderen.

. . . belangen erkennen van zowel de verschillende straatactiviteiten als van het rijdend verkeer op weg naar zijn bestemmingen . . .

Diender te slim af

Subthema 4: hoe effectief is gedrags- en meningsbeïnvloeding door middel van opvoeding, beloning en straf? Volgens prof. dr. J. A. Michon van het Verkeerskundig Studiecentrum van de Groninger universiteit moet een effectieve gedragsbeïnvloeding via deze weg aan twee voorwaarden voldoen: *de mensen moeten zichzelf in de informatie herkennen en ze moeten een redelijk alternatief voor ongewenst gedrag krijgen aangeboden.*
Problemen zijn dat mensen niet zomaar iets aannemen en dat men het prettig vindt een diender te slim af te zijn of net niet te hoeven remmen bij een stoplicht. Toch denkt Michon dat de meeste mensen best bereid zijn in woongebieden afwijkende regels op te volgen.

Kinderschoenen

Subthema 5: onderzoek naar verkeersonveiligheid in woongebieden staat nog in de kinderschoenen, vindt drs. J. A. van de Kraats van de Coördinatie Commissie voor het Demonstratieproject Herindeling en Herinrichting Stedelijke gebieden in Rijswijk en Eindhoven. Duidelijk is geworden dat de verkeersonveiligheid in woongebieden vooral een probleem is voor het langzaam verkeer en dat er tussen woongebieden grote verschillen bestaan in verkeersonveiligheid. De gevoelens en ideeën van de weggebruikers voor verkeersonveiligheid zijn van belang, maar het is niet gemakkelijk hiermee om te gaan. *De mensen hebben de neiging op locaties die zij veilig vinden, meer risico's te nemen.*

Burgers erbij betrekken

Subthema 6: in 1980 zijn in Friesland en Drenthe regionale organen voor de verkeersveiligheid opgezet. De voordelen daarvan zijn volgens mr. R. J. Houwing en drs. R. Methorst, medewerkers van deze organen, dat *het landelijk verkeersveiligheidsbeleid wordt uitgediept en burgers bewuster worden betrokken bij de problematiek.* Er worden nu in de regio projecten opgezet die een voorbeeldfunctie kunnen vervullen voor zowel gemeenten als het rijk. *Houwing en Methorst vinden dat de uitvoering van landelijke subsidieregelingen naar de regio verlegd kan worden.*

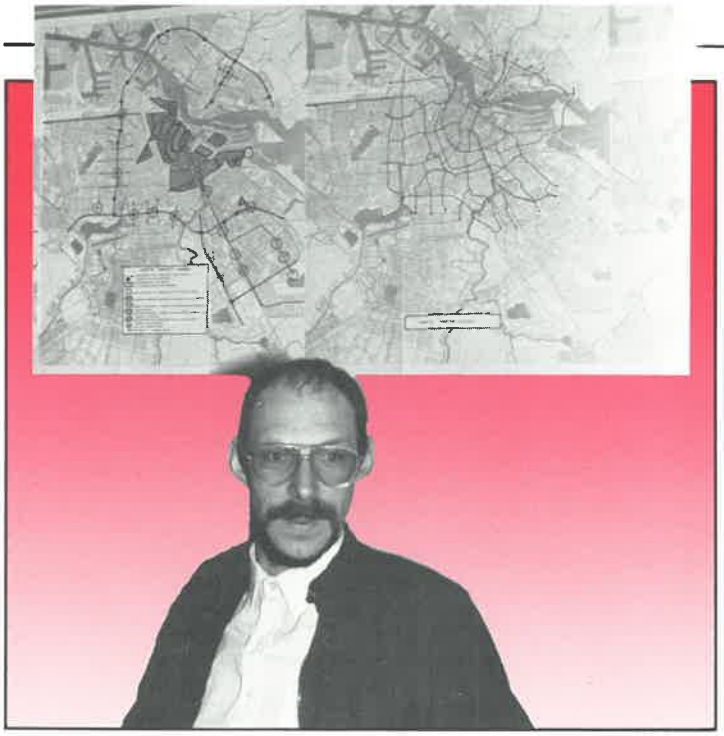
Initiatieven van onderop

Subthema 7: tegenover de hinder en de gevaren van het verkeer voelt de burger zich (bijna) machteloos, zegt S. Schepel, voorzitter van de stichting Stop de Kindermoord. Het leven op straat bestaat uit allerlei activiteiten die een wisselwerking op elkaar uitoefenen. Dat maakt het onmogelijk om het verkeersmilieu in één klap veilig en vriendelijk te maken. Schepel vindt dat vooral initiatieven van mensen in de buurt aangemoedigd moeten worden, samen met oplossingen in een groter verband voor het parkeren en doorgaand verkeer. Aandacht voor buurtinitiatieven betekent werken van klein naar groot, van concreet naar abstract. *Inspraak leidt op die wijze tot slagvaardigheid, daarmee moet je niet beginnen op het niveau van een verkeerscirculatieplan.*

Gevolgen van keuzes verduidelijken

Subthema 8: de beperking van de toegankelijkheid en manoevreervrijheid van motorvoertuigen stuit op bezwaren van veleriei aard zoals bevoorrading, kans op diefstal of vernieling als parkeren niet voor de deur kan en de toename van verkeersdruk en -lawaai op wijkverzamelwegen, meent drs. P. Ph. Dordregter van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Volgens hem is veel aandacht nodig voor het informeren van de bevolking en het verduidelijken van de gevolgen van verschillende keuzes.

Dordregter is van mening dat het verhinderen van sluipverkeer met eenvoudige maatregelen mogelijk is, zoals afsluitingen, eenrichtingverkeer, beperken van rechte verbindingslijnen, eenvoudige fysieke belemmeringen. ■



De buurt mag het zelf doen

Aan de muur in zijn kamer aan de Oude Zijdsvoorburgwal hangen plattegronden van Amsterdam. Ieders oog valt onvermijdelijk op een hoeveelheid git-zwarte lijnen die de stad in gebiedjes verdelen. Die lijnen markeren het net van hoofdroutes, waar een redelijke afwikkeling van het verkeer mogelijk moet zijn. De overige straten behoren verkeersluw te zijn, daar staat de leefbaarheid centraal en moet de overlast van het verkeer teruggedrongen worden. 'Daar heeft de buurt het voor het zeggen', vertelt ir. W. Wessels, hoofd afdeling Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam.

Veel bereikbaar

Gevraagd naar zijn opvatting over wat er in Amsterdam mogelijk is om woonwijken verkeersveiliger te maken, draagt hij een voorbeeld aan ter ondersteuning van zijn stelling dat de buurt ontzettend veel kan bereiken. De bewoners in een buurt hebben plannen ontwikkeld om twee sluiproutes op te heffen. Straten zijn halverwege afgesloten. Dat is gebeurd bij een school zodat de kinderen beter kunnen spelen. En er is rekening gehouden met de doorgang voor fietsers. *'Ze hebben geen ambtenaar of wethouder gelegenheid gegeven om hun plan tegen te houden. De gemeente heeft de zeggenschap over de inrichting van de hoofdroutes, de buurtbewoners bepalen de inrichting van hun straten'.*

Maar onder de betrokkenen zelf heb je te maken met verschillende belangen. Welke verantwoordelijkheid neemt de gemeente daarvoor? *'Wij hebben steeds ondersteuning verleend'*, antwoord Wessels. *'We hebben adviezen gegeven voor een bepaald soort maatregel die de doelstelling van verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid goed benadert en tevens aanvaardbaarder voor de winkeliers is dan een andere maatregel. Verder organiseren we een inspraakavond en houden in de gaten of de verschillende belangengroepen daar hun zegje doen. Maar het buurtcomité heeft zelf ook de verschillende belangenorganisaties benaderd en kan dat beter dan wij, omdat het erg arbeidsintensief is.'*

Zo is dus een plan ontstaan van de buurt zelf. Is het ook financiëel haalbaar? Volgens Wessels hoeft de herinrichting van een woonwijk niet zoveel te kosten. Als extreem voorbeeld geeft hij de opheffing van een stopverbod, die een rijbaanversmalling tot gevolg heeft en daarmee de gereden snelheden drukt. Drempels, paaltjes, een versmalling, een vluchtheuvel . . . .als je dat soort maatregelen in een structuur giet dan is het totaalresultaat relatief goedkoop, vrij snel te realiseren en effectief.

Geen woonerf

In dit verband geeft hij ronduit zijn mening over woonerven.
'Bij de introductie van het woonerfidee is het beeld ontstaan dat dit dé oplossing voor de verkeersoverlast in woonwijken zou zijn. Met betrekking tot stadsvernieuwingsgebieden is dat echter pure volksverlakkerij. Daar zijn de parkeerproblemen zo groot dat je met de woonerfrichtlijnen niet uit de voeten kan. Maar dat wil niet zeggen dat we zijn uitgepraat. Integendeel.'

Ir. W. Wessels: 'De buurtbewoners bepalen de inrichting van hun straten'.

Boven-wijkse belangen

De hoofdroutes zijn door Wessels aangegeven als een onderdeel van een boven-wijkse besluitvorming. Maar als een buurt vindt dat een hoofdweg in feite tot hun verblijfsgebied gerekend moet worden?
'In het Verkeerscirculatieplan is de verdeling gemaakt en de gemeenteraad heeft dat vastgesteld. Maar elke vier jaar is een aanpassing mogelijk en komt er een inspraakronde', zegt Wessels.

Amsterdam met name kent nogal wat problemen met de bereikbaarheid van bestemmingen voor het vrachtvervoer. Hoe wordt met deze 'boven-wijkse' belangen rekening gehouden?
'Er is een compromis nodig. In principe moet elke bestemming bereikbaar zijn. Maar we maken de wegen zo smal dat de vrachtwagens er nog net door kunnen. Meer ruimte betekent dat personenauto's daar misbruik van maken, bijv. om illegaal te parkeren en dan kunnen de vrachtauto's er helemaal niet meer langs. Een en ander betekent wel dat fietsers niet normaal door kunnen rijden naast een vrachtwagen. Dat is de afweging die noodzakelijk is'.

Als we tenslotte vragen welke plaats de verkeersveiligheid krijgt temidden van andere overwegingen die in totaliteit verkeersleefbaarheid genoemd kunnen worden, geeft Wessels als zijn persoonlijke mening:
'In de vijftiger jaren kwam de aandacht voor verkeersveiligheid op en werd het afzonderlijk beschouwd. Als in Amsterdam iemand in het verkeer omkwam, hing de dag daarop de vlag bij de verkeerspolitie halfstok. Nu kun je verkeersveiligheid op rijkswegen nog als enige doelstelling voor een maatregel kiezen. In de gemeenten kan het niet anders dan verweven zijn in het beleid. Wij kenden in het gemeentelijk apparaat een sector 'verkeersveiligheid', nu heet het 'verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid', straks spreken we misschien van de sector 'verkeersluwe gebieden'. Verkeersveiligheid hoort erbij, het was bijv. het belangrijkste motief om een deel van de Ferdinand Bolstraat af te sluiten voor autoverkeer. Je moet voortdurend op veiligheid alert zijn. Maar een nota verkeersveiligheid dat is nog geen operationeel plan'.

■

Gemeente en verkeersveiligheidsbeleid

Eén van de werkbijeenkomsten van het congres gaat over het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid. Alle deelnemers aan deze bijeenkomst zullen het boek 'Gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid' krijgen uitgereikt. Dit is een uitgave van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG). De introductie van dit boek valt min of meer samen met het NVVC.

Tijdens het congres is het boek ook voor de andere deelnemers verkrijgbaar voor *f* 22,50. Wie het congres niet bezoekt, maar toch over het boek wil beschikken kan terecht bij de uitgeverij van de Verenigde Nederlandse Gemeenten, Postbus 30435, 2500 GK 's-Gravenhage, telefoon 070-624721.

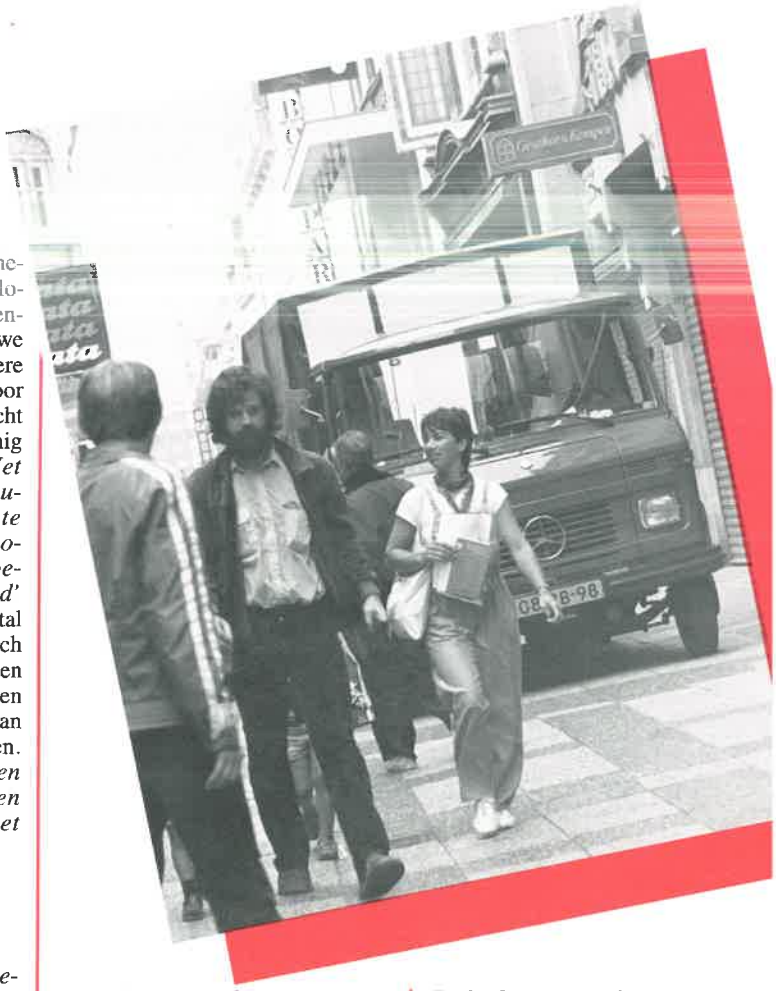
■

Mr. Pieter van Vollenhoven en Minister Zeevalking openen congresdagen

De eerste congresdag zal worden geopend door Mr. Pieter van Vollenhoven, voorzitter van de Raad voor de Verkeersveiligheid. Op de tweede dag zal Minister Zeevalking de spits afbijten.

■

Beroepsvervoerders: 'Te weinig aandacht voor bedrijfsvervoer'



De EVO, Algemene Verladers- en Eigen Vervoer Organisatie, komt uiteraard op voor de belangen van het bedrijfsvervoer. *'Daar is te weinig aandacht voor'*, aldus EVO-woordvoerder ir. L. A. d'Hont.
Verplichte lage snelheden in verblijfsgebieden – ook 30 km per uur – ziet hij niet als zo'n groot bezwaar. Voor het bedrijfsvervoer is het knelpunt de bereikbaarheid. Maar hij voegt daar aan toe: *'Beperkingen van het gemotoriseerd verkeer moet men niet op te grote gebieden toepassen, bijvoorbeeld van één vierkante kilometer. Als je beperkingen oplegt aan het verkeer op ontsluitingswegen, dan ga je tornen aan de functie van de weg'.*

Niet te benaderen

Bij te grote oppervlakten zijn de verschillende delen binnen een verkeersluw gebied niet meer goed te benaderen. *'Immers, nergens zijn de maximale afstanden binnen een verkeersluw gebied vastgelegd. Lange routes via woonerven e.d. binnen een verkeersluw gebied moeten als ongewenst worden beschouwd, omdat grotere voertuigen dan meerdere malen dreigen vast te lopen, in aanmerking genomen dat aan het gebruik van grotere voertuigen niet altijd ontkomen kan worden. Verkeer en foutief geparkeerde auto's bemoeilijken extra het passeren'.*

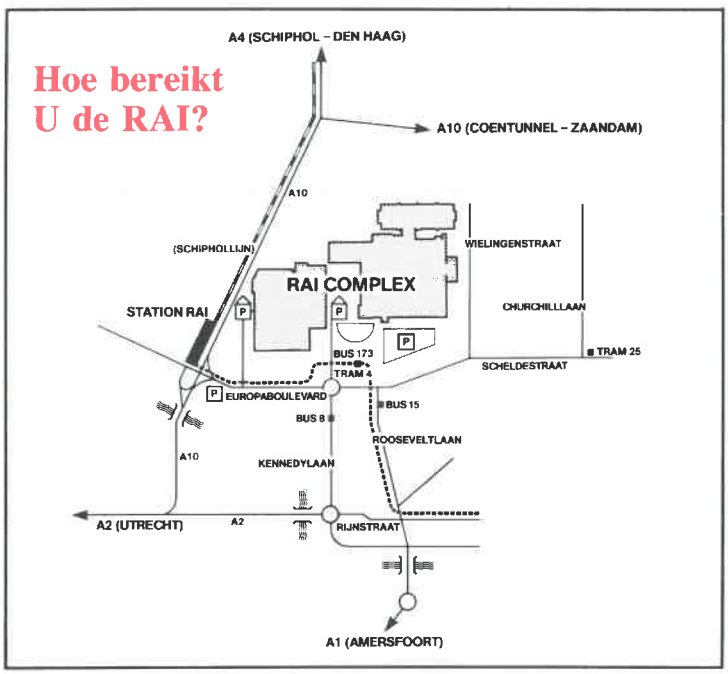
Een ander aspect vormt het toenemende verschijnsel van 'doodlopende' straten en straten met eenrichtingsverkeer in verkeersluwe gebieden. Het vastlopen van grotere voertuigen wordt ook daardoor bevorderd. Er is teveel aandacht voor de verblijfsfunctie en te weinig voor de bestemmingsfunctie. *'Het inzetten van kleine bedrijfsauto's blijkt niet altijd mogelijk te zijn. Dat werkt kostenverhogend. De bewoners zullen moeten kiezen tussen 'leefbaarheid' en 'meer betalen'.* In een aantal gevallen zal het zelfs economisch helemaal niet kunnen. Bovendien zullen er vaste regels moeten komen betreffende de afmetingen van straten in verkeersluwe gebieden. *'Alleen dan weten bedrijven waar ze aan toe zijn als ze willen investeren in bedrijfsauto's met aangepaste afmetingen'.*

Aanbevelingen

'Bedrijfsmatig verkeer als bestemmingsverkeer in verkeersluwe gebieden zal niet geheel kunnen worden uitgesloten. Denk aan de aanvoer naar winkels en andere bedrijven, verhuizingen etcetera. Een groot deel van de werkgelegenheid in een binnenstad betreft kleine bedrijfjes, die vaak buurtgebonden zijn. Die moeten bereikbaar blijven voor het vrachtverkeer. We zien nu al te vaak dat men een inrichting van een straat afstemt op de maten van personenauto's. Er zijn wel normen voor vrachtvervoer, maar als de ruimte beperkt is, houdt men zich daar niet altijd aan'.
De EVO zal dan ook de volgende aanbeveling aan het congres doen:
'De hand houden aan minimumeisen en minimumafmetingen en deze eenduidig vastleggen.
Bij geregeld bedrijfsmatig bestemmingsverkeer lange routes door een verkeersluw gebied vermijden.
In eenrichtingsstraten het aantal bochten beperken.

Bedrijfsmatig verkeer in verkeersluwe gebieden zal niet kunnen worden uitgesloten.

Lange doodlopende straten vermijden in verband met het achteruitrijden.
De 'noodzaak' tot onregelmatig parkeren voorkomen.
Drempels in routes van het geregelde bestemmingsverkeer zo min mogelijk toepassen in verband met schade aan bebouwing en vervoerde goederen'. ■



'Verkeers(veiligheids) week' in Amsterdam

In de derde week van april worden in het Amsterdamse RAI-complex in totaal vijf manifestaties gehouden op het gebied van verkeer en verkeersveiligheid. Voor de goede orde de belangrijkste gegevens:

19 tot en met 21 april: OESO (Organisatie voor Europese Samenwerking en Ontwikkeling)-seminar 'Short term and Area wide evaluation of safety measures'.
Specialistisch seminar over de mogelijkheden van snellere en betere resultaten bij verkeersveiligheidsonderzoek, georganiseerd door de SWOV.

20 april: Symposium over rationeel wegbeheer, georganiseerd door het Studiecentrum Wegenbouw.

20 tot en met 23 april: Intertraffic, internationale verkeerstentoonstelling.

21 en 22 april: Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1982.

23 april: Symposium over openbare verlichting, economie en veiligheid, georganiseerd door de Stichting voor Verlichtingskunde. ■

Nieuwe NIMO-brochure: deskundige steun voor bewonersgroepen

De samenwerking tussen een bewonerscomité en organisaties op het gebied van de verkeersveiligheid, kan sterk verbeterd worden. Maar dan moeten wijkbewoners wel weten waar zij informatie kunnen krijgen en welke ondersteuning de verkeersveiligheidsorganisaties kunnen geven.
Onlangs is hierover een brochure verschenen bij het Nederlands Instituut voor Maatschappelijke Opbouw in Den Bosch. Aan Piet Siebers en Koos Vos, medewerkers van het NIMO, de vraag hoe deze brochure tot stand is gekomen.

Knelpunten

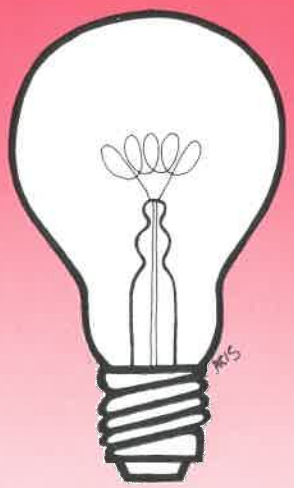
Piet Siebers: 'Drie jaar geleden heeft het ministerie van CRM overleg gevoerd met Veilig Verkeer Nederland. *Daar kwam uit dat er een onderzoek moest komen naar de knelpunten bij bewonersgroepen die de verkeersveiligheid in hun wijk willen aanpakken.* Daarmee kwam men bij ons'.
Koos Vos: 'In feite werd ons toen gevraagd te onderzoeken hoe het opbouwwerk betrokken is bij verkeersveiligheidsproblemen in woongebieden. Dat zagen wij niet zozeer zitten. De nadruk kwam vervolgens te liggen op de wijze waarop bewonersgroepen hun problemen omschrijven. Naast VVN zeiden ook de stichting Stop de Kindermoord, de ENFB en de Vereniging Bescherming Voetgangers, dat die probleembeschrijvingen soms te vaag zijn en soms te uitgebreid. Met dit laatste wordt bedoeld, dat men teveel meteen in termen van oplossingen denkt.'

Praktische handleiding

Piet Siebers: 'Een jaar geleden zijn we met deze vier organisaties begonnen een praktische handleiding te maken in de vorm van een brochure. Die is er nu, met subsidie van het ministerie van CRM.'
Koos Vos: *'De brochure is vooral bedoeld om aan te geven op welke momenten een bewonersgroep het beste een beroep kan doen op één van de genoemde organisaties.* Tevens kan men een keuze maken tussen de organisaties. We willen wel benadrukken dat de deskundigheid van deze organisaties niet in de plaats komt van de eigen deskundigheid van de bewoners. *Zij kennen hun situatie immers zelf het beste'.*
Piet Siebers: 'De brochure is gratis en verkrijgbaar bij de betrokken organisaties. We zullen haar ook sturen naar bibliotheken, de voorlichtingsafdelingen van de gemeenten en opbouwwerkinstellingen. Ook op het congres is de brochure verkrijgbaar voor bewonersgroepen'. ■

ENFB
Vbv
VVN
Veilig Verkeer Nederland
pressiegroep stop de kindermoord

Ideeënmarkt geniet belangstelling!



Ongeveer 50 gemeenten zullen meedoen aan de 'Ideeënmarkt' die in de wandelgangen van het congres zal zijn opgesteld. Op deze markt wordt een presentatie gegeven van de ervaringen die zijn opgedaan met bepaalde maatregelen, bedoeld om de verkeersveiligheid in woonwijken te bevorderen. Dit zal gebeuren met behulp van tentoonstellingspanelen, waarop de belangrijkste gegevens over de genomen maatregelen en de ervaringen daarmee zullen zijn te vinden.
Het betreft hier natuurlijk geen gedetailleerde onderzoekverslagen. Wie meer wil weten kan altijd contact opnemen met de gemeente in kwestie.
Het ziet er naar uit dat de gegevens die worden gepresenteerd – op een nog nader te bepalen manier – zullen worden gebundeld. Wellicht dat dit alles een aanzet kan vormen voor een soort informatiebank op dit gebied. Iets waaraan, gezien de reacties, veel behoefte blijkt te bestaan. ■

Pantomime-voorstelling als afsluiting

Als afsluiting van het congres zal het befaamde gezelschap van Rob van Reyn een pantomime-voorstelling geven over het onderwerp verkeersveiligheid.
De voorstelling met de titel 'Kinderhoofdjes', is speciaal voor deze gelegenheid geproduceerd. Het geheel zal ongeveer twintig minuten gaan duren. ■

Verrassend grote belangstelling voor het NVVC

Dat de problematiek rond de verkeersveiligheid in woonwijken in het middelpunt van de belangstelling staat is af te leiden uit het grote aantal aanmeldingen voor het congres. Groter dan ooit tevoren, groter dan door de organisatoren werd verwacht. Op het moment dat dit blad naar de drukkerij ging waren er 600 inschrijvingen voor deelname! Ondanks deze grote belangstelling behoort inschrijving nog tot de mogelijkheden. Althans voor zover het zich bij het ter perse gaan van deze krant liet aanzien. Dat kan gebeuren bij:
ANWB-Bondspresentatie
Postbus 93200
2509 BA 's-Gravenhage
telefoon 070-264426
De deelnamekosten bedragen *f* 175,– per persoon, inclusief congresboeken, exclusief lunches. ■

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

'Onwil en gebrek aan kennis bij gemeenten'

De stichting Stop de Kindermoord stelt zich doorgaans kritisch op ten opzichte van het verkeersveiligheidsbeleid van de overheid van hoog tot laag. Ook ten aanzien van de deelnemers aan het derde Nationaal Verkeersveiligheidscongres. Dat blijkt duidelijk uit een gesprek met bestuurslid Bea Visser en medewerker Dick Jansen. 'Bij de verantwoordelijke gemeenteambtenaren lijkt vaak een gevoelsmatige onwil te heersen. Waarom zouden ze het anders doen? Routine geeft de doorslag, dat blokkeert de weg naar nieuwe mogelijkheden'.

Vrij weinig kennis

Nog een kritische stellingname: *'Als het gaat om snelheidsremmende maatregelen beschikken ambtenaren over vrij weinig kennis; ze krijgen niet voldoende informatie.* Dat kun je hen niet kwalijk nemen. De informatie is nog schaars. Om bij te blijven moet je als ontwerper zelf veel initiatief tonen. Maar men komt daar vaak niet toe omdat naast een verkeersoplossing vooral duikers, rioleringen en overlaten ontworpen moeten worden. *Het is juist de man achter de tekentafel die uiteindelijk beslist wat er van de – vaak goedbedoelde – plannen terecht komt. De mensen achter de tekentafel moeten naar het congres'.* Niet alleen de ambtenaren, ook de ondersteunende instanties schieten volgens de stichting Stop de Kindermoord tekort. *'Coördinerende overheden vervullen op dit punt hun taak niet goed. Bij particuliere instanties is de koudwatervrees meestal niet minder dan bij de man achter het tekenbord. Inventarisaties van praktijkvoorbeelden ontbreken of zijn van onvoldoende kwaliteit.* Deze vorm van informatie is echter onontbeerlijk voor de technicus in wiens opleiding nauwelijks of geen aandacht wordt besteed aan een andere benadering van het verkeer dan vanuit de doorstromingsgedachte. Laat staan dat er aandacht is voor de detaillering van snelheidsremmende maatregelen'.

Dick Jansen (boven) en Bea Visser (linksonder): 'De mensen achter de tekentafel moeten naar het congres'.

Halfslachtigheid

'Men wil misschien nog wel, maar durft eigenlijk niet. *Het aantal voorbeelden van maatregelen die – net – niet ver genoeg gaan, is legio.* Nog steeds worden verkeersdrempels aangelegd waarvan het effect minder wordt naarmate de snelheid toeneemt. Asverschuivingen worden te ruim gedimensioneerd. Versmallingen hebben vaak geen invloed op het weggedrag en de beleving van de omgeving door de automobilist. *Verder is er een keur van schijnoplossingen ontstaan:* reflexlijnen dwars over de wegas, verschillende kleuren bestratingsmateriaal en talloze waarschuwingsborden. Het op deze wijze herinrichten van straten is op zich al sterk af te keuren. Door het nemen van maatregelen wordt gesuggereerd dat de veiligheid is toegenomen. *Er wordt echter een schijnveiligheid gecreëerd. De betrokken bewoners ervaren dit effect vrij snel. Het gevolg daarvan is nog verstrekkender. Men verliest het geloof in deze maatregelen'.*

Confrontatie

Er is een indrukwekkende stroom van verkeersnota's en -plannen met uitgebreide aparte hoofdstukken over het langzaam verkeer. 'Vaak zijn die verkeersplannen heel 'leuk', maar aan de uitvoering mankeert bijna alles. Na de nota (en niet er in) komt een confrontatie met de diverse belangengroepen. Dan deinst men terug en grijpt naar de oude oplossingen. Oplossingen met veel ruimte voor de auto en veel beperkingen voor fietsers en voetgangers.' Door die veelheid aan plannen ontstaat ook de indruk dat er veel gebeurt. *'In de praktijk gebeurt er echter maar heel weinig nuttigs. In een aantal steden zoals Lelystad wordt er voortdurend en consequent nagedacht over alternatieve oplossingen die ook uitgevoerd worden. Maar in de rest van het land is het rommelen in de marge'.* ■

Brochure opbouwwerk

Het Platform Opbouwwerk heeft in samenwerking met buurtgroepen een brochure samengesteld met het oog op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres. De brochure bevat een aantal praktijkvoorbeelden hoe bewoners met opbouwwerkers verkeersveiligheidsproblemen in hun buurt hebben aangepakt. Het ministerie van CRM heeft de publicatie gesubsidieerd. Op het congres zal de brochure in beperkt aantal beschikbaar zijn. ■

Kennis over de verkeersveiligheid in woonwijken gebundeld

Ter gelegenheid van het NVVC zal een SWOV-rapport verschijnen waarin de wetenschappelijke kennis over verkeersveiligheid in woonwijken systematisch is gebundeld. Het rapport, getiteld 'De verkeersveiligheid in woonwijken' is samengesteld ten behoeve van de voorbereiding van het congres. Uiteraard kan het worden gebruikt bij verdere discussies over de (on)mogelijkheden van bepaalde maatregelen.

Het ongeveer 120 bladzijden tellende rapport zal tijdens het congres verkrijgbaar zijn voor een prijs van *f* 10,–. Moet het worden opgestuurd dan is de prijs *f* 12,50. In dat geval kan het worden besteld bij de SWOV, afdeling Voorlichting, postbus 170,
2260 AD Leidschendam. ■