

# CONGRES **Kraant**

CONGRESKRANT I – FEBRUARI 1986 – NVVC '86

Informatie over het Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1986, georganiseerd door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV en de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB

1



(Foto Theo Jansen)

24 en 25 april 1986: Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1986

## GEMEENTELIJK VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID; HET KAN WEL DEGELIJK!

Het Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1986 'Gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid; het kan wel degelijk!' luidt een nieuwe reeks congressen in. Daarin zal het probleemgericht en integraal beheersen van de verkeersonveiligheid centraal staan. Gemeentelijk beleid is als eerste gekozen, omdat er inmiddels een aantal voorbeelden is van probleemgerichte/planmatige en/of integrale benaderingen van de verkeersonveiligheid in gemeenten. Een aantal daarvan is in het kader van het Nationaal Plan voor de Verkeersveiligheid (1984-1985) tot stand gekomen.

Maar zeker ook zijn er gemeentelijke plannen op eigen kracht ontwikkeld.

Presentatie van plannen tijdens het NVVC '86 kan voor anderen aanleiding zijn tot navolging. Voorbeeldwerking staat tijdens het gehele congres centraal. Ook kleinschalige voorbeelden van de aanpak van bepaalde probleemsituaties van maatregelen zullen inzicht geven in 'bouwstenen' voor een gemeentelijk beleid. Tezamen zal een dergelijke combinatie van voorbeelden de structuur vormen van de werkbijeenkomsten.

### Congresopzet

Het NVVC is weer een tweedaags congres: donderdag 24 en vrijdag 25 april 1986 in de RAI te Amsterdam. Het wordt geopend door staatssecretaris drs. J. F. Scherpenhuizen van Verkeer en

Waterstaat, beschermheer van het congres. Hij zal aangeven wat het rijk kan bijdragen aan het ontwikkelen van het verkeersveiligheidsbeleid van gemeenten.

Ir. J. Barkhof, plaatsvervangend voorzitter van de Organisatiecommissie, zal kort ingaan op de effecten die de uitspraken van het congres '84 hebben gehad. Deze congresuitspraken werden al eerder ter overweging en toetsing voorgelegd aan rijks-, provinciale en gemeentelijke wegbeheerders.

Prof. ir. E. Asmussen, voorzitter van de Organisatiecommissie, zal een inhoudelijk kader geven voor de werkbijeenkomsten.

Ir. T. J. P. M. Boot, voorzitter van de stuurgroep Stedelijke Verkeersveiligheid zal de financiële en technisch-organisatorische aspecten van het congresonderwerp belichten.

Deze plenaire inleidingen zullen tezamen niet meer dan twee uur in beslag nemen.

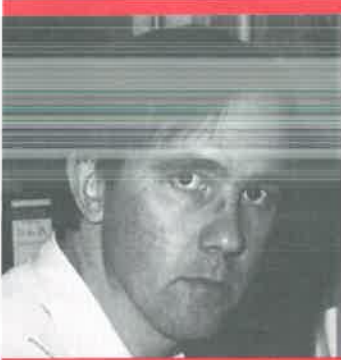
In werkbijeenkomsten, ingedeeld naar:

- plattelandsgemeenten,
  - forensengemeenten,
  - steden met minder van 30.000 inwoners,
  - middelgrote steden met maximaal 100.000 ingezetenen,
  - grote steden,
- zullen de congressisten vervolgens kennis opdoen van en discussiëren over:

- gemeentelijk integraal verkeersveiligheidsbeleid,
- herindeling en herinrichten van wegen en straten,
- gericht verkeerstoezicht en het handhaven van gedragsregels,

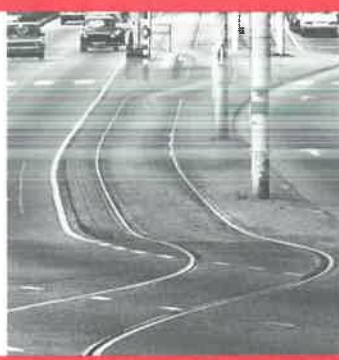
Vervolg op pagina 3

MET LOS INSCHRIJFFORMULIER  
OM HET U MAKKELIJK  
TE MAKEN!



**Op het NVCC'86 met  
Knepper door de bocht.**

**PAGINA 4**



**Marktsegmentjes volgens  
Gribnau.**

**PAGINA 5**



**De Kiewit: concrete  
gestalte aan het  
herinrichten.**

**PAGINA 6**



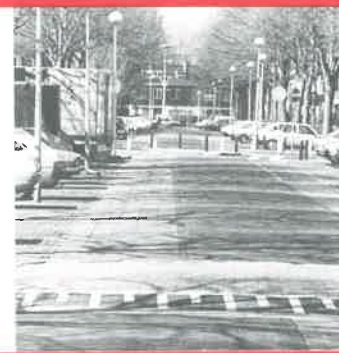
**Mevr. Jansen: kwetsbaren  
op niveau behandelen.**

**PAGINA 7**



**Van Dosselaars wens:  
diep slapende  
politie mannen.**

**PAGINA 8**



## ANWB- PRIJS

Twaalf gemeenten werden voor-geselecteerd door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV en de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB. Uit deze twaalf zal een jury vier gemeenten aanwijzen die, naar haar oordeel, het beste probleemgerichte integrale beleidsplan hebben, ter bestrijding van de verkeersveiligheid binnen haar grenzen. Zij krijgen de ANWB-verkeersveiligheidsprijs 1986. De prijswinnaars krijgen die trofee vrijdag 25 april des middags uitgereikt. ■

## COLOFON

Deze krant wordt uitgegeven voor het Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1986 en is verspreid onder circa. 4.000 personen en instanties die beroepshalve betrokken zijn bij de verkeersveiligheid.

Oogmerk is belangstelling te wekken voor de gemeentelijke verkeersveiligheidsproblematiek, een probleemgerichte aanpak daarvan en het Nationaal Verkeersveiligheidscongres '86 dat deze onderwerpen aan de orde stelt. Er verschijnen drie congreskranten; deze is de eerste.

Eindredactie en productie:  
**Rob Maas,**  
**Voorlichtingsadviezen,**  
Den Haag

Redactionele bijdragen:  
**Ron Hendriks, Zoetermeer**

Vormgeving en druk:  
**Studio Druk BV, Den Haag**

Overname van tekst is toegestaan met bronvermelding.  
Adres Organisatiecommissie: p/a SWOV, Postbus 170, 2260 AD, Leidschendam ■

Vervolg van pagina 1

- methoden voor gerichte verkeerseducatie,
- de inbreng van weggebruikers en bewoners.

Voor deze werkbijeenkomsten zullen drie centrale stellingen het kader aangeven. Ze worden gepubliceerd in de tweede congreskrant.

### Voorbeeldwerking

Aan de voorbeelden van gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid worden per werkbijeenkomst drie à vier kleinschalige voorbeelden van de aanpak van bepaalde probleemsituaties en/of maatregelgebieden gekop-

peld. Deze voorbeelden worden thans geïnventariseerd en geselecteerd door een team van coördinatoren.

Tijdens de werkbijeenkomsten worden de voorbeelden kort gepresenteerd. Het gaat daarbij om de gevolgde werkwijze (probleemgericht, planmatig, integraal), de resultaten, de problemen die overwonnen moesten worden, de voor- en nadelen van de werkwijze en/of de resultaten. De deelnemers aan de werkbijeenkomsten kunnen nadere toelichting vragen, kritiek leveren en van gedachten wisselen over de mogelijkheden en voorwaarden ter navolging van de voorbeelden. Toehoorders kunnen hun

licht opsteken over het gepresenteerde. Zij kunnen ook in overleg met de voorzitter alsnog besluiten deel te nemen aan de discussie. Tenslotte wordt de discussie samengevat.

### Plenaire paneldiscussie

De tweede congresdag wordt geopend door mr. Pieter van Vollenhoven, voorzitter van de Raad voor de Verkeersveiligheid, eveneens beschermheer van het NVVC. Daarna volgt een plenaire paneldiscussie over de drie centrale stellingen. Aan deze stellingen zal in de loop van 1986 en 1987 de ontwikkeling van het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland worden getoetst. De dis-

cussie over de stellingen kan leiden tot amendering ervan. Stemming door de congresdeelnemers bepaalt of de stellingen/amendementen al dan niet door het congres ondersteund worden. Het panel bestaat uit o.a. de voorzitters van de werkbijeenkomsten.

Ter afsluiting van het congres zal Dr. Jan Terlouw, Secretaris-Generaal van de CEMT, de Conferentie van Europese Ministers van Transport te Parijs, een toespraak houden over het Europese jaar voor de verkeersveiligheid en de betekenis daarvan voor de burger. Daarna worden de ANWB-verkeersveiligheidspreizen 1986 uitgereikt. ■

## NIET ALLE MOGELIJKHEDEN BENUT

**'Verkeersveiligheid is te koop' is langzamerhand een gevleugelde uitspraak geworden. Maar ook een uitspraak die – mede vanuit de gemeenten – wordt gepareerd met de opmerking dat de financiële middelen uiterst schaars zijn. In hoeverre dit de enige verklaring is voor de terughoudendheid waarmee een deel van de gemeenten het onderwerp verkeersveiligheid nog benaderen, is een open vraag.**

Het Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1986 hoopt in ie-

der geval wel duidelijk te maken waarom het voor alle gemeenten belangrijk is om meer middelen vrij te maken voor verkeersveiligheid. Nieuwe maatregelen met een groot effect op de verkeersveiligheid op landelijke schaal zullen immers schaars zijn. Maar juist op gemeentelijk niveau zijn nog lang niet alle mogelijkheden benut.

Behalve infrastructurele maatregelen, zoals de herindeling en de herinrichting van straten, kan men daarbij ook denken aan gericht verkeerstoezicht door de politie en verkeerseducatie. Maatregelen die men niet los van elkaar moet zien, maar die elkaar kunnen aanvullen en versterken. Waarbij steeds moet worden bedacht dat het bij dit alles gaat om

het welzijn van de weggebruiker en dat ook zijn stem dus gehoord moet worden.

### Praktijkcongres

Een belangrijke bijdrage aan de totstandkoming van het NVVC 1986 leveren de vijf coördinatoren. Zij komen in deze eerste congreskrant aan het woord en geven inzicht in de wijze waarop ze de invulling van het congres mede vorm gaan geven. Ook daaruit blijkt dat het NVVC 1986 anders van opzet is dan de voorgaande congressen. Centraal staat het probleemgericht en integraal beheersen van de verkeersveiligheid. Of met andere woorden: meer een praktijkcongres dus dan voorgaande con-

gressen, met voorbeelden van de aanpak van verkeersonveiligheid in de vorm van gemeentelijke verkeersveiligheidsplannen, maar ook in de vorm van de specifieke grote en kleine maatregelen, passend in de plannen, zodat niet de ene maatregel het effect van een andere ondergraaft. Het is een congres waarbij het vooral gaat om de onderlinge uitwisseling van ervaringen. ■

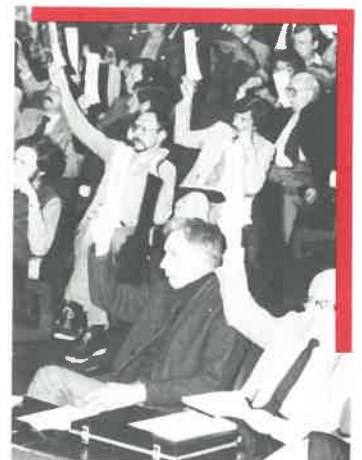
## REACTIES OP NVVC 1984

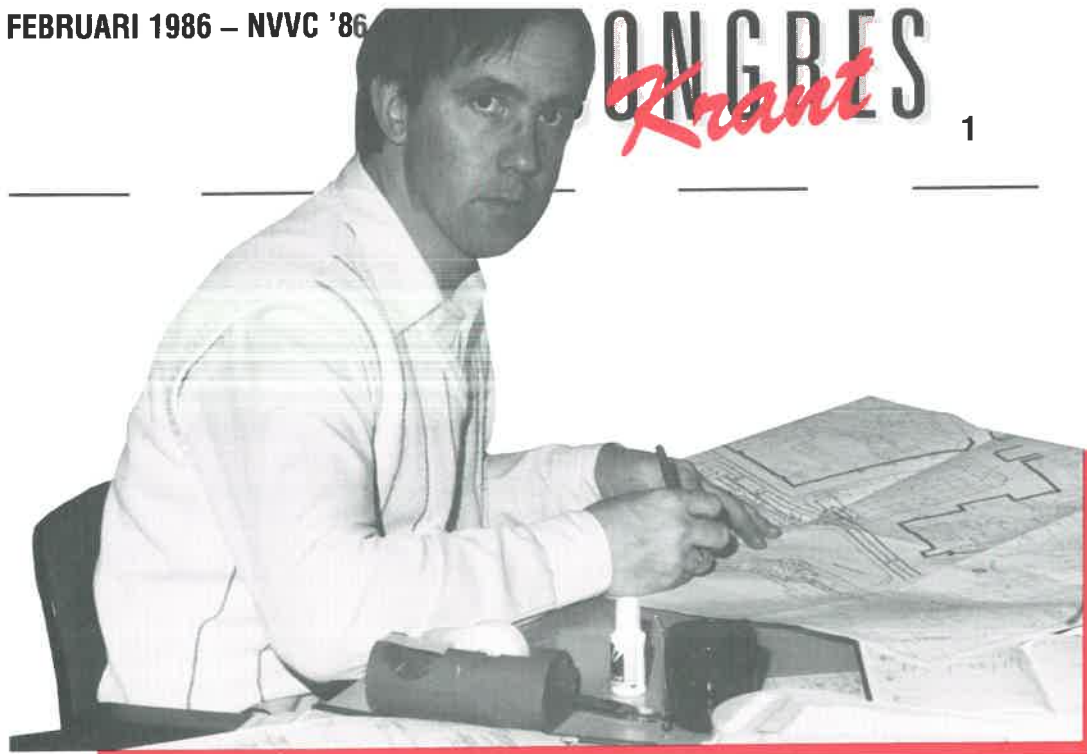
**'Mobiliteit en verkeersveiligheid' was de titel van het Nationaal Verkeersveiligheidscongres in 1984. Er was toen sprake van een zeer brede benadering van de verkeersveiligheid. Toch leverde dat congres een aantal uitspraken op die aan duidelijkheid niets te wensen overlieten.**

De congresuitspraken zijn kort na het congres toegezonden aan een groot aantal overheidsinstanties en particuliere organisaties. Zowel om aandacht te vragen voor de uitspraken, als om na te gaan in hoeverre men zich in deze uitspraken kon vinden.

Zeer veel instanties reageerden hierop. Voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat deed staatssecretaris Scherpenhui-

zen dat. Verder waren er veel reacties uit provinciale kring. Ruim 80 gemeentebesturen reageerden en een aantal semi-overheidsinstellingen en particuliere organisaties gaven hun opmerkingen weer. Verspreid door deze congreskrant vindt u korte samenvattingen van die reacties. ■





## 'GOED VOORBEELD . . .'

**'De bedoeling van het congres is dat mensen er iets van oppikken om daar thuis mee verder te gaan. Dus niet alleen discussies en dergelijke, maar ook een congres waar je de mensen op de werkvloer mee bereikt.' Zo ziet ing. P. J. Knepper, verkeerskundige bij de Dienst Gemeentewerken van Den Haag, het vijfde Nationale Verkeersveiligheidscongres. Gemeentelijk integraal verkeersveiligheidsbeleid is het onderwerp waarvoor ing. Knepper als coördinator namens de Stuurgroep Stedelijke Verkeersveiligheid optreedt. Vanuit zijn ervaring bij de gemeente Den Haag, waar hij nu zeven jaar werkzaam is als kwaliteitscontroleur voornamelijk belast met verkeersveiligheidszaken, een onderwerp dat hem duidelijk aanspreekt.**

'In Den Haag wordt nauw samengewerkt tussen de verschillende diensten die zich direct of indirect met verkeersveiligheid bezighouden', verklaart Knepper. Ook

bij de Dienst Stadsontwikkeling, die de grote lijnen uitzet, zit iemand die zich voornamelijk met verkeersveiligheid bezighoudt. Gemeentewerken werkt vooral lokatiegericht. Zelf houd ik me bijvoorbeeld bezig met zaken als onderzoek naar verkeersongevallenconcentraties – AVOC-onderzoek –, de vormgeving van voorzieningen, evaluatie van maatregelen, enz. Ook toets ik plannen van anderen op verkeersveiligheidsaspecten, zowel in de ontwerpfase als in de uitvoeringsfase.' Daarnaast wordt nadrukkelijk samengewerkt met de afd. Onderwijs van de gemeente, de politie, de HTM, enz. Dit gebeurt in de Werkgroep Verkeersveiligheid, waar we nadrukkelijk **samen** tot plannen komen', aldus Knepper.

### **Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid**

'Dat kwam onder meer tot uiting in de opstelling van de nota 'Verkeersonveiligheid in de gemeente Den Haag'. Daarin werd een analyse van de verkeersonveiligheid gegeven, en werd aangegeven op welke manier je die zou moeten aanpakken.'

Een en ander leidde uiteindelijk tot het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid 1985, waarvoor de gemeenteraad een miljoen gulden beschikbaar stelde.

Enkele van de maatregelen die daarin voorkomen en die inmiddels voor een belangrijk deel zijn

uitgevoerd: de realisatie van twee 30-kilometerwijken, het oplossen van knelpunten voor voetgangers en fietsers in één wijk, het verbeteren van een groot aantal oversteekknelpunten, het aanbrengen van blokmarkerings op kruispunten van wegen met fietspaden en een aantal AVOC's.

Knepper: 'Nu zijn we bezig aan het Uitvoeringsplan '86, waarvoor wederom een miljoen gulden beschikbaar is. Het viel overigens zeker in het begin nog niet eens mee dat miljoen te besteden vanwege de benodigde voorbereidingstijd en de procedures die doorlopen moeten worden. Daarom gaan we nu verder vooruitwerken.'

### **'Goed effect met simpele maatregelen'**

'Probleem is ook de prioriteitsstelling. Alhoewel we ons met name baseren op letselongevallen, blijven we tegen een gigantische berg van knelpunten aan kijken. Bovendien komen dan meestal hele complexe punten uit de bus, waar een groot aantal andere belangen buiten de verkeersveiligheid spelen, zoals economische belangen, bovendien zijn vaak kostbare reconstructies noodzakelijk. Daarom volgen we nu ook een andere weg, waardoor we met eenvoudige middelen een hoog rendement hopen te krijgen. Op basis van gegevens van de Dienst Ver-

keersongevallen Registratie te Heerlen bekijken we welke toedrachten op bepaalde lokaties het meeste voorkomen. Vervolgens hebben we een lijst gemaakt van punten waar meer dan vier letselongevallen met een bepaalde toedracht gebeuren. Dan kun je het onderzoek richten op een bepaald aspect en op dat ene aspect kun je vaak met simpele maatregelen volstaan. Zo blijkt bijvoorbeeld dat de helft van die lijst bestaat uit voorrangsongevallen. En juist daar kun je met vrij simpele maatregelen toch een goed effect bereiken. Een voorbeeld: je kunt met een drempel voor de kruising de voorrangsonderschikte richting duidelijk maken. Onze ervaring daarmee is in ieder geval gunstig.'

### **Ongevallen met buitenlandse kinderen**

Voor Knepper zelf zal het accent op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres vooral liggen op de integrale aanpak van de verkeersonveiligheid. 'Een onderwerp waaraan we zelf in toekomstige uitvoeringsplannen meer aandacht willen schenken. In Den Haag zijn we bijvoorbeeld van plan meer te gaan doen tegen ongevallen met buitenlandse kinderen. Uit een analyse van de politie blijkt dat relatief veel buitenlandse kinderen bij ongevallen betrokken zijn en dat deze ongevallen zich vooral in een bepaalde wijk concentreren. Daardoor zou een integrale aanpak goed tot de mogelijkheden behoren. Dus het onderwijs erbij betrekken, de ouders erbij betrekken, kijken wat je er op straat aan kunt doen, enz. Over zo'n integrale aanpak zou ik op het congres graag meer van anderen willen horen. Want goed voorbeeld doet immers goed volgen. Voor mij is dat het motto van het congres.'

## 'AAN DE MARKETING ONTBREEKT VEEL'

**'Gemeenten duidelijk maken dat er meer mogelijkheden zijn om wat aan verkeersveiligheid, en verkeerseducatie in het bijzonder, te doen. Aan de wethouder van onderwijs – die zelf meestal nauwelijks over financiële ruimte beschikt – laten zien dat er wel degelijk mogelijkheden zijn als hij met de wethouder van verkeer meedoet in een integraal verkeersveiligheidsplan. Dat zijn zaken die ik op het congres graag aan bod zie komen.'**

Een zakelijke aanpak van verkeersveiligheid en verkeerseducatie. Dat is vooral kenmerkend voor drs. H. A. H. Gribnau, directeur van Veilig Verkeer Nederland, in het NVVC optredend als coördinator van het onderwerp gerichte verkeerseducatie.

Drs. Gribnau is een betrouwbare nieuwkomer binnen de verkeerswereld. Na een loopbaan in de politiek en het bedrijfsleven, werd hij drie jaar geleden benoemd tot directeur van VVN. Hoe komt die verkeerswereld eigenlijk op hem over? Gribnau: 'Als een zeer creatieve groep van mensen en activiteiten die sterk

produkt- en ideegericht is, maar waarbij de marketing en het overbrengen van ideeën – afgestemd op de behoefte – minimaal georganiseerd is. Eigenlijk een soort ongecoördineerde ideeënmarkt.'

### Produceren en verkopen

'Het NVVC kan daar verbetering in brengen, omdat door het kiezen van een bepaald thema een aantal onderwerpen bij elkaar wordt gebracht. Maar bij de ideeën die naar voren zullen worden gebracht, moet men zich wel steeds afvragen: is er behoefte aan; zijn die ideeën werkelijk haalbaar?'

De marketingkant van verkeersveiligheid ontbreekt dus volgens Gribnau en ook binnen VVN koos hij daarom voor een andere aanpak.

'VVN bestaat nu 53 jaar en telt 60 000 leden. De vereniging houdt zich met de drie grote gebieden bezig: voertuig, mens, weg. Op het voertuig zijn bijvoorbeeld de veiligheidsinspecties gericht. Nu zijn die voor een gedeelte overgenomen door de verplichte autokeuring, maar VVN blijft die uitvoeren, gericht op de jongere auto's. De mens wordt benaderd met voorlichtingscampagnes, thuiseducatie en onderwijs. Het hoofdstuk weg vinden we sterk terug bij onze verkeersonveilige-situatiedienst, die functioneert ten behoeve van

bewonersgroepen. Een soort ombudsfunctie.'

'Kenmerkend voor VVN is de lokale organisatie-opbouw. Er bestaan zo'n 450 afdelingen die zijn ondergebracht in 18 districten. Op het bureau van VVN worden de grote lijnen uitgezet', aldus Gribnau. 'Het bureau was ingedeeld in een afdeling voorlichting, een afdeling onderwijs en een afdeling infrastructuur. Dat is nu veranderd in een afdeling produktontwikkeling en een afdeling promotie. Daardoor is het niet of nauwelijks meer mogelijk dat er ideeën worden ontwikkeld, die niet afzetbaar zijn. En is het niet meer mogelijk dat degenen die bij onderwijs bezig zijn zich te richten op 16 tot 24-jarigen, een ander verhaal uitdragen dan een afdeling voorlichting, die zich ook tot die groep richtte.'

'Een dergelijke boodschap zouden we ook op gemeentelijk niveau willen uitdragen. Aangeven dat er mogelijkheden zijn voor een verkeersveiligheidsbeleid, aanwijzen waar je de middelen vandaan zou kunnen halen en duidelijk maken van welke distributiekanaal je je moet bedienen.'

'Ik zou me overigens kunnen

voorstellen dat de gebundelde ervaringen van het Nationaal Verkeersveiligheidscongres een soort handleiding zouden opleveren over hoe je dergelijke zaken moet aanpakken. Dat zou heel zinnig zijn.'

### Onwil of onwetendheid

Waarom is verkeerseducatie ook een gemeentelijke taak? Verkeersonderwijs op de basisschool bijvoorbeeld wordt toch door de landelijke overheid verplicht gesteld. Kan een gemeente dan zelf 'beleid' maken? Gribnau vindt duidelijk van wel. 'Ze kunnen in ieder geval de mogelijkheden verruimen. Een gemeente kan bijvoorbeeld materiaal ter beschikking stellen. Of een verkeersoefenterrein creëren. Dat gebeurt meestal niet. Ik denk dat ze de mogelijkheden daartoe overigens vaak niet voldoende kennen. Dus het is niet altijd een kwestie van onwil, maar ook van onwetendheid. Verder spelen er natuurlijk financiële problemen en ook is men soms niet overtuigd van het effect. Hopelijk kan het NVVC het denken over effectiviteit van verkeersveiligheidsactiviteiten wat verruimen.

## REACTIE OP HET NVVC 1984

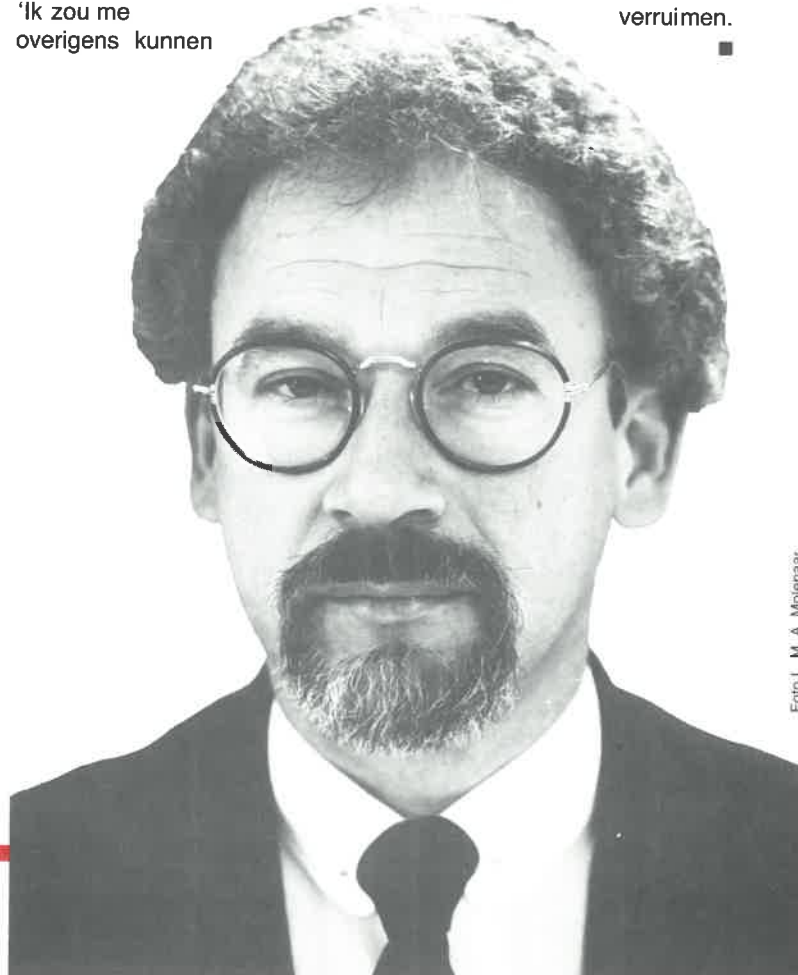
### Verkeerseducatie: taak voor gemeenten

Verkeerseducatie was eveneens een belangrijk thema op het vorige NVVC. Het congres noemde onder meer een aantal randvoorwaarden voor verkeerseducatie. Betrokkenheid van gemeenten en politie, was daar één van.

Een uitspraak die in ieder geval in gemeentelijke kring grote bijval vond. Een omwenteling kun je dat toch wel noemen, want tot

voor enige jaren zagen maar weinig gemeentebesturen hier een taak. Men wijst in dit verband onder andere op het feit dat bijna alle ongevallen aan menselijk falen te wijten zijn en dat de 'verkeersmentaliteit' verbeterd moet worden, wat daar dan ook mee bedoeld mag worden.

De rol van de politie bij de verkeerseducatie is nog minder duidelijk uitgetekend. Wel wordt ze – naast die van het onderwijs – steeds vaker genoemd. De Centrale Politie Verkeerscommissie concludeert in een reactie op het congres van '84 dat deze rol kennelijk verder gaat dan hetgeen tot nu toe onder de politietak wordt verstaan . . .



## 'ZE KENNEN NIET ALLE SUBSIDIEMOGELIJKHEDEN'

**Het verzorgen en coördineren van studie en onderzoek en het uitdragen van kennis en ervaring op het gebied van de verkeers-techniek. Dat zijn in het kort de doelstellingen van het Studiecentrum Verkeers-techniek in Driebergen. En omdat het Nationaal Verkeersveiligheidscongres in belangrijke mate het verspreiden van kennis beoogt, is het dus niet verwonderlijk dat ook het Studiecentrum Verkeers-techniek, of kortweg het SVT, op het congres is vertegenwoordigd. Ir. P. de Kiewit, directeur van het SVT, is coördinator van het onderwerp 'herindeling/herinrichten van wegen en straten.' En dat onderwerp wil hij op het congres graag zo concreet mogelijk gestalte geven.**

'We willen graag hele praktische resultaten die bereikt zijn op gemeentelijk niveau aan de orde stellen. In de trant van: dit staat daar en daar op schrift, dat kun je gebruiken en je kunt er gaan kijken. Want daar is mijns inziens behoefte aan.' Een pragmatische aanpak dus, hetgeen ook zeker geldt voor het werk van het SVT zelf. Want sinds de oprichting van het centrum, nu tien jaar geleden, heeft men al een fors aantal uitgaven met merendeels praktische oplossingen en richtlijnen op verkeers-technisch gebied uitgebracht.

In het SVT-bestuur zijn behalve het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Provinciale Waterstaten, VNG, ANWB, ONRI, TH-Delft en de industrie vertegenwoordigd. Behalve deze instellingen, leveren ook z'n 250 gemeenten een financiële bijdrage. Vele werkgroepen en project-

groepen opereren onder de vlag van het SVT.

### Wat zijn de resultaten van de AVOC?

Praktische voorbeelden gevraagd dus voor het NVVC 1986. Wat stelt ir. De Kiewit zich daar zelf van voor?

'Zelf ben ik bijvoorbeeld uitermate nieuwsgierig naar de vraag of de eerste resultaten van de AVOC – de aanpak van verkeersongevallenconcentraties – zichtbaar worden. Of er inderdaad significant minder ongevallen gebeuren. Dat soort dingen moet je – vind ik – op het congres presenteren. Ik ben ook benieuwd naar de reden voor een eventuele teruggang van het aantal ongevallen. Zijn dat infrastructurele maatregelen geweest, komt dat door extra trainingen op scholen, enz.?'

### Deregulering kan tot meer onveiligheid leiden

Het SVT wil op het congres ook een waarschuwing laten doorklinken. En dat heeft dan betrekking op het streven om in het kader van de deregulering een aantal zaken in het verkeer – met name in het RVV – te vereenvoudigen. 'Dat zou wel eens ten koste kunnen gaan van de uniformering. Wij als SVT willen weggebruikers in identieke situaties met dezelfde probleemoplossing confronteren. Maar als iedere gemeente de vrijheid krijgt om allerlei verkeersoplossingen te bedenken en te realiseren, zou dat wel eens heel negatief ten aanzien van veiligheid kunnen uitvallen. Op het congres zal ik dan ook pleiten voor een uniforme aanpak door de gemeenten waar – als het aan mij ligt – het SVT een rol bij kan spelen.'

'Of er de laatste jaren inderdaad vooruitgang te bespeuren is op het vlak van het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid, weet ik eigenlijk niet zo zeker', aldus de Kiewit. 'Ik zie dat van gemeentelijke kant meer en meer belangstelling is om aan projecten van



het SVT mee te doen. Dat kun je positief uitleggen. Maar ik ben bang dat dit ook te maken heeft met het feit dat men minder geld te besteden heeft op de eigen werkplek en daardoor meer tijd overhoudt om aan studieprojecten mee te doen. Wel merk ik dat de honger naar kennis ontzettend is toegenomen. Wat je ook organiseert, je ziet altijd tientallen mensen uit gemeentelijke kring. Dat is hartveroverend.'

### Verkeersveiligheidsman

'Daar staat dan weer tegenover dat slechts heel sporadisch bij gemeenten een man of vrouw wordt aangenomen die verkeersveiligheid in de portefeuille heeft', zo vervolgt ir. De Kiewit. 'Zeker bij de kleinere gemeen-

ten. Ik vind dat je vanaf een bevolking van vijftigduizend inwoners in een gemeente al een aparte man nodig hebt die zich alleen met verkeersveiligheid bezighoudt. En die mensen hebben we. Denk maar aan de Verkeersakademie in Tilburg, die uitstekende mensen van dat niveau aflevert.'

'Er zijn daartoe ook mogelijkheden, bijvoorbeeld via de Directie Verkeersveiligheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat die daarvoor geld beschikbaar stelt. Gemeenten moeten daar gebruik van maken. Wat dat betreft geloof ik dat de gemeenten nog lang niet alle subsidiemogelijkheden kennen en uitbuiten.'

## REACTIE OP HET NVVC 1984

### Financiën struikelblok

'Verkeersveiligheid is te koop', zo concludeerde het NVVC '84. 'De lagere overheden moeten zich, als wegbeheerder, ervan bewust zijn dat zij de belangrijkste kopers van verkeersveiligheid zijn.'

Het NVVC '84 sprak zich eveneens uit voor het opstellen van een gefaseerd lokaal meerjarenbeleid waarvoor meer financiële middelen beschikbaar moeten komen uit de algemene middelen

of uiteindelijk door financiële ofers te vragen van de weggebruikers.

Maar financiën blijven natuurlijk altijd een teer punt. En een aantal gemeenten kon zich dan ook niet vinden in deze congresuitspraak. 'Niet realistisch', zo typeerden sommigen de uitspraak. Ook voelt men er niet voor om in andere sectoren te besparen ten gunste van verkeersveiligheid. Het vragen van meer geld van de verkeersdeelnemers krijgt eveneens kritiek.



Foto Kim

## 'EEN MORELE PLICHT'

**'Het Nationaal Verkeersveiligheidscongres is langzamerhand uitgegroeid tot het verkeersveiligheidscongres van Nederland. Dat is buiten kijf. Jammer dat het dit keer zo'n vriendelijke titel heeft meegekregen. Gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid kan niet alleen wel degelijk, volgens mij is het een morele plicht voor de gemeenten. Mevrouw B. W. Jansen-Marsman, directeur van de Voetgangersvereniging VBV, laat er geen misverstanden over bestaan dat ze de gemeenten een belangrijke rol toebedeelt als het gaat om de bestrijding van verkeersonveiligheid.'**

'Er is geen enkele epidemie die zoveel slachtoffers met zich meebrengt. En voor een heel belangrijk deel hebben juist de gemeenten de mogelijkheden en bevoegdheden om daar wat aan te doen. De tijd van de grote maatregelen is immers voorbij. Nu komt het aan op zaken als voorlichting, educatie, infrastructurele maatregelen, gericht toe-

zicht, en juist daar ligt een taak voor de gemeenten. Helaas lijkt het soms wel of men zich dat niet realiseert.'

Mevrouw Jansen is sinds 1982 directeur van de voetgangersbelangenvereniging, die overigens behalve door het ministerie van Verkeer en Waterstaat ook financieel gesteund wordt door enkele honderden gemeenten. Ook daarvoor was ze al actief in de vereniging en 12 jaar lang was ze in de gemeente Gouda gemeenteraadslid, in welke hoedanigheid ze een ruime ervaring in verkeersaangelegenheden wist op te doen. 'Dat is wel zo, maar veel relevanter vind ik dat ik jarenlang met kleine kinderen over straat moest om ze veilig van en naar school te loodsen. Daar ben ik nog altijd boos over, dat het verkeerssysteem niet zo georganiseerd kan worden dat niet alleen automobilisten uit de voeten kunnen, maar ook andere groepen voldoende aan hun trekken komen.'

### Burgers wakker schudden

Gezien het feit dat mevrouw Jansen voor het NVVC de coördinatie van het onderwerp 'inbreng van weggebruikers en bewoners' voor haar rekening neemt, rijst de vraag of verkeersveiligheid de weggebruikers eigenlijk wel echt interesseert? Mevrouw Jansen: 'Inderdaad, als de weg-

gebruikers meer interesse aan de dag hadden gelegd, zouden de gemeenten er wellicht meer aan hebben gedaan. Maar aan de andere kant ligt hier ook een taak van de overheid cq. de gemeenten. Eigenlijk moet die overheid de burgers eens flink door elkaar rammelen; de burgers ervan bewust maken dat het probleem van de verkeersonveiligheid een groot probleem is, maar dat oplossingen mogelijk zijn. Iets wat wij natuurlijk ook als een taak voor een vereniging als de onze beschouwen.'

Betekent dat ook meer inspraakmogelijkheden? 'Ja, niet altijd en overal, maar zeker wel als het gaat om de directe leefomgeving is de inbreng van de burgers zeer belangrijk. Daarbij heb ik de indruk - zonder dat ik het overigens kan bewijzen - dat de burger maatregelen beter aanvaardt naarmate hij meer is betrokken bij de invoering.' In hoeverre speelt de grootte van de gemeenten hierbij een rol? Mevrouw Jansen: 'Ik denk dat vooral de dimensie van de problemen in de grotere gemeenten groter is, hetgeen een extra probleem op zich is. In een dorp met één drukke doorgaande weg, kun je onveiligheid nog oplossen door snelheidsingrepen of de aanleg van één rondweg. In een grote stad is dat niet mogelijk. Daar zul je moeten aanvaarden dat er een vervoersstelsel is.'

## REACTIE OP HET NVVC 1984

### Waardering voor aandacht kwetsbaren

Op het NVVC 1984 werd veel aandacht besteed aan de kwetsbare groepen verkeersdeelnemers. 'De mogelijkheden tot mobiliteit dienen niet beperkt te blijven tot enkele categorieën van de bevolking, maar zich uit te strekken over de gehele bevolking', aldus het congres, 'waarbij het snellere verkeer zich aan de kwetsbare groepen dient aan te passen.' Bij het ontwerp van verblijfsgebieden zou dit tot uiting dienen te worden gebracht door de kenmerken van de meest

### Initiatief tot nu toe meestal bij het rijk

Valt er de laatste jaren vooruitgang te bespeuren als het gaat om het beleid van de gemeenten op het terrein van de verkeersveiligheid? 'Ja, dat wel,' vindt mevrouw Jansen. 'De afgelopen tien jaar is er toch heel wat gebeurd. Maar het initiatief heeft daarbij vaak bij het rijk gelegen. En heel vaak is dat in bestuurlijke zaken juist andersom. Dan komen ideeën van onderaf. Verkeersveiligheid is wat dit betreft een uitzondering.'

Tenslotte: wat ziet mevrouw Jansen als taak voor het komende Verkeersveiligheidscongres?

'Op het NVVC zou ik vooral willen laten zien hoe je met een concrete aanpak dingen kan bereiken. Net zoals we zelf bijvoorbeeld nu in de gemeente Zoeterwoude bezig zijn in een reële situatie te laten zien hoe de zaken geregeld zouden moeten worden voor het langzaam verkeer: door kleine infrastructurele maatregelen, voorlichting en educatie. Hoe je een verkeersveiligheidsplan kunt maken, waarbij het initiatief niet in de eerste plaats uitgaat van het rijk, maar van de gemeente zelf en - in dit geval - de Voetgangersvereniging.'

kwetsbare groepen de doorslag te laten geven, aldus het congres. Die bijzondere belangstelling en de positieve opstelling ten opzichte van de kwetsbare verkeersdeelnemers werd over het algemeen zeer gewaardeerd. Onder meer door de Interdepartementale Stuurgroep Gehandicaptenbeleid en de Nederlandse Vereniging van Blinden en Slechtzienden. Deze plaatste de aantekening dat het beroeps-goederenvervoer de kwetsbare verkeersdeelnemer in gevaar brengt met het leggen van de prioriteit bij het snel laden en lossen.

Verschillende gemeentebesturen waarschuwden overigens wel voor een al te overheersende positie van de kwetsbare groepen.

## 'ONTMOETING VAN DISCIPLINES'

**Ook op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres 1982 was commissaris M. van Dosselaar al actief. Toen poneerde hij al de stelling dat de handhaving door de politie een sluitstuk zou moeten zijn van de overheidszorg op het gebied van het verkeer. Dat onderwerp ligt hem nog steeds na aan het hart en hij zal het niet nalaten ook het komend congres hier de aandacht op te vestigen.**

Maar als coördinator van het onderwerp 'gericht verkeerstoezicht' vindt hij het minstens zo belangrijk om aan te geven hoe de beperkte politiemiddelen zo effectief mogelijk kunnen worden aangewend. Van Dosselaar is onder andere belast met de portefeuille verkeer binnen de Utrechtse politie. Verder is hij – onder meer – vice-voorzitter van de Centrale Politie Verkeerscommissie, het overlegorgaan van rijks- en gemeentepolitie als het gaat om de uitvoering van politieverkeerstaken en adviesorgaan voor de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie.

'De aandacht van de politie voor het verkeer vermindert. Niet omdat men verkeer minder belangrijk vindt, maar omdat aan andere zaken – bijvoorbeeld zware criminaliteit – meer prioriteit wordt gegeven', zo typeert Van Dosselaar de ontwikkelingen van de laatste jaren. 'Daarom moeten we zo efficiënt mogelijk te werk gaan. Als er bijvoorbeeld controles worden gehouden, zal er eerst moeten worden onderzocht waar en wanneer een bepaalde controle het meeste rendement oplevert voor de verkeersveiligheid. Gericht verkeerstoezicht dus, waarbij we ons overigens niet alleen bezig houden met verkeersveiligheid maar ook met de doorstroming van het verkeer.' 'Een praktisch voorbeeld. In Utrecht hebben we besloten aandacht te besteden aan de roodlichtdiscipline. Maar er zijn een kleine 130 verkeersregelinstanties in de stad. De mankracht om die allemaal in de gaten te houden ontbreekt. Dus richten we de

aandacht vooral op de kruisingen waar blijkens de ongevalenstatistiek de meeste roodlichtongevallen gebeuren.'

### Groot belang

'Dat een van de thema's op het NVVC de handhaving betreft, en specifiek ook gericht verkeerstoezicht, kan ik dus alleen maar toejuichen. Want het is een zaak van groot belang daar zoveel mogelijk aandacht aan te besteden.' Kun je stellen dat gericht verkeerstoezicht de teruglopende politie-aandacht voor het verkeer min of meer compenseert? Van Dosselaar: 'Dat is moeilijk te zeggen. Het is natuurlijk wel zo dat het aantal verkeersslachtoffers is gedaald. Maar dat heeft natuurlijk ook andere oorzaken. En vaak gaat het om een samenspel van oorzaken. Door het weren van sluipverkeer door infrastructurele maatregelen en dergelijke, is het verkeer in de woonwijken bijvoorbeeld afgenomen. Het verkeer moet nu noodgedwongen meer gebruik maken van de verkeerswegen. En dus kunnen we onze aandacht als politie voor een belangrijk deel richten op die grote wegen. Daar is het meeste verkeer en daar gebeuren de meeste ongevallen.'

'Ik ben er wel van overtuigd dat gericht verkeerstoezicht een hoog rendement oplevert voor de verkeersveiligheid.'

'Maar, zoals ik al eerder heb opgemerkt, de handhaving door de politie moet een sluitstuk zijn. Daarom is gezamenlijk overleg tussen de verschillende vakgebieden zo belangrijk. De politieverving in de sfeer van de handhaving zou bijvoorbeeld ook gebruikt moeten worden als er nieuwe wegen worden aangelegd. Dat zijn voor mij essentiële punten en dat zal ik ook zeker het komend congres naar voren brengen.

### Bij elkaar

'Al met al is het nut van het Nationaal Verkeersveiligheidscongres mijns inziens vooral dat de verschillende vakgebieden bij elkaar worden gebracht. Waardoor duidelijk wordt dat het één niet zonder het andere kan en dat je je niet blind moet staren op een enkel vakgebied, alleen maar op voorlichting of alleen maar op wegeaanleg of handhaving. Het moet een geïntegreerd geheel zijn', zo besluit Van Dosselaar.

## REACTIE OP HET NVVC 1984

### Verkeersdeelnemer accepteert alleen logische maatregelen

De congresuitspraak van het NVVC 1984 dat verkeersmaatregelen slechts geaccepteerd worden als de verkeersdeelnemers ze logisch vinden, wordt algemeen als belangrijk ervaren, zo blijkt uit de reacties. Het lijkt er op dat deze uitspraak op verschillende punten in het beleid teruggezien kan worden en in toenemende mate het beleid voor regelgeving in ons land beïnvloedt.

