



## — het nationaal verkeersveiligheids congres

### **Koeien zijn verkeersdeelnemers en katten niet**

#### **Participatie en verkeersveiligheid: Ervaringen uit het werkveld leveren aanknopingspunten en valkuilen op**

Sander Kunst, gemeente Schagen

##### **Samenvatting**

Het onderwerp verkeer, specifiek verkeersveiligheid, roept bij mensen veel emoties op. Of het nu een doodgereden kat is, een te hoge drempel, een rij koeien of een fietsend kind. Het gaat ons aan en het raakt ons. Het is een hele opgave om deze emoties te combineren met de inhoud van mijn werk: beleid, strategie, cijfers en onderzoek. Daarom deel ik graag ervaringen uit het werkveld. Het levert enkele aanknopingspunten en valkuilen op, die kunnen bijdragen aan een goede participatie met betrekking tot verkeersveiligheid.

##### **Inleiding**

Als ambtenaar die zich bezig houdt met verkeer en wegen kom ik constant in contact met bewoners en belanghebbenden. Dat is niet zo gek, want deze mensen wonen langs een weg of gebruiken deze weg veelvuldig. Dan wil je er ook wat over kunnen zeggen.

Ik werk nu zes jaar binnen de wereld van verkeer, eerst bij een waterschap en nu bij een gemeente. In die jaren probeerde ik samen met mijn collega's en andere organisaties en overheden de verkeersveiligheid te verbeteren met allerlei oplossingen, ideeën en aanpakken. En daar zijn bewoners een wezenlijk onderdeel van. Sterker nog: in veel gevallen zijn ze de sleutel tot goede oplossingen. Echter, die sleutel is lastig te vinden. Zo lastig, dat ik mij soms afvraag of participatie wel goed mogelijk is wat betreft verkeersveiligheid. Toch denk ik dat met de ervaringen die ik heb opgedaan aanknopingspunten te benoemen zijn. En tevens een aantal valkuilen waar ik in terecht kwam.

##### **Participatie als aanvulling op de kille cijfers**

Een vrouw steekt een weg over en ziet een hardrijdende auto te laat. De automobilist remt, maar kan niet voorkomen dat de vrouw hard wordt geraakt en meters verderop hard op de grond neerkomt. Een paar dagen later opent een agent zijn laptop en logt in op het voor hem bekende ongevallensysteem. Daar zal hij een nieuw stipje zien op een kaart. Plus één.

Een ongeval is een ingrijpend incident in het leven van een mens. Toch is het voor een verkeerskundige vaak een nummer. Eén van de vele cijfers. En de werkelijkheid is helaas dat die cijfers als gewoon gaan voelen. Dat is ook niet zo verwonderlijk, aangezien er in Nederland jaarlijks meer dan 20.000 ernstige verkeersslachtoffers te betreuren zijn en er meer dan 600 mensen

overlijden als gevolg van een verkeersongeval. Het vindt elke dag plaats, bij iedereen in de buurt.

De cijfers zijn voor verkeerskundigen natuurlijk heel nuttig. Ze helpen om prioriteiten te stellen. Ze geven een beeld van hoe het er voor staat en waar de verkeersveiligheid verbeterd moet worden. Desondanks blijven het kille cijfers. Om meer inzicht te krijgen in de gevoelens van bewoners heb ik daarom op het online participatieplatform van de gemeente een uitvraag gedaan. Mensen konden op een kaart aangeven waar zij verkeersonveiligheid ervaren. Daarbij konden ze met behulp van uitleg en foto's aangeven wat ze precies onveilig vinden en waarom. Zo kon iedereen op zijn eigen wijze verkeersonveilige gevoelens benoemen. Daarnaast kon men een aantal stemmen uitbrengen op al ingebrachte locaties. Het resultaat is dat er meer dan 900 'stemmen' zijn uitgebracht. De resultaten zijn verwerkt in de nieuwe risicoanalyse verkeersveiligheid van de gemeente. Zo ontstaat er een breder en menselijker beeld van verkeersonveiligheid. Met hierbij wel de notie dat die verkeersonveilige gevoelens niet automatisch een aanleiding vormen voor de gemeente om actie te ondernemen.

### **Participatie als bemiddeling tussen menselijkheid en regels**

Hiervoor beschreef ik het contrast tussen een aangrijpend iets en hoe dit wordt geminimaliseerd tot een kil cijfer. Het is dan ook een grote wens van bewoners dat er een bepaalde mate van menselijkheid wordt getoond in communicatie en handelen. Dit zorgt voor wederzijds begrip. Uit ervaring weet ik dat een fel betoog vol eisen en aanklachten via de e-mail na een goed gesprek op locatie geminimaliseerd kan zijn tot de vraag 'of de gemeente nog eens kan nadenken over het verzoek'.

Toch is de kloof tussen menselijkheid en de verkeerskunde erg groot. Of beter, de manier waarop de verkeerskunde wordt geïnterpreteerd, uitgedragen en uitgevoerd komt nauwelijks overeen met de belevingswereld van de gemiddelde burger. In de richtlijnen van het CROW is geen rekening gehouden met emoties. De correcte inrichting van een kruispunt zegt niets over hoe gelukkig een bewoner is. Een vergelijking tussen verkeersonveilige locaties gaat niet in op het feit dat een verkeersslachtoffer sinds het ongeval niet meer normaal kan lopen. Zo zegt de categorisering van het wegennetwerk niets over de scheuren in het huis van de bewoners van Kerkstraat 1. Ik weet niet wat je ervaart als bewoner van dat huis, omdat ik er niet woon en ik er tot nu toe slechts twee keer langs ben gereden.

Vormen van participatie kunnen deze twee werelden samenbrengen. Hier is echter geen handboek voor: het komt neer op maatwerk en het opdoen van ervaringen met elkaar. Ik zal een aantal voorbeelden schetsen die de kloof weergeven en waar de worsteling aanwezig was om deze kloof te dichten.

Cijfers kunnen veel zeggen, maar zijn slechts een weergave van één enkel onderdeel van een complexe wereld. Dat bleek ook, toen het waterschap op basis van gemeten snelheden drempels realiseerde aan een weg vlakbij een kustdorp. Een boeren opstand was het gevolg. Het ging zelfs zo ver, dat meetapparatuur op nabij gelegen wegen werd beschadigd, uit angst voor de resultaten van de metingen en het mogelijke gevolg: nog meer drempels. Maar wat was het probleem van die boeren? Zijn zij dan voor hardrijders en tegen verkeersveiligheid?

De drempels die werden aangelegd, kwamen daar omdat de snelheid op de weg te hoog was. De boeren reden echter met trekkers en opleggers over de drempels en hadden hier last van. Al dat remmen, hobbelen en optrekken. Waarom? De boeren verklaarden dat er op deze weg niets gevaarlijks gebeurd, terwijl op het kruispunt verderop meerdere keren per jaar een flink ongeval plaatsvindt. En dat klopte. Op dat kruispunt knalden meerdere keren per jaar auto's op elkaar, omdat ze te hard aan kwamen rijden en tegelijkertijd andere auto's niet goed zagen aankomen. Er werd al snel een bewonersavond georganiseerd. Boeren, een politieagent en ik en mijn collega's gingen met elkaar in gesprek. De uitkomst: de drempels zijn niet nodig, maar aanpassingen aan het kruispunt wel. Het waterschap had zich teveel gefocust op één cijfer, een te hoge snelheid, en

onvoldoende gekeken naar andere factoren. Afsproken werd dat de drempels zouden worden weggehaald en dat er aanpassingen kwamen aan het kruispunt. Bovendien werd ik uitgenodigd om een ritje te maken op een trekker, om eens te ervaren hoe dat rijdt en hoe vervelend die drempels zijn. Een week later mocht ik, zonder begeleiding, een trekker besturen. Een ervaring om nooit te vergeten.

Vroeger was de Broekweg een doodlopende weg in een weiland van nog geen vier meter breed. Daar reden dan dagelijks drie auto's en een verdwaalde fietser. Al een tijd geleden is echter besloten dat er een vernieuwde provinciale weg komt en die loopt dwars door dit weiland. Sterker nog, een aansluiting van deze weg wordt gevormd door de ooit zo rustige Broekweg. Een paar jaar geleden had je bezwaar kunnen maken tegen het ontwerp, maar als burger hoor je pas later van deze mogelijkheid. En dus verandert jouw leefomgeving drastisch. Het aantal voertuigen wat voorbij jouw huis rijdt gaat van 3 naar 6000. Bovendien is de weg bijna twee keer zo breed geworden. Auto's rijden behoorlijk hard over de kaarsrechte, brede weg. Een bewoner plaatst uit wanhoop een groot, zelfgemaakt verkeersbord met daarop de tekst: "*Waarom zooo hard?!*" De overheden geven aan dat alles ter inzage lag en volgens de regels verloopt. Er is zelfs geluidsisolatie toegepast aan de huizen langs deze weg. De weg voldoet aan de richtlijnen. De ongevallencijfers zeggen: 0. De bereikbaarheid van omliggende dorpen is sterk verbeterd. Wat wil je nog meer?

Tot voor kort zag ik koeien alleen als dieren. Het blijken ook volwaardige verkeersdeelnemers te zijn. Als een stuk of 500 van deze verkeersdeelnemers niet alleen moeten oversteken, maar ook soms honderden meters over een weg moeten lopen naar een perceel, dan kun je spreken over serieuze verkeersdeelnemers. Deze case in de Beemster leidde tot een soort burenruzie, met als negatieve apotheose het in de wegsloot duwen van één van de koeien met een trekker. Als ambtenaar kan je advies geven en een besluit nemen over wat wel of niet te doen, echter wanneer de grondlegger van het vraagstuk een oude vete of een burenruzie is, zal elke weloverwogen maatregel nooit voelen als een oplossing. En dat was ook hier het geval. Gesprekken, bemiddeling en beloftes ten spijt. Alleen een verhuizing kan dan nog als een oplossing gezien worden. Want die koeien zijn toch echt verkeersdeelnemers.

### **Met participatie samen iets maken**

We participeren in het verkeer, dus willen we daar ook wat over te zeggen hebben. Logisch dat velen van ons een maatregel kunnen bedenken die de verkeersveiligheid in de buurt zou kunnen verbeteren. Bewoners betrekken bij maatregelen kan zorgen voor draagvlak en een positieve ommezwai. Namelijk die van ontevreden burgers naar de gedachte 'we hebben er samen wat aan gedaan'. Belangrijk is daarbij om te weten wat elkaars rol is en dat ook kunnen benoemen. Dat klinkt simpel, maar is al lastig genoeg. Laat staan dat iedereen die rol accepteert. Ook komt hierbij de menselijkheid weer om de hoek kijken. Want wat als je een fout hebt gemaakt als overheid?

Een fout geef je natuurlijk toe. Het vervolg is dan: hoe herstel je jezelf zonder ongeloofwaardig te lijken? Neem bijvoorbeeld de flinke inschattingsfout die werd gemaakt bij het waterschap door een week voor een skeelerronde over prachtige dijkwegen diezelfde dijkwegen te gaan voorzien van gebroken steenslag, ook wel split, om het asfaltonderhoud op een verantwoorde wijze voor een flink aantal jaren te kunnen uitstellen. Dit terwijl we een vergunning hadden afgegeven voor het mogen organiseren van de skeelerronde. Boze skeeleraars zochten de krant en *Hart van Nederland* op. De fout werd toegegeven, maar we konden het helaas niet zomaar herstellen. De skeelerronde werd eenmalig verplaatst naar een andere locatie en lopende het jaar zorgden we er voor dat oneffenheden in het asfalt werden weggewerkt. De volgende ronde kon gewoon weer over de gebruikelijke wegen en onze bestuurder mocht het startschot geven.

In gesprekken met bewoners heb ik geleerd dat je hun ervaringen en verhalen altijd serieus moet nemen. Zij begeven zich immers dagelijks op die locatie. En wanneer het gaat over het werkveld waar

jij je dagelijks mee bezig houdt, dan kun je hier kritisch op zijn of juiste argumentatie voor of tegen geven. Want daar heb jij door bepaalde ervaring of studie verstand van. Het kan dan ook niet zo zijn dat er oplossingen worden uitgevoerd, die bewoners heel mooi en leuk vinden maar die niet het algemeen belang dienen van een verkeersveilige inrichting. Zo had ik eens een samenwerking met bewoners om te komen tot snelheidsremmende maatregelen in de straat. Het eerste verzoek was een fietsstraat. Ik heb aangegeven dat dit niet het gewenste effect zou hebben, om verschillende redenen. Wel hadden we een aantal andere remmende maatregelen voorgesteld en die gingen we ook realiseren. Eén bewoner kwam elk overleg terug op de fietsstraat. Dat werd door hem gebracht als een opdracht richting de overheid. Dat moest uitgevoerd worden. En mijn rol was die van de uitvoerder. De fietsstraat is er overigens nooit gekomen.

Andersom kan ik de ervaring die een bewoner heeft gehad met een snel rijdende pakketbezorger niet wegwuiven. Een bewoner kan aangeven dat men in haar straat zo hard rijdt en dat haar kat onlangs is overleden toen die de straat over stak. Ik zou kunnen reageren door te stellen dat een kat geen officiële verkeersdeelnemer is. Uw kat zat fout! Hou uw kat binnen! Veel menselijker is het om te tonen dat ik dat ook naar vindt en vervolgens te achterhalen wat precies het probleem is of kan zijn. Wanneer wordt er vooral te hard gereden? Welke voertuigen rijden vooral hard? (Toch zijn katten die zijn aangereden niet geregistreerd en behandelen we deze dierendrama's niet als verkeersongevallen)

### **Aanknopingspunten en valkuilen**

Hieronder een opsomming van de belangrijkste aanknopingspunten en valkuilen.

A. Gegevens over verkeersonveilige gevoelens kunnen als aanvulling dienen om cijfers meer diepte en betekenis te geven bij analyses, argumentatie, richtlijnen en rapportages over verkeersveiligheid. *Maar sta je niet blind op verkeersonveilige gevoelens.*

B. Participatie met betrekking tot verkeersveiligheidsvraagstukken kan op kleine schaal werken. Het samen bedenken en bekijken van de mogelijkheden binnen de kaders en elkaars rol kennende, betekent weten wat er kan worden verwacht en wat er mogelijk is. *Maar wees geen bemiddelaar tussen ruziënde burens of oude vetes binnen de dorpsraad.*

C. Leg aan het begin van het proces uit wat de kaders en grenzen zijn (wat staat vast en waar kunnen we over meedenken). *Waak er voor dat je zelf niet alles bepaalt, maar geef bewoners ook niet meer vrijheid dan je waar maken kan.*

D. Participatie is een constante interactie van kennis en ervaring en werkt het beste met behoud van menselijkheid: u heeft verstand van deze situatie, want u woont hier of komt hier dagelijks. Ik heb verstand van verkeer, want ik heb ervaring opgedaan en/of hier over geleerd. *Wees geen betweter, maar ook niet te vatbaar voor alle emoties.*