

# OVER DODENWEGEN EN ORGELPIJPEN

**In de drie noordelijke provincies gebeuren rond de 4.000 officieel geregistreerde verkeersongevallen per jaar; in werkelijkheid zullen het er meer dan 10.000 zijn. Voor een deel zijn die ongevallen een afspiegeling van het landelijk beeld, voor een deel zijn er duidelijk regionale kenmerken. De aanpak van de verkeersonveiligheid in het Noorden is af en toe hoogst origineel.**



Frise aanpak in Oudehaske

WIE ZICH IN DE VERKEERSVEILIGHEID VAN EEN gebied verdiept ontkomt niet aan een paar cijfers. Voor ons is natuurlijk vooral interessant hoe de drie noordelijke provincies zich verhouden tot de rest van Nederland.

Uit die cijfers vallen — onder het gebruikelijke statistische voorbehoud — de nodige conclusies te trekken. Bekend is, dat binnen de bebouwde kom ('bibeko') de meeste ongevallen gebeuren: het is daar drukker en de kans dat twee verkeersdeelnemers elkaar zelfs maar ontmoeten is dus groter. Maar als er buiten de bebouwde kom een klap valt, komt die harder aan doordat daar harder wordt gereden. Zo zie je dan ook dat de provincie Groningen, waar relatief veel ongevallen binnen de bebouwde kom gebeuren (de stad Groningen zorgt voor 40 % van de gewonden in de provincie!), qua ernst van de

ongevallen (uitgedrukt in het percentage met dodelijke afloop) niet afwijkt van het landelijk beeld. Friesland en Drente daarentegen kennen een groter percentage ongevallen buiten de bebouwde kom en diensengevolge ook een grotere ernst van de ongevallen.

De alcoholcijfers zijn tamelijk verrassend. Drente blijkt in het verkeer qua drank toch niet het volk van turf, jenever en achterdocht waarvoor het vaak versleten wordt: evenals Groningen konformeert het zich aan het landelijk gemiddelde. Friesland daarentegen zit daar ver boven, en steekt daarmee het vandoors als alcoholongevallenprovincie beruchte Noord-Brabant naar de kroon. Dat het werkelijke percentage ongevallen waarbij drank in het spel is een veelvoud bedraagt van de genoemde officiële gegevens geldt voor alle provincies. Maar het kan zijn dat de registratie in Friesland beter is en dat daar

door deze provincie er qua alcohol slechter af lijkt te komen.

Drente lijkt, als je kijkt naar het aantal jaarlijkse verkeersdoden per hoeveelheid inwoners, een buitengewoon gevaarlijke provincie. Daaraan is echter debet het aantal toeristen dat 's zomers in deze provincie verblijft en het aantal 'inwoners' tijdelijk tot een veelvoud van het werkelijke aantal opdrijft. Precies hetzelfde zie je in Zeeland, eveneens een dunbevolkte provincie met veel toerisme. Die provincie heeft dan ook dezelfde ratio verkeersdoden per aantal inwoners.

Er zijn wel meer specifiek regionale kenmerken van de verkeersonveiligheid in het Noorden. Zo zijn er in Drente veel ongevallen met dieren. Verder beslaan in het Noorden ongevallen waarbij landbouwvoertuigen zijn betrokken zo'n 10 % van het geheel — een percentage dat in Den Haag en omstreken ongetwijfeld lager zal liggen.

## Wat doe je eraan. . .

Het Noorden loopt bepaald niet achter bij de aanpak van de verkeersonveiligheid. Friesland en Drente zijn zelfs de eerste provincies die een Regionaal Orgaan voor de Verkeersonveiligheid (ROV) kennen.

Een ROV is een overlegclub van de overheden en wegbeheerders (rijk, provincie en gemeenten), de rijks- en gemeentepolitiekorpsen, het openbaar ministerie en de particulie-

	Nederland	Groningen	Friesland	Drente	3N
Aantal ongevallen	43.581	1.371	1.278	1.029	3.678
% dodelijk	3	3	4	6	4
% bibeko	71	74	58	56	63
% alcohol	8	8	12	8	9
aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners	11	8	11	16	
				stijging/daling 86->87	
slachtoffers	-3 %	+2 %	+1 %	+6 %	+3 %

Enkele ongevalsgegevens over Nederland, Groningen, Friesland en Drente en het totaal van de laatste drie in 1986; daaronder de trend van 1986 naar 1987 (gebaseerd op CBS- en VOR-cijfers)

re organisaties op verkeersveiligheidsgebied (VVN, ANWB, ENFB, VBV) in de betreffende provincie.

De taak van de ROV's bestaat uit het bevorderen van de verkeersveiligheid in de provincie door 'informereren, stimuleren, hoördineren en initiëren' zoals het zo fraai heet.

Een van de voornaamste bezigheden van de ROV's — of liever gezegd van de sekretariaten ervan die als adviseurs optreden — is: ondersteuning van de wegbeheerders en dan vooral van gemeenten bij de aanpak van de verkeersonveiligheid. Dat gebeurt onder meer door organisatorische ondersteuning. Daarbij is het voornaamste produkt dat de ROV's — overigens gratis — proberen te slijten de 'planmatige geïntegreerde aanpak'. Planmatig wil daarbij zeggen dat je als gemeente niet een kruising aanpakt omdat daar vorige week twee aanrijdingen zijn geweest, maar dat je een inventarisatie van verkeersproblemen in de gemeente maakt en die vervolgens systematisch afwerkt met probleemanalyse tot en met de evaluatie van de uitgevoerde oplossing. Die aanpak is voor de gemeenten — en niet alleen de kleinere — meestal volledig nieuw.

Het 'geïntegreerde' van de benadering zit hem erin dat je bij het zoeken naar oplossingen van problemen in het verkeer niet alleen — zoals vroeger — naar mogelijke verbeteringen aan de weg kijkt, maar dat je je daarbij ook afvraagt of voorlichting en edukatie aan degenen die die weg gebruiken een handje kunnen helpen. En zo wordt niet alleen de kruising bij de dorpschool aangepakt, maar krijgen de leerlingen van die school ook les in hoe ze het best van huis naar school kunnen fietsen of lopen.

Het sterke punt van de ROV's is hun onafhankelijkheid, waardoor ze gemakkelijk door

— in dit geval — de gemeenten worden geaccepteerd.

De ROV's vervullen naast deze continue basisactiviteiten ook de rol van 'antenne' voor Den Haag. Dat houdt in dat ze daar bijvoorbeeld landelijke en regionale problemen melden. Een voorbeeld daarvan is dat vanuit de regio de hartekreet is gelucht dat er op verkeersveiligheidsgebied nauwelijks meer wat te organiseren valt waar je de politie bij nodig hebt, omdat die geen capaciteit heeft om eraan mee te doen.

Maar door de ROV's worden soms ook campagnes en experimenten uitgevoerd die belangrijk zijn voor het landelijk beleid. Zo organiseerde het ROF (Friesland) enkele jaren geleden een gordelcampagne die het percentage automobilisten die de autogordel droegen — landelijk ruwweg 50 % — met tientallen procenten opjoeg. Het ROG (Groningen) organiseerde eerder dit jaar de 'Seniorenrit', waarbij de oudere automobilist(e), vergezeld van een speciaal opgeleide rij-instrukteur, in de eigen auto een rit maakt en na afloop wordt geadviseerd over die dingen waar oudere mensen wel eens problemen mee hebben. De Seniorenrit onderscheidt zich van vergelijkbare ritten doordat zeer zorgvuldig de sfeer van een examen wordt vermeden en er alleen gelet wordt op die dingen die echt belangrijk zijn voor de veiligheid. De Seniorenrit zal bij gebelken geschiktheid landelijk worden ingevoerd.

Het ROVD (Drente) heeft de aandacht op zich gevestigd door het ontwikkelen van een methode om de notoir moeilijk meetbare subjektieve verkeersonveiligheid (de dreiging van het verkeer) in woonwijken in cijfers om te zetten, die ook bij de bepaling van prioriteiten bruikbaar zijn.

Een initiatief van Friesland om na de vakantie

spandoeken op te hangen om de aandacht te vestigen op de weer naar — soms een nieuwe — school gaande jeugd, is inmiddels door alle andere ROV's overgenomen.

### Frisse aanpak

Een typisch probleem van de minder dicht bebouwde provincies is de doorgaande weg die dwars door het dorp loopt en daar nogal eens onveiligheid — hetzij gevoelsmatig, hetzij 'echt' — veroorzaakt. In diverse dorpen zijn die traverses heringericht om de snelheid 'uit het verkeer te halen' wat soms tot prachtige pleintjes heeft geleid. Maar niet alleen dat: in tegenstelling tot wat met bijvoorbeeld de gekijkte verkeersdrempels het geval is, dwing je hier niet langs een min of meer onsympatische weg de lagere snelheden af — je maakt ze voor de hand liggend. Op zo'n pleintje rijd je gewoon niet hard, da's logisch. Het ziet er daarvoor veel te 'dorps' uit. Mooie voorbeelden hiervan vind je in het Friese Oudehaske bij Heerenveen (en let op het prachtige bushokje!) en in Weiteveen onder Emmen. Weiteveen is ook beroemd geworden om zijn 'orgelpijpen': hoge fel-gele palen links en rechts van de weg op het punt waar de bebouwd kom begint. Zo wordt een 'poort' gesuggereerd die ook al weer meer noodt dan noopt tot lagere snelheden. Het effect van een ander blijkt een snelheidsvermindering van ongeveer 10 % te zijn. Dat lijkt op het eerste gezicht misschien niet sensationeel, maar in de verkeerskunde is het dat wel!

Ook tamelijk ongebruikelijk zijn de borden die in Friesland langs de al eerder genoemde 'dodenwegen' zijn verschenen om de weggebruiker te waarschuwen voor gevaarlijke punten en die hem bij kruisingen aanraden zijn lichten aan te doen.

En over onkonventionele voorlichting gesproken: mensen die op de weg van Groningen via Winsum naar het Noorden een bon krijgen, krijgen enkele dagen later — als ze wat van de schrik zijn bekomen — een brief thuis waarin nog even wordt uiteengezet dat hun overtreding op die weg zo gevaarlijk is gebleken en dat er daarom extra op wordt gelet.

In Friesland wordt geëxperimenteerd met het verminderen van het uitzicht bij kruisingen, waardoor de passanten minder neiging hebben om na een vluchtige blik links en rechts de kruising over te razen. Bij Metslawier bijvoorbeeld zijn sinds een dergelijke maatregel geen ernstige ongevallen meer gebeurd. ●



Orgelpijpen in Weiteveen