



De principes van Rustig Rijden gelden voor automobilist, overheid, en bedrijfsleven

Rustig Rijden werkt

Samenvatting

Klachtenbrieven over te snel rijden en zelfgemaakte waarschuwborden zijn signalen van ontevredenheid over het gemeentelijk verkeersbeleid. Als reactie op deze voedingsbodem hebben 3VO, Milieudefensie en de Dierenbescherming de handen ineengeslagen om zo veel mogelijk draagvlak te verkrijgen voor de principes van Rustig Rijden. Deze hebben betrekking op de automobilist (niet harder rijden dan mag, langzamer als het moet), overheid (snelheidslimieten zijn veilig, worden goed uitgelegd en gehandhaafd) en het bedrijfsleven (tel uit je winst). In Ter Apel heeft de aanpak geleid tot herziening van de snelheidslimiet en mogelijke handhaving door de politie, ondanks eerdere weigering.

Drs. G.A.C.M. Hendriks, 3VO

Iedereen heeft vrijwel dagelijks last van te snel rijdende auto's. Ze veroorzaken onveiligheid, milieuschade en irritatie. Voor de één wordt buiten spelen onmogelijk, de ander kan niet meer zelfstandig boodschappen doen omdat het oversteken van de straat te onveilig is. Het verzet hiertegen begint te groeien. Via de principes van Rustig Rijden kan dit verzet een stem krijgen en, zoals in Ter Apel, leiden tot herziening van de snelheidslimiet en een rustiger straatbeeld.

'Er wordt zo ontzettend hard gereden in onze straat', 'wij wonen in de buurt van een rondweg, maar 's zomers kunnen we niet buiten zitten vanwege het lawaai en de stank', 'onze kinderen moeten via een dijkweg naar school fietsen, maar eigenlijk is het onverantwoord' en 'vorige week is er alwéér een poes doodgereden, de vierde in zes weken tijd; dat kan

toch zo niet doorgaan?'

Elke dag komen dit soort klachten binnen bij de diverse overheden en maatschappelijke organisaties. Stuk voor stuk hartenkreten van mensen die het meer dan zat zijn en zich onbegrepen voelen. Het aantal zelfgemaakte waarschuwborden, als teken dat er serieuze problemen zijn, neemt hand over hand toe.

Op deze voedingsbodem is Rustig Rijden ontstaan. Immers, de klachten die geuit worden zijn slechts het topje van de ijsberg. Velen die dezelfde problemen hebben, houden zich stil. 'Klagen helpt toch niet', is een veelgehoorde uitspraak. En steeds maar moeten horen dat er geen geld is voor maatregelen of dat het vooral de bewoners zelf zijn die te hard rijden, is ook weinig motiverend om door te zetten.

Rustig Rijden gaat daar wat aan doen. Want als iedereen rustig rijdt, zijn veel problemen verholpen, of op z'n minst verkleind. Bovendien gaat iedereen er financieel op vooruit. Rustig Rijden kost minder, zowel voor de individuele automobilist als voor de maatschappij.

3VO, Milieudefensie en de Dierenbescherming hebben de handen ineengeslagen om zo veel mogelijk draagvlak te verkrijgen voor de principes van Rustig Rijden. Deze organisaties hebben ieder hun eigen doelstellingen, waar het programma uitstekend in past, hetzij om de verkeersveiligheid te verbeteren, hetzij om de milieuschade te beperken of om dierenleed te voorkomen.

Principes

Rustig Rijden kent drie basisprincipes voor automobilisten:

- respecteer snelheidslimieten;
- rijd gelijkmatig;
- pas uw snelheid aan de omstandigheden aan.

Dat houdt in dat de wettelijke limiet altijd de bovengrens vormt, maar dat het de eigen verantwoordelijkheid is om te bepalen wanneer langzamer rijden beter is, zoals bij scholen, in winkelstraten of in natuurgebieden.

Rustig Rijden vraagt niet alleen iets van automobilisten. Ook de overheid, als wegbeheerder en wetgever, heeft belangrijke troeven in handen. Rustig Rijden wordt namelijk bevorderd wanneer de overheid de volgende zaken regelt:

- stel veilige snelheidslimieten vast;
- maak duidelijk waarom de limiet is ingesteld;
- handhaaf deze veilige limieten.

Uit onderzoek blijkt namelijk dat 'verkeersveiligheid' en 'de kans op een bekeuring' de belangrijkste redenen zijn voor automobilisten om zich aan de snelheidslimiet te houden. Wanneer deze stimulansen ontbreken, zullen zij te snel blijven rijden. Het instellen van veilige snelheidslimieten en het handhaven daarvan is essentieel voor leefbaarheid en veiligheid.

Naast de rol van automobilisten en de overheid speelt ook het bedrijfsleven een centrale rol. Werkgevers kunnen Rustig Rijden promoten, want het levert winst op voor het bedrijf, zoals:

- minder slijtage en brandstofkosten;
- minder productieverlies;
- minder files;
- minder schadegevallen.

En ook de individuele werknemer heeft baat bij Rustig Rijden door:

- minder stress;
- minder ongevallen;
- uitgerust aan het werk;
- veilig thuiskomen.

Het succes van Rustig Rijden is dus afhankelijk van het samenspel tussen overheid, bedrijfsleven en burgers.

Rustig Rijden in Ter Apel

In Ter Apel is Rustig Rijden toegepast in de Sellingerstraat. Deze weg loopt langs de rand van de bebouwde kom en had ooit een belangrijke functie voor doorgaand verkeer, maar tegenwoordig niet meer. Toch wordt de weg nog veel

gebruikt door deze categorie. Het is een aantrekkelijke, slingerende route met veel oude bomen waardoor de weg uitnodigt voor een ritje. De Sellingerstraat wordt verder druk bereden door fietsende scholieren. Daarnaast rijden er ook vrij veel vrachtwagens en landbouwvoertuigen. Op een deel van de route binnen de bebouwde kom ontbreken vrijliggende fiets- en voetpaden, zodat fietsers en voetgangers, jong en oud, zich tussen het auto- en vrachtverkeer moeten begeven.

Gemeente: 50 km

Enige jaren geleden besloot de gemeente Vlagtwedde, waar Ter Apel toe behoort, de weg te gaan reconstrueren. Het gemeenteplan voorzag in een aantal optische snelheidsremmers, zoals afwijkend gestrate kruispuntvlakken. De bestaande voorrangregeling zou worden opgeheven, zodat op elk kruispunt aan bestuurders van rechts voorrang moet worden verleend. Hiermee zou de snelheid op de weg voldoende worden geremd. De gemeente hield vast aan de bestaande snelheidslimiet van 50 km/uur. Er was volgens haar geen mogelijkheid om een 30 km/uur limiet in te stellen. Het vracht- en landbouwverkeer dat van de weg gebruik maakt, zou dat onmogelijk maken.

Bewoners: 30 km

Deze beslissing van de gemeente was zeer tegen de zin van de bewoners van de straat. Zij wilden 30 km/uur als nieuwe snelheidslimiet; maar dan zonder drempels of wat voor maatregelen dan ook. Een optische versmalling door het aanleggen van afwijkend gekleurde kantstroken werd door de bewoners als mogelijke snelheidsremmer aangedragen. De gemeente achtte een 30 km/uur limiet niet realistisch, omdat automobilisten zich toch niet aan die snelheid zouden houden als er geen drempels lagen. Bovendien schermde zij met het politiebeleid om niet te handhaven in 30 km-gebieden. De leden van het bewonerscomité onder leiding van een 3VO-vrijwilliger lieten het daar niet bij zitten. Zij peilden de mening van de overige bewoners, discussieerden waar dat nodig was en stelden vast dat er onder de bewoners veel steun bleek te zijn voor de 30 km/uur-limiet. Omdat de weg vooral wordt gebruikt door de eigen bewoners van het dorp, had het bewonerscomité er het volste vertrouwen in dat 30 km/uur wel haalbaar is.

Raadsbesluit

De pers werd ingeschakeld en gemeenteraadsleden werden bestookt met de wensen en de argumenten van de bewoners. Langzaam maar zeker ontstond er een strijdvaardige saamhorigheid binnen het dorp. De leden van het bewonerscomité werden op straat aangesproken door medebewoners om te vragen hoe de kansen waren en om ze een hart onder de riem te steken: 'Laat je niet kisten door de gemeente! Hou vol!'. Zelfs kinderen uit de buurt hadden spreektijd gevraagd en gekregen in de raadsvergadering. Zo konden ook zij de raadsleden rechtstreeks benaderen om duidelijk te maken hoe belangrijk het voor hun veiligheid is dat er op de weg langzamer gereden wordt.

Uiteindelijk moest de gemeenteraad beslissen. De lobbyactiviteiten hadden ervoor gezorgd dat steeds meer politieke partijen de kant van de bewoners kozen. Feitelijk hing de be-

slissing af van één partij. De gedrevenheid van de bewoners zorgde er voor dat ook deze partij inzag dat de mening van de bewoners de doorslag moest geven. Er werd een raadsbesluit genomen om de Sellingerstraat tot 30 km-gebied om te vormen.

Borden en stroken

Half december 2003 was het zover. De gemeente plaatste 30 km/uur-borden op de Sellingerstraat. In de eerste maanden van dit jaar worden gekleurde suggestiestroken op de weg aangebracht, zodat de weg optisch wordt versmald en fietsers en voetgangers een betere bescherming genieten. Ter ondersteuning van de actie is aan beide zijden van de Sellingerstraat een spandoek opgehangen, waardoor er een soort poort is ontstaan.

Handhaving

De bewoners zijn goed te spreken over het effect. De snelheidsverlaging is duidelijk merkbaar. Meer automobilisten dan voorheen rijden met een snelheid die bij de straat past. De principes van Rustig Rijden zijn grotendeels toegepast, zowel door de wegbeheerder als door de automobilisten. Er is

een veilige snelheidslimiet ingesteld (30 km/uur) en de redenen voor die limiet zijn aan ieder die het maar horen wilde uitgelegd. Hoewel het effect positief is, blijven er altijd automobilisten die het leuk vinden om juist nu over deze weg te scheuren. Blijkbaar om te laten merken dat ze zich nergens iets van aantrekken. Dergelijke types moeten door de politie tot de orde worden geroepen, al denkt de politie daar zelf anders over. Na de onderhandelingen met de gemeente zijn de bewoners ook gesprekken met de politie begonnen. Nu het grootste deel van de automobilisten rustiger is gaan rijden, is het moment gekomen om het kleine aantal onverbeterlijke hardrijders aan te pakken.

Conclusie

Het voorbeeld van de Sellingerstraat in Ter Apel toont dat er geen standaardoplossingen bestaan. Deze moeten namelijk altijd zijn afgestemd op de specifieke kenmerken van de situatie. Wegbeheerder, bewoners en lokaal actieve 3VO-vrijwilligers kennen de lokale situatie. Gezamenlijk kunnen zij tot breed gedragen oplossingen komen, die wellicht afwijken van het traditionele, maar die zeer goed kunnen werken.