

Een veilige wegbarrière hoeft niet lelijk te zijn

Door onze medewerker
Mark Lieveisse Adriaanse

AMSTERDAM Een witte bestelbus kon zo de Rambla in Barcelona oprijden en door de mensenmassa zigzaggen. Waarom werd de bus niet belemmerd door betonblokken, betonnen bloembakken of andere obstakels, vragen veel Spanjaarden zich nu af. En hoe is dat eigenlijk in Nederland?

Na een reeks van terroristische aanslagen met vrachtwagens en bestelbussen die op mensen inrijden, zoals in Barcelona en eerder in andere Londen en Nice, is de 'roadblock' in Nederland in opkomst. Op festivals en bij publieke evenementen zijn de toegangswegen steeds vaker afgesloten door grote betonnen blokken en vrachtwagens.

Zo stond op 15 mei een grote vuilniswagen dwars over de trambaan en dansten mensen naast groene zeecontainers tijdens de huldiging van landskampioen Feyenoord. Er waren honderdduizenden supporters op de Rotterdamse Coolingsingel. De binnenstad was een vesting, zoals anderhalve week eerder bij de Dam in Amsterdam vrachtwagens en betonblokken de straten blokkeerden. Toen was het 4 mei, en herdachten duizenden mensen de oorlogsslachtoffers.

Arnaud Drehmanns van het bedrijf Engelen Hekwerken verhuurt wegversperringen en ziet een toename in de vraag naar blokken bij evenementen. Binnenkort zet hij er bij de marathon van Keulen honderd neer, 'normale' evenementen in Nederland hebben meestal aan dertig à veertig blokken genoeg.

Bij evenementen als huldigen en Koningsdag zijn de blokken inmiddels normaal. „Mensen

zien dat er iets gedaan wordt, dat geeft een veiliger gevoel.”

Maar ondanks de aanslagen ontbreken ze vaak nog in de publieke ruimte; op drukke trottoirs en pleinen, zegt veiligheidsdeskundige Michiel de Weger van G4S. „Burgemeesters van grote steden moeten daar veel meer over nadenken. Je moet het niet doen op elke plek in je stad, maar je moet wel slim kijken naar plaatsen waar altijd veel mensen samenkomen. Daar moet je permanent maatregelen nemen.” Een woordvoerder van de landelijke politie wil „uit veiligheidsoverwegingen” niet zeggen waarom op de ene plek wel, en op de andere plek niet een wegbarrière wordt geplaatst.

Zo staan voor het monument op de Dam grote plantenbakken, maar voor het paleis aan de andere kant van het de Dam niet. Sinds 2014 staan ze ook voor de ingang van de Tweede Kamer. Maar op bijvoorbeeld de drukke boulevard van Scheveningen ontbreken ze.

Bestuurders aarzelen soms om esthetische redenen maar wegbarrières hóéven niet lelijk te zijn, zeggen deskundigen. „Als je op een vliegveld loopt, denk je misschien: wat een mooie planten. Maar dat zijn ook zogenoemde voertuigwerende maatregelen”, zegt De Weger.

Wat ook kan: betonnen bankjes, verhoogde stoepranden, of zandbakken met een perkje. Het zijn veiligheidsmaatregelen die niet direct als zodanig herkenbaar zijn én het straatbeeld verrijken.

„Dat zijn allemaal barrières tegen auto's”, zegt De Weger. „Als maatregelen permanent worden, moet je nadenken hoe je het mooier kan maken.”