‘Ik denk de hele tijd: ben ik nou gek?’



Hoe is het om rond kwart over acht ’s ochtends naar school te fietsen tussen rijen auto’s en vrachtwagens? Geert Kloppenburg laat het zien in filmpjes waarin het vaak maar net goed gaat. ‘Wie ontwerpt dit?’

TEKST: KARIN BROER • ILLUSTRATIE: SIMON CORDES • FOTO’S: PAUL VREEKER/UNITEDPHOTOS EN DIGIDAAN

Als Geert Kloppenburg de straat op gaat ziet hij heel andere dingen dan wat er in beleidsnotities staat. Hij stapt op de fiets, in de auto, rijdt mee met de vrachtwagenchauffeur, gaat naast de bestelautochauffeur zitten en kijkt, kijkt en kijkt. En filmt. Met inspiratie van datagoeroe Marleen Stikker maakt hij duidelijk dat de verkeerde data worden gekozen. ‘Ik denk de hele tijd: ben ik nou gek? Ik sta hier nu al een tijdje in de regen. Ik zie hier echt iets anders dan wat er in die beleidsnotitie staat. Ik weet dat hier een gemiddelde voor staat, maar dat gemiddelde zegt niets over het echte gevaar van wat daar plaatsvindt.’

Je bedoelt: gemiddeld komt hier maar 0,1 leerling om in het jaar, maar ik zie hier zo veel gevaarlijke dingen.

‘Ja, dit is een situatie waarin zowel een jonger als een ouder iemand doorheen moet. Dit gebeurt dus 250 dagen per jaar, elke ochtend; daar gaat mijn nieuwe film over.’

Het gaat structureel niet goed, wil Kloppenburg laten zien. Fietsers, voetgangers, auto’s, bestelauto’s en vrachtwagens komen elkaar te vaak tegen. ‘Die vrachtwagenchauffeur rijdt hier ook niet voor zijn lol. Die zal echt niet denken: ik ga nu eens even drie ouderen doodrijden. Maar als je dan kijkt hoeveel verkeer hier is, structureel, dan denk je: wie ontwerpt dit? De vraag op zo’n kruispunt is helemaal niet: wie heeft hier voorrang?’

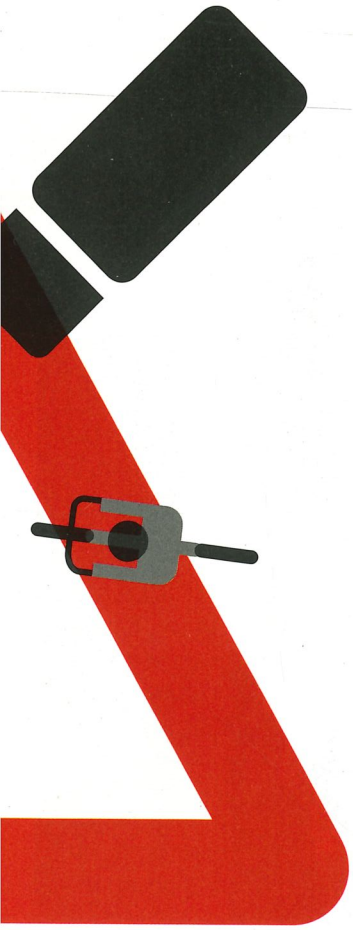
Altijd weer gedrag

Kloppenburg heeft te doen met vrachtwagenchauffeurs: ‘Een vrachtwagenchauffeur zegt: ik zie helemaal niks. Die spiegel helpt van hier tot hier, maar niet verder. En als er dan een ongeluk is gebeurd, zeggen ze: ‘We hebben aan die hele klas nog uitleg gegeven over de dode hoek’. Dat is wat we dus doen in Nederland. We sturen een politieagent en een vrachtwagenchauffeur naar een klas om uit te leggen dat je op moet passen als een vrachtwagen draait. Het gaat altijd over gedrag. Niet appen, niet drinken, lichtje aan.

Wat er niet gebeurt, is een analyse maken, een kansberekening. Want dit is niet één kruising, maar vijftig kruisingen. Die puber, of die oudere persoon, komt die bestelauto of die vrachtwagen nóg vier keer tegen. En dat zie je ook in die filmpjes die ik heb gemaakt.’

Bestelbusjes

Bij zijn onderzoek ontdekt Kloppenburg dat de situaties die hij signaleert niet aan data van de overheden af zijn te lezen. Zo zit de werkelijkheid van de bestelauto’s in de wijken niet in de beleidsnota’s. Kloppenburg reed diverse keren mee met chauffeurs: ‘Dan zie ik wat voor hel het is en wat er gebeurt op de telefoon van die



chauffeur: 'Afleveren pakket straat daar, 9:00 uur, afleveren pakket 9:10, afleveren pakket 9:20'. Moet je zien hoe zo'n chauffeur functioneert in het systeem, en kijk hoeveel bestelauto's er rond rijden. Niemand heeft dat door, maar het zijn er structureel vijftig in een wijk, want vrachten worden niet gecombineerd. Als je via internet bestelt, heb je verschillende leveranciers. Dat zie je pas als je met een drone boven die wijk hangt. En wat lees je in de rapporten terug? Bestelauto's maken maar heel weinig kilometers. Dan meet je de verkeerde dingen. Kilometers zijn de verkeerde parameter. Er zijn veel minder bestelauto's dan personenauto's staat er in zo'n rapport. Maar het gaat om het aantal bewegingen. Ze rijden de hele tijd in de wijk, elke voordeur is een winkel geworden en ze zijn er de hele tijd, ze rijden dubbele shifts, dus om kwart over zeven zijn ze nog een keer in die woonwijk als een kind terugkomt van de sport. Dat is geen incident, dat is elke dag. Waarom zie ik dat niet terug in beleidsnota's?'

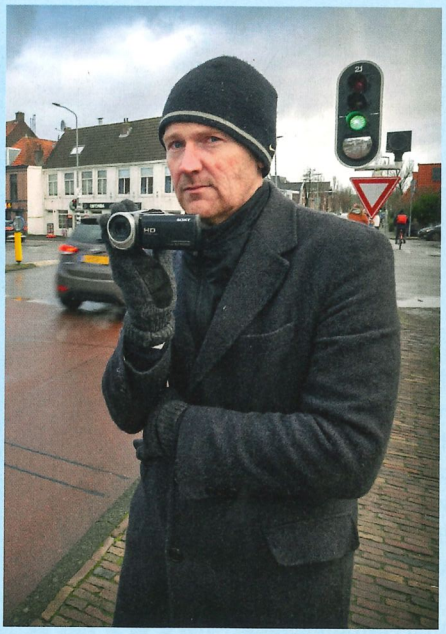
De structurele kans dat iemand geraakt wordt in het verkeer is omhooggegaan, zegt Kloppenburg: 'Niemand maakt die berekening. Het gaat niet om *black spots* (plekken met veel verkeersongevallen, red.), het gaat om de structurele potentiële kans dat iemand geraakt wordt. Die is ongelooflijk omhooggegaan.'

Hoe komt dat?

'De afgelopen 25 jaar zijn we extreem veel meer gaan bestellen en dus zijn er veel meer bewegingen van bestelbusjes in de woonwijken. Verder staat op straat het dubbele aantal geparkeerde auto's. Er zijn meer tweeverdieners die allebei reizen voor hun werk. Oudere mensen reizen meer. En de auto's zijn veel breder en hoger geworden. Dan zeggen ze: het is maar tien centimeter. Maar tien centimeter is in een stad erg veel. Kijk eens hoe weinig zicht je hebt in die smalle, volgeparkeerde straten.'

Black spots

In verkeersveiligheidsbeleid ligt het accent te veel op de *black spots*, vindt Kloppenburg. Hij wil naar de ijsberg kijken, dat grote aantal ongevallen dat niet in de registraties van politie of ziekenhuizen terechtkomt. 'Alle enkelbreuken, de valpartijen door de deur van de auto die openslaat. Dat is dus de olifant in de kamer. Die hele grote categorie ongelukken die niet onder de doden en de zwaargewonden vallen. De verzekeraars weten daarvan, want de schade aan auto's als je klein



Geert Kloppenburg
Leeftijd: 47
Woonplaats: Zandvoort
Beroep: Filmmaker, consultant, ondernemer, podcastmaker, mobiliteitsexpert. Eerder was hij betrokken bij Fastned, een bedrijf dat oplaadlocaties langs snelwegen exploiteert, Urgenda, en de campagne Low Carb Diet
Boek: De Gulden Snelweg, over hoe het vervoersysteem er ook uit zou kunnen zien
Website: geertkloppenburg.nl
YouTube: youtube.com/@geertkloppenburg1889
Nieuwe film in 2024: De nieuwe film van Geert Kloppenburg is een samenvatting van drie jaar werk en gaat opnieuw over verkeersveiligheid en fietsen. Deels met nieuw materiaal, en deels met de huiveringwekkende filmpjes die op YouTube furore maakten, omdat ze zo goed in beeld brengen hoe het is om rond kwart over acht uur 's ochtends naar school te fietsen tussen auto's en vrachtwagens. Voor zijn nieuwe film heeft hij naar schatting vijftig dagen doorgebracht op straat, beleidsnota's van zeven steden doorgeploegd (Haarlem, Arnhem, Zwolle en de vier grote steden), en 76 gesprekken gevoerd met experts, van beleidsmedewerkers tot schooldirecteuren

letsel hebt, komt bij hen op het bureau terecht. Van de gemeente Den Haag is bekend dat er per dag zo'n 350 van dit soort ongevallen met fietsers en voetgangers gebeuren. Dat is veel meer dan we ooit dachten. Dit gebeurt dus elke dag. En dat zien we niet in de verkeersveiligheidscijfers terug.'

Onacceptabel hoge risico's

'Je kunt zeggen dat het erbij hoort, maar ik heb echt goede veiligheidsmensen die films laten zien. En dan zegt zo'n veiligheidsman van Shell: als wij situaties zoals jij beschrijft structureel laten voortduren, gaat bij ons de raffinaderij morgen dicht. Dan wordt onze vergunning ingetrokken. Datzelfde zegt een man van Bouwend Nederland, dat zou op een bouwplaats niet kunnen. Daar gaat het altijd om het elimineren van de risico's.'

Stoppen met reizen?

'Dan mag ik niet meer reizen', zeggen mensen. Dat zeg ik niet. Maar er wordt nu te weinig gedaan aan het elimineren van bewegingen op tijd en plaats. Dan wijs ik even naar dat bord daar: vrachtwagens vanaf acht uur 's ochtends. Daar word ik dus echt woedend van. En je ziet dat door heel Nederland. Vanaf acht uur 's ochtends mag je bevoorraden, ook naast scholen. Dan kan je het wel over gedragsverandering hebben, en er nog een spiegel bij hangen, maar als je altijd zegt dat ze om acht uur moeten komen, dan komen ze natuurlijk ook om acht uur. Het ontwerp is niet neutraal. Het ontwerp veroorzaakt dit. Dit is geen gedrag. Nee, dit is ontworpen onveiligheid.'

1 Miljard voor veiliger fietsen

Er zijn meer fietsongelukken dan ooit. Daarom gaan we als Fietsersbond in 2024 vol aan de bak om gemeenten en overheden ervan te overtuigen dat er NU iets moet gebeuren. Kosten: 1 miljard. Veel geld? Investeren in fietsen loont.



Cijfers: In Nederland is fietsen sinds 2000 onveiliger geworden. Het aantal dodelijke slachtoffers is gestegen van 200 in 2012 naar 291 in 2022, het hoogste aantal sinds het begin van de registratie in 1996. Twee derde van de verkeersgewonden die op de spoedeisende hulp belanden zijn fietsers, wat neerkomt op een totaal van 71.400 fietsers. Dit aantal is in de periode 2011-2020 zelfs met 28% gestegen. Van de ernstige verkeersgewonden die in 2021 in het ziekenhuis zijn geregistreerd, was 71% (4.600) een fietser. Dit komt neer op bijna dagelijks één overleden fietser en ongeveer twaalf ernstig gewonde fietsers per dag. De totale geschatte maatschappelijke kosten voor alle verkeersongevallen zijn 27 miljard euro. Wat overheden nu doen, is bij lange na niet genoeg om verdere stijgingen te voorkomen. En al helemaal te weinig als je het verkeer veiliger wilt maken. Daarom pleit de Fietsersbond voor 1 miljard euro voor een veilige fietsinfrastructuur in de volgende regeerperiode. Een miljard investeren in veilige fietsinfrastructuur is niet alleen goed voor de veiligheid maar levert daarnaast naar verwachting anderhalf miljard op aan maatschappelijke baten.

Wat moet er met die 1 miljard gedaan worden?

- **Maximaal 30 kilometer per uur:** Om het aantal dodelijke ongevallen terug te brengen pleiten wij voor een lagere maximumsnelheid voor automobilisten. Binnen de bebouwde kom is 30 kilometer per uur genoeg. In iedere stad. En in ieder dorp. Het mag alleen 50 kilometer blijven als de weg veilig genoeg is, bijvoorbeeld met een fietspad dat gescheiden is van de autoweg. Dat dit werkt, zien we nu al in Amsterdam waar dagelijks 400.000 mensen op de fiets stappen. In onze hoofdstad verschijnen al steeds meer fietsveilige 30 kilometerzones. Nu moeten we doorzetten! Als alle wegen binnen de bebouwde kom van 50 kilometer naar 30 kilometer per uur gaan, scheelt dat naar schatting 30 tot 50 overleden fietsers per jaar, en zullen er 700 tot 900 minder gewonden onder fietsers vallen.
- **Veilige fietspaden aanleggen voor scholieren:** Veel scholieren moeten om naar school te fietsen over levensgevaarlijke wegen met veel snel rijdende auto's. Om fietsen veiliger te maken moeten er meer vrijliggende fietspaden worden aangelegd en als daar geen ruimte voor is moet de snelheid van de auto's omlaag.
- **Fietspaden verbreden:** Fietspaden zijn vaak te smal, wat leidt tot ongelukken. Ongeveer 4000 kilometer aan fietspaden moeten verbreed worden.
- **Obstakels weghalen op fietspaden:** De combinatie van drukte en obstakels als paaltjes zorgen ook voor veel ongelukken. In 2022 voerden we campagne voor het weghalen van paaltjes. Met groot succes in verschillende gemeenten. Maar er staan nog steeds te veel levensgevaarlijke paaltjes.