

INTERVIEW TOPADVISEUR VERKEERSVEILIGHEID

Het is hoogste tijd lokale politici desnoods te dwingen tot het verkeersveiliger maken van hun gemeente of provincie, stelt topadviseur Peter van der Knaap.

Edwin van der Aa en Marcia Nieuwenhuis
Den Haag

'Jaag gemeente aan tot veilig verkeer'



Van der Knaap, directeur van SWOV, het verkeersonderzoeksbureau voor wetenschappelijk onderzoek naar verkeersveiligheid, maakt zich al langere tijd grote zorgen over het hoge aantal doden en ernstige gewonden in het verkeer. Al bij de start van het interview pakt hij er een veelzeggende grafiek bij, waarin Nederland al vanaf 2010 bijna onderaan bungelt in de Europese Unie als het gaat om verbetering van de verkeersveiligheid.

Hoe kan dat?

„Deels gaat hier de wet van de remmende voorsprong op. Bovenaan dit lijstje staan veel Oostbloklanden die een inhaalslag aan het maken zijn. Litouwen, Estland, Letland, Polen, Tsjechië. We doen het ook slechter dan landen waar we ons altijd graag mee vergelijken, zoals Zweden en het Verenigd Koninkrijk.”

Vandaag blijkt dat er voor het eerst meer verkeersdoden zijn onder fietsers dan automobilisten. Bent u verrast?

„Nee, dit was al de verwachting op basis van de trends. We hebben nu eenmaal veel fietsers en steeds meer gebruikers van e-bikes. Een fiets is een balansvoertuig en biedt weinig bescherming. De slachtoffers zijn vooral senioren. Zij worden aangereken of vallen door onnodige obstakels, kuilen en opstaande randen. Liefst 85 procent van alle verkeersdoden valt op provinciale en gemeentelijke wegen.”

U hebt recent gezegd dat 2018 het jaar is om 'door te pakken' op gebied van verkeersveiligheid. Wat bedoelt u daarmee?

„De laatste grote succesvolle strategische aanpak was eind jaren 90, het Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer. Er kwamen op grote schaal lage snelheidszones waar auto's, fietsers en voetgangers de weg delen. Bij hoge snelheden werden fietsers en voetgangers van het autoverkeer gescheiden. Browsers verdwenen binnen de bebouwde kom van het fietspad en er werden meer rotondes ingelegd. Het werk is nog niet af. We moeten nu opnieuw aan de bak om het tij te keren.”

It klinkt als een dure klus.
„O'n 400 miljoen gulden is daarvoor vanuit het Rijk aan besteed, dat

is natuurlijk serieus geld. Maar het betaalt zich met een factor twee tot vier terug. Specifieke investeringen hebben we daarna niet meer op die schaal gezien. Ook nu is er in het gerakkoord geen grote zak geld apart gezet voor verbetering van de verkeersveiligheid.”

Vorig jaar april trokken ruim dertig organisaties samen aan de bel met de oproep dat de verslechterende verkeersveiligheid nationale prioriteit moet worden. Deze clubs vinden dat er weer geïnvesteerd moet worden in gemeentelijke infrastructuur. Van der Knaap is het daar mee eens.

Wie moet het voortouw nemen?

57

Vorig jaar vielen 57 doden in een ongeval met een e-bike.

Verkeersdoden naar vervoerssoort



▲ Topadviseur Peter van der Knaap wil prestaties van gemeenten naast elkaar gaan leggen. FOTOFRAK. JANSEN

▼ Ongeval in juni 2017 in Bilthoven. Vorig jaar bleek de fiets dodelijker dan de auto. FOTO GINOPRESS



„De grootste winst valt te behalen op het wegennet, dus de vraag is hoe we lokale en provinciale overheden zover krijgen dat ze maatregelen gaan nemen die op straat tot verandering leiden. Ik zie drie manieren: ten eerste dat alle 380 gemeenten en twaalf provincies zelf inzien dat verkeersveiligheid topprioriteit moet hebben. De tweede mogelijkheid is om opnieuw een groot plan vanuit het Rijk te financieren, waarna overheden bijlappen.”

En de derde optie?

„Tot slot is het een optie om de gemeenten en provincies die dat nodig hebben via controle en toezicht te prikkelen, aan te jagen zelfs, om te investeren. Dat doe je door hun prestaties naast elkaar te leggen en lokale of provinciale bestuurders te wijzen op resultaten van de ander. Dat 30-kilometerzones in de andere gemeenten beter zijn ingericht, fietspaden daar veiliger zijn gemaakt of dat de andere provincie de N-wegen sneller heeft aangepakt. Dan moet er een inhaalslag volgen.”

Als snelheidslimiet onnatuurlijk voelt, dan houdt geen mens zich eraan

—Peter van der Knaap

Vandaag komt u met een plan voor veiliger wegverkeer. Wat staat erin?

„De inrichting van een weg en de verkeerssystemen moeten uitnodigen tot het juiste gedrag. Zo is de inrichting van een 30-kilometerzone regelmatig zo sober, door het ontbreken van drempels of versmalde wegen, dat de snelheidslimiet onnatuurlijk aanvoelt. Dan houdt geen mens zich eraan. Bij een weg waarop veel schoolkinderen fietsen, moet je investeren in veilige fietspaden of de snelheid verlagen.”

Dus gemeenten moeten duidelijkheid scheppen?

„Lokale bestuurders moeten kiezen welke functie een weg heeft en daar consequent naar handelen. Ga niet akkoord met een 50-kilometerstraat dwars door een winkelgebied! Want de functie is bepalend voor de inrichting van de weg. Hoe die concreet eruit gaat zien, daar kun je tijdens onderhandelingen over een coalitieakkoord duidelijke afspraken over maken.”

Wat moet er nu gebeuren?

„Wij bepleiten een landelijke, diepgaande analyse van alle dodelijke ongevallen in het wegverkeer. Zelf doe we ook onderzoek naar relatief nieuwe vervoersmiddelen, zoals de speed pedelec, de elektrische fiets waarmee je 45 kilometer per uur kunt.

Ook volgen we het gebruik van scootmobielen. In deze wagentjes voor minder validen komen tientallen mensen per jaar om. Je wilt begrijpen waar het misgaat. Ik roep overheidsbestuurders op: ga door met maatregelen die aantoonbaar werken. Pas dan zullen we een scherpe daling zien in het aantal doden en gewonden in het verkeer.”