

■ ONDERZOEK MOBILITEITSEXPERTS ROEPEN OP OM WEGEN EN INRICHTING VAN WIJKEN EFFICIËNTER EN VEILIGER TE MAKEN

Gemeenten kunnen tal van ongelukken voorkomen door de inrichting van wijken aan te passen en harde keuzes te maken rond vervoer. Die oproep komt van meerdere experts, die zien hoe woonwijken in verkeerschaos vervallen. „We hebben de onveiligheid zelf ontworpen.”

door Koen Nederhof

Verkeersdrukte op de Goudenregenstraat in Den Haag, die met winkeltjes en scholen is 'volgelopen'.

FOTO MATHIJS BOTS



'DAGELIJKS CHAOS'

„Ik schrok me rot. Wat hebben we in vredesnaam gecreëerd?“, vraagt mobiliteitsexpert Geert Kloppenburg zich af. Hij deed maanden veldonderzoek in een doorsnee wijk in Den Haag, verzamelde talloze uren beeld- en dronemateriaal en sprak met wijkbewoners. Zijn conclusie is simpel; de wegen zijn totaal ongeschikt voor de manier waarop we ze nu gebruiken. „Niemand zou deze wijken nu nog zo ontwerpen. Decennia geleden was het verkeer totaal anders dan nu, maar we zijn vergeten de normen aan te passen, met alle gevaar van dien.”

Wat hij dan zag in de wijk rond de Goudenregenstraat in Den Haag? Verkeer dat kriskras door elkaar gaat. Ouderen op scootmobielen die om busjes moeten zwieren, terwijl ouders hun kroost vervoeren. Steeds grotere SUV's die het zicht ontnemen en uit parkeervakken steken. Een explosie aan bestelverkeer dat rondjes door de wijk draait, te smalle fietspaden en vrachtverkeer dat laadt en lost, precies tijdens de spits. „Het is dagelijks

chaos en dat zijn we gewoon gaan vinden.”

Dat vrachtverkeer pas vanaf 08.00 uur welkom is, stuut Kloppenburg tegen de borst. „Die vrachtwagenchauffeur wil zelf óók niet op die tijd de wijk in. Te gevaarlijk. Hij gaat niet van huis om mensen plat te rijden.”

De Haagse wijk is bepaald niet uniek, legt Kloppenburg uit. Veel Nederlandse woonwijken lijken op elkaar. „Die ligt ook in Apeldoorn, in Deventer, in Haar-

de Goudenregenstraat, met winkeltjes, scholen en dergelijke, zijn volgelopen. Er is meer, sneller en groter verkeer, zonder dat daar ruimte voor is gemaakt. Dat zorgt voor gevaar. Van der Griend: „Straten zijn zo ontworpen dat voetgangers, fietsers en auto's elkaar moeten kunnen passeren. Maar ze zijn in elkaars ruimte gekomen.”

Wie de cijfers erbij pakt, ziet het probleem. Het aantal verkeersdoden stijgt, de meeste doden zaten op de fiets en waren ouder dan 60. En de meeste slachtoffers vallen op wegen waar de maximumsnelheid 50 is en op wegen in beheer van gemeenten. Het is het topje van de ijsberg, aldus Kloppenburg. „Er zijn veel meer 'onzichtbare ongevallen' met gebroken enkels en blikshade. Die halen de officiële statistieken niet.” Maar ze kosten miljarden; de schatting is dat verkeersongelukken de samenleving jaarlijks 33 miljard kosten.

„Bovendien zorgt de situatie in de wijken voor een gevoel van onveiligheid, waardoor mensen de fiets maar laten staan. Of überhaupt afhaken. Zeker ouderen wagen zich niet meer in het verkeer”, zegt Kloppenburg. De vraag is of de vrij-

heid om te gaan en staan waar we willen niet op zichzelf botst. Dat ziet ook Te Brömmelstroet: „We hebben ons mobiliteitssysteem decennia laten groeien met het oog op keuzevrijheid. Maar we lopen tegen grenzen aan. En nu weten we niet goed hoe we daarmee om moeten gaan.”

Ideeën

Kloppenburg heeft daar wel zo zijn ideeën bij. „Dat die vrachtwagen niet op een

rustiger moment de wijk in komt, is een ontworpen werkelijkheid. Dat kan anders. Bestelwagens rijden de hele dag rond. Die mogen 24 uur per dag door woonerven raggen. Dat is een keuze, dat kan je veranderen. Als je een wijk zo ontwerpt dat de auto de dominante factor is, gaat men zich daarnaar gedragen”, legt hij uit. Gemeenten moeten daar keuzes in maken. Welk verkeer is wanneer welkom? En waar? En wat wil-

len bewoners, wat is voor hen essentieel en wat niet? „Willen ze medicijnen krijgen met een cargobike, boodschappen met een bestelwagen, pakketjes op ieder moment van de dag of pizza's die met een busje komen? Kies maar.”

Gedragsverandering

Dat vergt herinrichting van kruispunten, en waar nodig verboden of beperkingen van het verkeer. „Maar daar wordt niet over nagedacht. De overheid zet vooral in op gedragsverandering. Nog een dodehoekspiegel erbij, en een sticker. Steek je hand uit, doe je licht aan. Daar zit de structurele oplossing niet in.”

Nee, vult Van der Griend aan. Dat is symptoombestrijding. „De fietshelm verplichten zou bijvoorbeeld oneerlijk zijn. Want het probleem gaat daarmee niet weg. Laten we kijken naar de circulatie in steden, pas de snelheid aan, leg vrijliggende fietspaden aan, haal het doorgaand verkeer uit de wijken, stimuleer lopen. Stuur op de punten waar het knelt.”

Te Brömmelstroet deelt die mening. „Al dat verkeer is geen gegeven, het is het gevolg van ruimtelijke en maatschappelijke keuzes.”



Mobiliteitsexpert Geert Kloppenburg: „Decennia geleden was het verkeer totaal anders dan nu, maar we zijn vergeten de normen aan te passen.”

EIGEN FOTO

GEMEENTE MOET KIEZEN: WELK VERKEER WANNEER EN WAAR?