

VERKEERSDRUKTE NEDERLANDSE STRATEN ZIJN OVERVOL

‘We hebben de onveiligheid gewoon zelf ontworpen’

Begin tegen verkeersexpert Geert Kloppenburg niet over fietshelmen, een minimumleeftijd voor fatbikes of hogere boetes. Alleen als we het aantal bestelbusjes, trucks en auto's in steden beperken, worden onze straten weer veilig en leefbaar.

David Bremmer
Den Haag

Maandenlang fietste, filmde en observeerde Geert Kloppenburg in Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Haarlem, Apeldoorn en Hilversum. Ondertussen sprak hij honderden bewoners. „Hoe is het voor een kind om tussen vrachtwagens naar school te fietsen? Of voor een oudere om zich met een scootmobiel door de wijk te bewegen?”

De honderden uren video die hij schoot, stemmen somber. „Het beeld is overal hetzelfde, van de Haagse Goudenregenstraat tot die jaren 30-wijk in Apeldoorn.” Vrachtwagens razen in de spits langs schoolgaande kinderen. Bestelbusjes crossoen de hele dag door woonwijken. „Pas als je met een drone van boven filmt, zie je hoeveel het er zijn: soms wel 35 per buurt, van PostNL, DHL tot Coolblue en de ‘Appie’.”

Hij reed meermaals mee met pakbezorgers. „De opdrachten komen binnen: 09.15 uur straat X, 09.20 uur straat Y. Ze racen kriskras door

eenrichtingsstraten. In oude wijken is amper plek voor hun busjes. De avondshifts zijn het gevaarlijkst: dan moet alles eruit.”

Volgens Kloppenburg ligt het hoge aantal verkeersslachtoffers niet aan gedrag, maar aan overvolle straten. „We mogen niet appen, niet drinken, we moeten een helm op. Maar dat is symptoombestrijding. We hebben de onveiligheid gewoon ontworpen.”

Veel drukker

Ga maar na, begin jaren 90 was het verkeer totaal anders. „Er woonden 2 miljoen mensen minder in Nederland. Niemand bestelde online, vrouwen werkten minder, en SUV's en e-bikes reden er nauwelijks. Nu is het verkeer veel drukker, maar fietspaden en wegen zijn nauwelijks aangepast. Alsof het nog 1990 is.”

Ook kijken beleidsmakers te veel naar ‘black spots’, vindt hij: plekken waar veel ongevallen plaatsvinden. „Maar de kans op een ongeluk is overal gestegen. We moeten anders leren kijken.”

Tijdens workshops toont Kloppenburg beleidsmakers zelfgeschoten beelden van gevaarlijke verkeers-



situaties. „Ze zeggen eerst: die fietser let niet op en die chauffeur zit op z'n mobiel. Maar als ik het twintig keer terugspool, zien ze: dit is geen individueel probleem, dit is systeemfalen.”

Pleister

En dan begint het ministerie weer een campagne over fietshelmen (‘Zet ‘m op!’), verzucht hij. „Van mij mag je een helm op, maar dat is een pleister. Waarom dragen we dan geen helm als we gaan wandelen? Dat zou ook helpen. Maar als ik dat zeg, maak ik er zogenaamd een karikatuur van.”

Wat helpt dan wel? Vorig jaar overleden 264 fietsers, 59 voetgangers en 59 ouderen op een scootmobiel. 25.000 mensen raakten serieus gewond. „Naar schatting 70 procent van de kleinere ongevallen – lichte aanrijdingen met gebroken enkels

en klein letsel – wordt niet eens geregistreerd”, stelt Kloppenburg. „Dat is de enorme onderkant van de ijsberg, die ouderen dagelijks ervaren.”

Hij pleit voor stevige ingrepen. „We hebben een distributiemodel gebouwd waarin alles altijd overal mag. Hoe dom is dat? Bol.com zegt: bestel een voetbal online. Maar als je zoon met die bal buiten speelt, wordt hij misschien aangereden door een bezorgbusje.”

Zijn oplossing: minder busjes in woonwijken en vaste laad- en losplekken aan de rand van de wijk. „In Nederland is elke stoepregel genormeerd, maar voor online bezorging bestaan nul regels.”

Autovrije schoolstraten helpen ook. „In Parijs zijn er al tweehonderd, en er komen er nog honderd bij. In Barcelona gebeurt hetzelfde.

Maar Nederland kijkt toe.” En waarom mogen vrachtwagens pas woonwijken in vanaf acht uur? „Uitgerend als kinderen naar school fietsen. Wie verzint zoiets?”

Piekmomenten

Volgens Kloppenburg kan het echt anders. „Kijk naar Tokio: het is er drukker dan hier, maar de bereikbaarheid en veiligheid zijn beter.” Dan moeten we ook anders meten. „Als ik zeg dat een bepaalde straat niet aan de norm voldoet, reageren verkeersexperts: gemiddeld valt het verkeer mee. Alleen gaat het om piekmomenten: vijf uur 's middags, als kinderen naar hun sportclub fietsen, of 's avonds in het donker, als ze weer naar huis gaan.”

Buitenlandse collega's van Kloppenburg verbazen zich over ons

‘De risico's gelden vooral voor de stad’

Volgens het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV snijdt Geert Kloppenburg zeker belangrijke thema's aan. „Het verkeer is drukker geworden en de vergrijzing speelt mee”, zegt expert Letty Aarts. Ook klopt het dat lichtere letsels vaker buiten beeld blijven. Toch plaatst SWOV ook kanttekeningen: Kloppenburg richt zich vooral op steden, terwijl op het platteland andere problemen spelen. „Bovendien lopen vooral oudere risico, het aantal kinderen onder verkeersslachtoffers is afgelopen decennia juist sterk gedaald.” Veel fietsongevallen gebeuren zonder gemotoriseerd verkeer, en bij de doden is juist de auto nog een belangrijke partij. „Een veilige fietsinfrastructuur is belangrijk, maar ook de fietshelm helpt in veel gevallen.” Voldoende handhaving, bijvoorbeeld op te hard rijdende voertuigen, blijft daarnaast noodzakelijk.

▲ Verkeersexpert Geert Kloppenburg op een minirotonde in Den Haag. „Het verkeer veranderde, maar de wegen niet.”

FOTO: MARCO DE SWART

zelfbeeld. „Nederland promoot zich overal als fietsland, maar vertelt niet hoeveel verongelukte fietsers erbij horen. Wij denken altijd dat we het beter weten.”

Gesprekken met ouderen vinden hij confronterend. „Ik vraag ze: hoe is het om met een scootmobiel door uw wijk te rijden? Dan zeggen ze: onze bewegingsvrijheid neemt af. En ze hebben gelijk. De wijk is niet ingericht op hun veiligheid.”

Lange tijd kreeg Kloppenburg weinig bijval. Hij geldt als dwarse denker die fel uit de hoek kan komen. Maar nu het aantal slachtoffers hoog blijft, begint het tij te keren. „Een Shell-manager zei eens: als wij ons raffinaderijterrein zouden inrichten zoals een gemiddeld kruispunt, moeten we direct sluiten. Zó slecht is het geregeld.”

Wie laat nu vrachtwagens de stad in als onze kinderen naar school fietsen?

– Geert Kloppenburg