

Juist dicht bij huis gaat het vaak mis

DEN BOSCH | Het aantal verkeersdoden is opnieuw gedaald. Tot zover het goede nieuws, want er is ook een probleem: juist in de 30 kilometerzones, de wegen nabij onze huizen, stijgt het aantal dodelijke slachtoffers snel, blijkt uit cijfers. Wat doen we eraan?

HANNEKE VAN HOUWELINGEN en LEO ROGGEVEEN

In de wijk De Biezen in Dongen worden de jonge ouders er gek van. Bijna niemand houdt zich aan de maximumsnelheid van 30 kilometer. „En het gros van de hardrijders woont gewoon in deze wijk”, zegt woonster Judith Noordanus (39). De wijkraad, een verzameling ongeruste bewoners, trekt inmiddels alles uit de kast. Overal hangen stickers en posters met teksten die op de toegestane snelheid wijzen. De zelfgemaakte poppen, ter grootte van een kleuter, wijzen de automobilist op de aanwezigheid van de vele kinderen. „Het is moeilijk het gedrag van mensen te veranderen, maar ik denk wel dat onze acties aan het denken zetten”, zegt Noordanus.

De situatie in Dongen staat niet op zichzelf. Terwijl het aantal verkeersdoden flink daalt, gaat het juist in de directe omgeving van onze huizen – in de als veilig bedoelde 30 kilometerzones – steeds vaker mis. Vielen in 2011 nog 25 doden in deze gebieden, in 2012 waren dat er al 35 en afgelopen jaar zelfs 46.

„Een bijzonder zorgelijke ontwikkeling. Andere woorden heb ik er niet voor”, zegt Peter van der Knaap, directeur van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). „Die zones zijn nu juist oit in het leven geroepen om het aantal slachtoffers naar beneden te brengen.”

De belangrijkste oorzaak? Dat zijn we zelf. Uit onderzoek blijkt dat automobilisten juist in de 30 kilome-

terzones massaal te hard rijden. En in veel gevallen blijken die hardrijders nota bene de bewoners van de wijk zelf te zijn, stellen onderzoekers. In onze eigen buurt denken we de weg zo goed te kennen dat het wel een tandje harder kan. Zo ook in Dongen. „Het gros van de hardrijders woont gewoon hier”, zegt Noordanus. „Ze weten precies op welke plekjes ze het gaspedaal flink kunnen intrappen.”

Geen beginnen aan

We rijden in de woonwijken zelfs zo structureel te hard, dat de politie er aanper nog iets aan doet, stelt SWOV-directeur Van der Knaap. „Voor de politie is er geen beginnen aan. Die gaan de snelheid niet handhaven als geen enkele automobilist zich er wat van amurrekt. Het gevolg is een enorme schijnveiligheid: ouders denken dat ze hun kinderen wel alleen kunnen laten fietsen, want het is een 30 kilometerzone. Maar niets blijft minder waar”.

Volgens Van der Knaap is een van de redenen dat we vaak te hard rijden in deze gebieden, ook dat 30 kilometerzones vaak niet als zodanig worden herkend. „Alleen een bord met 30 ophangen is niet genoeg. Automobilisten zien dan geen enkel verschil met een doorgaande weg waar je 50 mag rijden, en rijden gewoon even hard door.”

De oplossing is er wel: dat zijn precies de maatregelen waar we allemaal zo'n hekel aan hebben. Verkeersdremfels, bloembakken en an-



► Judith Noordanus (r) attendeert de automobilisten in haar wijk met

dere objecten die ons dwingen om af te remmen. Maar die liggen er niet zomaar. Minister Schultz van Haegen (Verkeer) kan ze namelijk niet afdwingen. Zij gaat helemaal niet over de 30 kilometergebieden, want die vallen onder de 403 verschillende gemeenten in ons land. Dat ontdekten ze in Dongen ook. De wijkraad heeft er al diverse keren met de gemeente over gesproken, maar dat leidde nog niet tot al-

Ze weten precies op welke plekjes ze het gaspedaal flink kunnen intrappen

—Judith Noordanus

Presentatie

Minister, iets meer ambitie graag!

Melanie Schultz van Haegen zei gisteren bij de presentatie van de verkeersdodencijfers 'bijl' te zijn met de daling naar 570. Maar ze vindt haar missie pas geslaagd als het totaal aantal verkeersdoden in 2020 is teruggebracht tot maximaal 500. De oppositie in de Kamer, de SWOV en Veilig Verkeer Nederland (VNN) vinden de ambities van Schultz van Haegen te beschieden.

CDA-Kamerlid Sander de Rouwe vindt dat de nuloptie bespreekbaar moet zijn. „Laten we er een punt van maken om terug te gaan naar nul verkeersdoden. Nu zijn vooral de afspraken met provincies erg vrijblijvend”.

Volgens PVV-Kamerlid Marchiel de Graaf is het niet realistisch te denken dat we helemaal terug kunnen naar nul, maar de ambitie mag wel omhoog.

„Vooral op de wegen waar auto's en fietsers rijden, vallen veel doden. Wij willen daarom meer flitskasten binnen de bebouwde kom, want daar zijn mensen zonder auto het kwetsbaarst.”

Ook de SWOV denkt dat 'nul verkeersslachtoffers' de ultieme verkeersveiligheidsambitie moet zijn, zij het in stappen. De ANWB wil niet in gevallen denken. „Wij strijden al van onze oprichting af voor een goede verkeersveiligheid. En dat zullen we blijven doen.”

poppen op de aanwezigheid van de vele kinderen.

te grote maatregelen. „Ja, er zijn van die ronde bobbeks op de weg geplaatst”, zegt Judith Noordanus. „Maar daar rijden auto's behendig omheen. Zonder vaart te minderen”.

Juist daarom heeft Schultz van Haegen gisteren overleg gevoerd met de Vereniging van Nederlandse gemeenten en afgesproken dat er een lokale aanpak voor veilig verkeer in de woonwijken moet

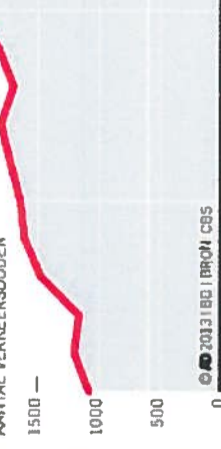
komen. „Ja, er zijn van die ronde bobbeks op de weg geplaatst”, zegt Judith Noordanus. „Maar daar rijden auto's behendig omheen. Zonder vaart te minderen”.

Juist daarom heeft Schultz van Haegen gisteren overleg gevoerd met de Vereniging van Nederlandse gemeenten en afgesproken dat er een lokale aanpak voor veilig verkeer in de woonwijken moet

Verkeersmaatregelen hebben effect

Vorig jaar waren er 12 procent minder verkeersdoden dan het jaar ervoor. Sinds de jaren '70 zijn er veel maatregelen ingevoerd om verkeersdeelnemers te beschermen.

AANTAL VERKEERSDODEN



Valhelm motoren verplicht



Alcoholpromillage maximaal 0,5



80 km/u buiten de bebouwde kom, 100 km/u op rijkswegen



Autogordel verplicht



Apk voor personenauto's



Aantal maatregelen: voorrang bestuurders van rechts, meer 30 km- en 60 km zones, meer rotondes



Vorbod op vasthouden mobielele bij het besturen van een motorvoertuig, bromfiets of invalidenvoertuig



2013: 570 doden