

Meer boetes in strijd tegen verkeersdoden? Deskundigen zien betere manieren om het veiliger te maken op de weg

Telegraaf, 07-03-2024

Door MARTIJN SCHOOLENBERG

Na een jarenlange daling van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in Nederland, is het tij gekeerd. Er is geen sprake meer van een afname en afgelopen jaar stegen de cijfers zelfs. De vier grote steden willen meer bevoegdheden om het heft ook in eigen hand te nemen, bijvoorbeeld door inzet van extra boa's met meer bevoegdheden en eigen flitspalen. Deskundigen zijn kritisch.

Tussen 2021 en 2022 steeg het aantal verkeersdoden van 582 naar 745, blijkt uit CBS-cijfers. Bovendien raakten er in 2022 beduidend meer mensen ernstig gewond in het verkeer dan in 2021: 8300 om 6800. Daarom hebben de gemeente Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht deze week aan het kabinet gevraagd of ze boa's verkeerscontroles mogen laten uitvoeren. Ook willen ze zelf flitspalen kunnen plaatsen.

Verkeersveiligheidsorganisaties reageren verdeeld. „Wij vinden het goed dat er meer van zulke lokale controles komen”, zegt een woordvoerder van Veilig Verkeer Nederland. „Door de politietekorten is er minder handhaving mogelijk, wat de pakkans verkleint. En als mensen denken dat ze toch niet gepakt worden, houden ze zich minder snel aan de regels.”

Toch klinkt er ook kritiek. „Ik vind het goed dat verkeersveiligheid extra op de agenda komt bij de gemeenten. Maar ik vind dat de verkeerde prioriteiten gesteld worden”, zegt verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen. „We weten dat er drie belangrijke factoren zijn die beïnvloeden of mensen te hard rijden: de breedte van een weg, het zicht vooruit en de bedrijvigheid. Als je de weg optisch versmalt door met andere kleuren grijs een soort stroken aan de zijkant te leggen, gaan mensen hun snelheid minderen. En daardoor hoef je uiteindelijk minder te handhaven.”

Hij denkt dat de hernieuwde stijging van het aantal slachtoffers te maken heeft met de drukte en mentaliteit van Nederlanders. „Ze ergeren zich sneller en hebben daar ook meer aanleiding voor omdat het steeds drukker op de weg wordt. Daardoor geven ze anderen minder ruimte en voeren ze gevaarlijke manoeuvres uit.”

Merendeel verkeersslachtoffers zijn fietsers

Ons land doet nog onvoldoende om de verkeersveiligheid te verbeteren, vindt ook de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). De organisatie wijst erop dat van de ernstig verkeersgewonden in 2022 zo'n 70 procent fietser was. En bij verkeersdoden was ruim een derde fietser, meer dan slachtoffers in personenauto's en voetgangers.

De SWOV signaleert dat ons land sinds eind jaren 90 wel veel maatregelen heeft genomen om wegen veiliger in te richten. Bijvoorbeeld het vervangen van kruispunten met rotondes en het creëren van vrijstaande fietspaden in plaats van een fietsstrook op wegen met een snelheidslimiet van 50 kilometer per uur. „Maar de voortvarendheid daarvan is wel afgenomen”, stelt een woordvoerder.

Volgens de instantie zou ons land weer meer vrijstaande fietspaden moeten aanleggen. „Ook de fietspaden zelf moeten veiliger worden ingericht. Er zijn nog steeds opstaande stoeprandjes, paaltjes en betonnen broodjes waar je tegenaan kunt rijden.”

Bomen dicht langs de weg nadelig voor veiligheid

Autowegen kunnen eveneens veiliger, stelt SWOV. „We zien op 80- en 100-wegen dat er vaak nog obstakels dicht langs de weg staan, zoals bomen. Je hoeft die niet allemaal te kappen, maar je kunt ze ook afschermen met een geleiderail (vangrail, red.). En op stukken waar je twee rijrichtingen hebt en een inhaalverbod geldt, kun je in plaats van een doorgetrokken streep ook een geleiderail tussen de weghelften plaatsen. Zodat iemand niet op de andere weghelft terecht kan komen door een inschattings- of stuurfout.”

De Verkeersveiligheidscoalitie, die uit organisaties als de ANWB, de Fietsersbond en Fonds Slachtofferhulp bestaat, wil dat het dragen van een fietshelm gestimuleerd wordt en er meer informatie en advies over komt.

De coalitie vindt ook dat het opvoeren van e-bikes, fatbikes en andere licht elektrische voertuigen verboden moet worden. Er moet volgens de coalitie eveneens meer geïnvesteerd worden in verkeershandhaving.

Fietshelmen

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt dat er genoeg gebeurt. Zo heeft het ministerie volgens een woordvoerder al contact met gemeenten over

campagnes voor fietshelmen. Ook heeft de instantie in totaal voorlopig 1 miljard beschikbaar gesteld tot 2030 om de verkeersveiligheid op provinciale, gemeentelijke en waterschapswegen te verbeteren.

Volgens de SWOV is er 15 miljard nodig om de veiligheid op alle wegen afdoende aan te pakken. Het ministerie stelt dat er momenteel nog geld beschikbaar is uit dat 'fonds'. „En als het op is, gaan we wel verder kijken naar de mogelijkheden.”

Boete voor telefoon op fiets

Afleiding in het verkeer moet verminderd worden door de boetes die inmiddels aan fietsers uitgedeeld worden als zij hun telefoon op de fiets vasthouden en de campagne 'Rij MONO'. Er zijn eveneens campagnes voor fietsverlichting.

Het ministerie van Justitie en Veiligheid stelt daarnaast dat het Openbaar Ministerie momenteel werkt aan een flinke uitbreiding van het aantal geautomatiseerde handhavingsmiddelen. „Het gaat om extra vaste flitspalen, flexflitsers en focusflitsers (waarmee op handheld telefoongebruik gehandhaafd kan worden).”

De woordvoerder meldt eveneens dat het aantal staandehoudingen van de politie nog steeds stijgt.