

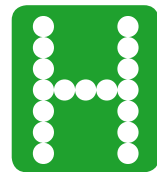
Peter van der Knaap, directeur-bestuurder SWOV: 'Kennis is onmisbaar voor goed beleid'

In deze serie Spraakmakers gaat Verkeerskunde op zoek naar mensen die verschillende petten op hebben. Wat levert dat op? In deze aflevering, de nieuwe pet van Peter van der Knaap

Peter van der Knaap heeft het goed naar zijn zin bij SWOV. 'Het enthousiasme voor het onderwerp en de betrokkenheid van iedereen vallen mij op. Ik krijg er ontzettend veel energie van.' Maar goed ook, want in een tijd van slinkende budgetten wil hij ervoor zorgen dat de SWOV 'het verschil maakt door relevante kennis op het juiste moment op tafel te brengen, zodat bestuurders goed geïnformeerd effectieve maatregelen kunnen nemen'.

KARIN BROER EN NETTIE BAKKER, VERKEERSKUNDE

'LAAT SNELHEIDSLIEFHEBBERS ZICH UITLEVEN OP CIRCUITS'



et is eind september, vlak voor de verhuizing van SWOV van Leidschendam naar Den Haag. We zitten in de half ontmantelde kamer die tot voor kort toebehoorde aan zijn gerenommeerde voorganger, Fred Wegman. Peter van der Knaap (47) is nu bijna vijf maanden directeur-bestuurder van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

Hoe kwam de SWOV op uw pad?

'Ik heb gesolliciteerd. Het was voor mij een logische volgende stap. Feitelijk ben ik sinds 1990 bezig met beleidsanalyse, beleidsevaluaties en kennis om beleid beter te maken.' Van der Knaap – gepromoveerd bestuurskundige – werkte voor zijn overstap bij de Erasmus Universiteit, het ministerie van Financiën en de Algemene Rekenkamer. 'Bij beleidsanalyses', vervolgt hij, 'kun je een technische insteek hebben -welke maatregel heeft per euro het meeste effect maar beleid heeft ook altijd een maatschappelijke kant: hoe valt een maatregel bij de stakeholders, bij de burgers? Effectief beleid kan niet zonder kennis en onderzoek, maar beleid waarbij de partijen die je mee moet hebben meteen dwars gaan liggen, heeft ook weinig kans van slagen.'

Hoe waardeert u het onderzoek van de SWOV?

'Ik ben er heel enthousiast over. Als ik ergens een lezing gaf, gebruikte ik vaak voorbeelden van SWOV-onderzoek. Het is praktijkgericht onderzoek van hoge kwaliteit dat echt bijdraagt aan de effectiviteit van maatregelen. Bij beleid gaat het dus om effect en draagvlak.'

Wat heeft u met verkeersveiligheid?

'Veel. Op de eerste plaats heb ik kinderen en woon ik in een grote stad, dan heb je er automatisch iets mee. Verder heb ik voor de Rekenkamer van Den Haag het verkeersveiligheidsbeleid van die gemeente op de agenda gezet. Het is dus een onderwerp dat mijn aandacht had en heeft.'

Welke richting moet verkeersveiligheids-onderzoek op?

'Zoveel mogelijk veiligheid is het doel. Dat betekent dat je in onderzoek moet zoeken naar maatregelen van de toekomst, bijvoorbeeld op het vlak van intelligente transportsystemen. Maar let op: kennis is onmisbaar voor goed beleid, maar ook onderdeel van het spel. Vaak wordt in Den Haag strategisch gebruik gemaakt van kennis. Politica Jolande Sap vroeg aandacht voor het gevaar van fact free politics. In dit tijdperk van Twitter en steeds snellere media bestaat de kans te verzeilen in een sentimentele politiek,

waarbij de feiten er minder toe doen. Ik wil eraan bijdragen dat de kennis wel op tafel komt, op tijd en in de juiste vorm.' Relativerend: 'Ik ben ook weer niet van de school die zegt: 'dit is de kennis, dus dan weet je ook wat er moet gebeuren'. Want zo is de werkelijkheid niet.'

Hoe kijkt u aan tegen de grote concurrentie om (onderzoeks)budgetten?

'Op het gebied van verkeersveiligheid zijn we de afgelopen decennia succesvol geweest en dat levert een paradox op. Juist omdat we succesvol zijn en maatregelen die voor de hand lagen inmiddels wel genomen zijn, is er meer kennis nodig. Het is moeilijker om het verkeersleed dat er nog is, kleiner te maken. En dat is wel nodig: verkeersongevallen zorgen nog voor te veel ellende. 'Ik zie wel kansen. Je kunt verkeersveiligheid niet geïsoleerd zien. Veel onderwerpen hebben een samenhang met andere beleidsterreinen. Alcoholbeleid heeft een link met verkeersveiligheid, maar ook met agressie op straat, met gezondheid, met jongeren die teveel drinken en de hersenschade die dat oplevert. Het beleid om het aantal ongelukken terug te dringen waar alcohol een rol speelt, moet breder zijn dan een simpele maatregel als het alcoholslot, of controles. Hoewel dat nodig blijft, is het goed om samen te werken met andere

beleidsterreinen. Dat gebeurt ook steeds meer. Ik ga binnenkort bij het ministerie van Volksgezondheid praten over fietsveiligheid. Fietsveiligheid is verkeersveiligheid, maar tegelijkertijd raakt het beleidsterreinen als gezondheid en sport. Als racefietsers en recreatieve fietsers op smalle fietspaden elkaar in de weg zitten, dan is dat niet alleen een probleem voor de verkeersveiligheid. Vanuit sport wil je juist stimuleren dat mensen gaan en blijven fietsen.'

Is een apart kennisinstituut nog zinvol?

'Ja dat denk ik zeker. Net als bijvoorbeeld het WODC (onderzoeksbureau op het gebied van justitie, red.) en de planbureaus, worden we publiek gefinancierd omdat de markt niet spontaan in fundamenteel wetenschappelijk onderzoek voorziet. We hebben een herkenbaar en maatschappelijk relevant doel. In 2020 wil ik achterom kijken en kunnen zeggen 'als organisatie hebben we op de goede momenten met

goed onderzoek het verschil gemaakt'. We zijn als SWOV en als land weliswaar succesvol wat betreft verkeersveiligheid, maar elke dag komen twee mensen niet thuis en het aantal ernstig verkeersgewonden gaat de verkeerde kant op. Er is dus geen reden achterover te leunen. Daarom zijn we ook heel blij met de beleidsimpuls van het ministerie.'

Ik denk ook dat we moeten gaan kijken naar wat het oplevert als we maatregelen niet voor de volle 100 procent invoeren, maar op een slimmere manier. Denk aan de invoering van een fietshelm. Een gevoelig onderwerp, maar als je naar bepaalde doelgroepen kijkt, zoals jonge fietsers en ouderen, dan kan een fiets-

'In 2020 wil ik kunnen zeggen 'als organisatie hebben we op de juiste momenten met goed onderzoek het verschil gemaakt'

helm veel betekenen. Vooral in bepaalde omstandigheden –denk aan gladheid, donker of bij regen– kan een helm van een paar tientjes helpen om de gevolgen van valpartijen te beperken. Een verplichting of een verbod is altijd een ingrijpende maatregel waar je goed over na moet denken. Nieuw gedragsonderzoek laat zien dat je met aanmoedigen en ontmoedigen vaak ook veel kunt bereiken. En voor liefhebbers van snelheid kun je misschien circuits inrichten waar ze zich dan op een veilige manier kunnen uitleven.'

Hoe kijkt u naar nieuwe veiligheidsontwikkelingen in voertuigen?

Recent, op iMobility (zie ook p 20. red.) was een vrachtwagen te zien, die met een automatisch remsysteem binnen drie meter stil staat, maar dat heeft misschien ook risico's voor achteropkomend verkeer. 'Inderdaad. Ik hoorde laatst over een nieuwe Volvo die in de Gotthardtunnel vol in de remmen ging omdat er een zak chips over de weg waaide die door het systeem werd aangezien voor voetganger. Ook ken ik filmpjes van Honda waar het in-car-systeem voetgangers signaleert via hun mobiele telefoon. Dat is prachtig, maar wat gebeurt er als



FOTO'S: SJOERD VAN DER HUGHT

er een voetganger, of een kind, zonder mobiel achter een stilstaande bus te voorschijn komt? De automobilist is niet gewaarschuwd en misschien dankzij het systeem juist minder alert. Dat soort vragen naar gedragseffecten moet je wel stellen bij systemen als adaptive cruise control en corrigerend sturen. Zeker nu, in de transitiefase, waarbij automobilisten nog niet gewend zijn aan die nieuwe systemen, spreken we over vernieuwingen die naast kansen ook risico's met zich mee dragen.'

Wat vindt u van het uitzetten van matrixborden en snelwegverlichting?

'Er komen nu dingen samen. Op sommige trajecten mag je 's avonds 130 kilometer per uur rijden, is er 's nachts minder verlichting en zijn er vluchtstroken die overdag spitsstroken zijn. Dat kan onduidelijkheid opleveren. Het effect van één maatregel hoeft niet erg te zijn, maar als je zaken combineert en je telt er ook nog eens ouder wordende weggebruikers en slechte weersomstandigheden bij op, dan kan het veiligheidsniveau naar beneden gaan. Het is dus van belang om dergelijke maatregelen in samenhang te zien en de effecten zorgvuldig te monitoren.'

Biedt de vervangingsgolf - veel infra uit de jaren 60 en 70 is aan vervanging toe- kansen voor verkeersveiligheid?

'Zeker! In stedelijk gebied waar de fiets en openbaar vervoer een steeds groter aandeel krijgt, zou de auto minder ruimte kunnen krijgen en

de fiets en het openbaar vervoer meer. Het zou ook kunnen betekenen dat sommige kunstwerken kunnen worden afgebroken, en je iets nuttiger kunt doen met die ruimte. De vervangingsopgave zou in ieder geval tot een slimmer en veiliger infrastructuur moeten leiden. Misschien ook goedkoper: budgetten staan overal onder druk. SWOV helpt hier graag. Misschien moeten we hier eens een ronde tafelgesprek over organiseren, zodat van meet af aan ook de verkeersveiligheid strategisch wordt meegenomen.'

En hoe zit het met de eigen toekomst?

'Onze opdrachtgevers zijn overheden in brede zin, het ministerie van IenM natuurlijk, maar ook provincies, gemeenten, Europa en internationale organisaties. En ook het bedrijfsleven weet ons te vinden. Zo doen we ook onderzoek naar reflectoren. Het is de bedoeling dat we minder afhankelijk worden van de rijksoverheid. Maar voor mij staat voorop dat we ons publieke geld dubbel en dwars waard zijn: ons onderzoek leidt tot kennis die bijdraagt aan verkeersveiligheid. De vorm van onze onderzoeken moet wel gebruiksvriendelijk zijn, we willen adviseren over wat de verkeersveiligheid in het land aantoonbaar verder helpt. En ook aanhaken bij belangrijke onderwerpen die eraan zitten te komen: ITS, in-car systemen, of het toenemend smartphonegebruik in het verkeer. We hebben de ambitie om dezelfde onderzoekskwaliteit te blijven leveren op een krimpende markt. Daarvoor benutten we ook alternatieve geldstromen,

'We willen dezelfde onderzoekskwaliteit blijven leveren op een krimpende markt'

bijvoorbeeld van Europese programma's, en zoeken we naar nieuwe samenwerking met universiteiten en het bedrijfsleven om ook succesvol mee te doen aan NWO-programma's en het topsectorenbeleid. Ook anderen doen belangrijk onderzoek en dat is goed: belangenorganisaties, adviesbureaus, universiteiten, collega's als Veiligheid.nl. Ik vind dat gezond: het houdt ons scherp.'

Is alle onderzoekskennis wel goed ontsloten?

'Daar kom ik over een jaar graag een keer op terug. We spelen als SWOV een belangrijke rol in het bij elkaar brengen van kennis en van mensen. Op onze website is alle beschikbare kennis met behulp van factsheets nu al beschikbaar. Na de verhuizing naar de Haagse Bezuidenhoutseweg, willen we ook netwerkbijeenkomsten gaan organiseren. En ik hoor vaak: 'heel goed die rapporten die jullie schrijven, maar doe mij een samenvatting, vertel mij in een half uurtje wat er speelt op het gebied van verkeersveiligheid'. Dus moeten we kennis ook aantrekkelijk en interactief brengen. En dat is trouwens geweldige leuk om te doen.' ←

Van der Knaap over:

FIETS OF AUTO 'Ik ben een echte automobielliefhebber. Er was een tijd dat ik drie auto's had, allemaal youngtimers. Nu rijd ik Citroën GS en Citroën C6, een schitterende auto met de hoogste score ooit op het vlak van voetgangerveiligheid. Maar ik ben ook een fervent fietser. Ik denk dat ik jaarlijks meer fietskilometers maak dan autokilometers. Op onze huwelijksreis zijn we een maand gaan fietsen op Cuba.'

FRED WEGMAN 'Een man met enorme staat van dienst. Ik ben heel blij dat hij aan de SWOV verbonden blijft als adviseur.'

EIGEN DESKUNDIGHEID 'Mijn expertise zit vooral in het doen van onderzoek en in het spel van vraag en aanbod van kennis; in het goed bij elkaar brengen van die twee. Dus, wat gaan we, waarom onderzoeken? Hoe? Wanneer zijn de resultaten beschikbaar? Wie gaat ermee het verschil maken? Dat heb ik in vorige banen ook gedaan.'

METAKENNIS 'Als onderzoeksinstituut moeten wij de kennis aanleveren waardoor de overheid goed haar rol kan spelen. Daarbij gaat het ook om de vraag: wat kun je eigenlijk weten? Metakennis – kennis over kennis – is belangrijk: wat weten we nog niet, waar zitten hiaten? Bij terrorismebestrijding is nog heel veel niet bekend. Gaat het over grondwa-

ter, dan is er heel veel wel bekend. Het onderwerp verkeersveiligheid neemt een tussenpositie in. We weten al veel, maar de opgave wordt moeilijker.'

HELM 'Hoewel ik voorzichtig ben met ge- en verboden, was ik om toen een collega bij Financiën met zijn hoofd op een paaltje knalde en veel geluk had. Hij liet later zijn fietshelm zien, die was compleet aan flarden. Ja, dit is een andere categorie 'evidence' dan echt onderzoek.'

INGEHAALD 'Ierland doet het goed en Zweden ook. Duitsland noteerde begin dit jaar een spectaculaire daling van doden en gewonden. België heeft voor 2020 ambitieuzere doelen neergezet dan Nederland.'



'Ik zie kansen. Veel onderwerpen hangen samen met andere beleidsterreinen'