

Roelof-Jan Pierik, directeur BonoTraffics over trends in verkeersveiligheidsinstrumenten

Toenemende aandacht voor verkeersveiligheid

Geen nieuwe trend, maar een opleving van aandacht voor verkeersveiligheid, signaleert Roelof-Jan Pierik, directeur BonoTraffics. Een opleving die Pierik niet alleen met persoonlijke interesse, maar ook met een steeds verfijnder instrumentarium ondersteunt. En dat laatste is weer te danken aan verdergaande ontwikkelingen op het gebied van data en 3D.

NETTIE BAKKER

Pierik: 'Algemene trends zijn data en 3D, daarbij opgemerkt dat het bij deze begrippen bol staat van de loze kreten. Anderzijds, de kans dat de verkeerskunde op deze onderwerpen rechts wordt ingehaald door niet-mobiliteitsgerelateerde bedrijven acht ik reëel. TomTom gaat bijvoorbeeld samenwerken met de gemeente Amsterdam op het gebied van data. Zo kan het gebeuren dat de navigatieleverancier iets aan stadsverkeersmanagement gaat doen.

Naast de algemene, technologische trends vermoed ik dat verkeersveiligheid weer in warme belangstelling komt te staan. Het Duurzaam Veilige laaghangende (lees, betaalbare) fruit is allang geplukt. Misschien is mede daardoor de belangstelling voor verkeersveiligheid wat weggeëbd. Toch komt die aandacht weer terug. Ik merk dat aan de toenemende vraag die we krijgen voor verkeersaudits, verkeersanalyses en camera-conflictobservaties.

Het lijkt erop dat de hele beleidsontwikkeling op het gebied van verkeersveiligheid op een laag pitje is komen te staan. De crisis en verminderde budgetten hebben daar zeker aan bijgedragen. Wat natuurlijk ook opvalt is de stijgende trend in verkeersslachtoffercijfers. Die grafiekjes zijn behoorlijk confronterend. Deels kan dat toe te schrijven zijn aan betere registratie, maar dan nog. Maar naast een betere registratie, zie ik ook de aandacht voor verkeersveiligheid aantrekken. Investeren in verkeersveiligheid blijven overigens

vaak lastig', zegt Pierik. 'De revenuen komen niet terecht bij de investeerders in verkeersveiligheid. Dat maakt het vaak een lastig verhaal.'

Ondertussen zijn er ook ontwikkelingen in het instrumentarium om verkeersonveiligheid te duiden en te analyseren, legt Pierik uit. 'Wij zijn bijvoorbeeld bezig met de verfijning van camera-observaties van verkeersknelpunten. Zo'n camera-onderzoek en -analyse, evenals een verkeersaudit, kan veel informatie geven over de ongevalsoorzaken en verkeersonveiligheid expliciet maken. In onze camera-observaties kunnen we intussen ook alle verkeersdeelnemers zichtbaar maken die in dode hoeken staan voor het overige verkeer. Bijvoorbeeld een fietser naast een vrachtwagen voor een verkeerslicht.

Verkeersaudits - het bestuderen en analyseren van een ontwerp tot en met realisatie: hoe ligt het erbij - is een gangbare activiteit voor het Rijk en provincies. Bij gemeenten is de bekendheid met audits nog niet zo groot', aldus Pierik.

Belemmering of handicap

'Bij een audit gaan we geen slachtoffers tellen, maar op basis van een aantal vooropgestelde indicatoren beoordelen of een verkeerssituatie op zichzelf voldoende veilig is ontworpen, dan wel is gerealiseerd. Je kunt een audit in verschillende fases van ontwerp en uitvoering toepassen. Belangrijk is ook om

bij audit te controleren of een ontwerp en/of realisatie voldoet aan veiligheidseisen voor mensen met een belemmering of handicap. Hoe lastig is het bijvoorbeeld om een rolstoel voort te bewegen op een trottoir dat iets scheef loopt voor de afwatering.

De revenuen van investeringen in verkeersveiligheid komen niet terecht bij de investeerders in verkeersveiligheid. Dat maakt het vaak een lastig verhaal

Verkeersveiligheid, zo benadrukt Pierik terzijde, zit overigens vaak in zulke zaken. 'Een eyeopener voor mij was ooit een bezoek aan een zogenoemde blindenboot in Groningen. Die was volledig in het donker ingericht. Ik heb toen de stad kunnen voelen aan de hand van een maquette. Dat heeft me enorm geholpen om te begrijpen hoe belangrijk het is om ook voor minder validen te ontwerpen.'

Weeffouten

'Voordeel van een audit? Je moet het laten uitvoeren door iemand die niet bij ontwerp is betrokken en die kan - zeker bij een ont-

werpaudit - vooraf weeffouten voorkomen. Endat is weer vele malen goedkoper dan later in de realisatie.

Bij eenmaal gerealiseerde verkeerssituaties kun je naast een audit ook het daadwerkelijke verkeersgedrag analyseren, bijvoorbeeld door een camera-observatie. Die beelden brengen we in een model, waarna we dieper op de verschillende aspecten kunnen inzoomen. Bijvoorbeeld op verlichtingsaspecten, zit er ergens een donkere hoek? Ook kun je bijvoorbeeld ontdekken waarom verkeer uitzonderlijk langzaam rechts afslaat. Komt dat bijvoorbeeld omdat het zicht wordt belemmerd door een te hoge heg? Dan hoeft je dus niet je bocht te verruimen.'

Verskillende deskundigen

'Waar we ook verder aan werken is om onze observatiebeelden door verschillende deskundigen te laten bekijken. Naast een verkeerskundige, vragen we ook een gedragswetenschapper of een politieagent om naar de beelden te kijken. Mogelijk zien zij relevante aspecten die de ander over het hoofd ziet. Misschien zegt de psycholoog: Ik zie als weggebruiker vanuit die hoek, plotseling een groot rood vlak. Daar reageert een weggebruiker op. Daar zou een verkeerskundige misschien nooit op komen.'

2017

'In 2017 gaan we zeker door met de verdere ontwikkeling van onze conflictobservaties. Ik wil zeker er zijn van zijn dat we geen dingen missen. We hebben nu het hawk-eye-principe ingevoerd in ons model: Hawk-eye is bekend van tennis. Het geeft een rondomcamerabeeld van de inslag van de bal om te zien of die in of uit was. Met deze hawk-eye-toepassing kunnen we in het model de verkeerssituatie vanuit alle hoeken bekijken. Geen hoek blijft buiten zicht. Het aardige van modellen is dat je ook bestuurders kunt toevoegen die er nu niet zijn.

Waar we verder op gaan inzoomen is op verkeersjuridisch advies. Dat wordt ook steeds belangrijker: hoe zit het met verkeersbesluiten, hoe zit het met aansprakelijkheid?'

Herijken

'Als laatste trend zie ik een herijking van het

provinciaal en gemeentelijk verkeers- en vervoerplan. In deze herijking gaat het om wat nemen we nog wel mee in het nieuwe GVVP of PVVP en wat niet. Deze herijking wordt mede veroorzaakt door de komst van de Omgevingswet. Wat dat precies gaat betekenen is nog onbekend, maar het heeft zeker impact op de traditionele mobiliteitsplannen. Herijken zal daarbij het startpunt zijn.'

Roelof-Jan Pierik, directeur BonoTraffic

