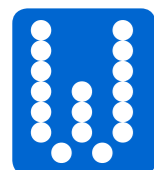


Felix Cohen, directeur Veilig Verkeer Nederland:

‘Het gaat niet om VVN, maar om verkeersveiligheid’

Felix Cohen is nu een jaar directeur bij Veilig Verkeer Nederland. Een gesprek over VVN als anti-fragiele organisatie en de uitdagingen van deze tijd. ‘Als de medische sector het voor elkaar krijgt om kankerpatiënten 10 jaar langer te laten leven, dan moet het toch ook lukken het verkeer veiliger te maken voor ouderen?’

KARIN BROER, NETTIE BAKKER



Je spreken Cohen de dag voor het Nationaal verkeersveiligheidscongres, NVVC. De sombere verkeersveiligheidscijfers (meer verkeersdoden) zijn dan nog niet bekend. Maar de trend kent hij, en hij kent ook de risicogroepen: ouderen, fietsers, jongeren.

‘Mensen worden ouder en blijven langer mobiel, dat is positief maar de infrastructuur is daar niet op aangepast. We hebben daar nog geen antwoord op. De samenleving staat nu voor de opgave dat beter mogelijk te maken. En dat moet ook gewoon worden opgelost. Als de medische sector het voor elkaar krijgt om kankerpatiënten 10 jaar langer te laten leven, dan moet het toch ook lukken het verkeer veiliger te maken voor ouderen.’ Het is Cohen ten voeten uit. We gaan niet bij de pakken neer zitten, we gaan er wat aan doen!

Training automobilisten

‘Het enorme succes van fietsen zit nog niet in ons beleid, nog niet in de infrastructuur, en niet in gedrag. Dat moet nu wel gaan gebeuren, en dat kan ook. Kijk naar wat er gebeurd is bij de stations. Een paar jaar geleden was het een grote puinhoop met fietsen rond stations. ProRail heeft dat opgepakt en nu is dat gigantisch verbeterd. Wat betreft fietsen moet er iets met de infrastructuur gebeuren, maar ook de opleiding en training van automobilisten moet worden aangepast aan de grote toename van het aantal fietsers.’

Als je beter kijkt

In zijn eerste jaar heeft Cohen veel geleerd. ‘Nederland is zo veilig, dacht ik. En dat is ook zo als je het vergelijkt met India. Maar als je beter kijkt, zie je dat het hier en daar helemaal niet goed zit. Jongeren lopen een extreem groot risico, ouderen springen eruit en (oudere) fietsers. Die pieken vallen echt op.’ Zijn kennismaking met de wereld van VVN noemt hij ‘één grote ontdekkingstocht’. ‘Ik ben vooral onder de indruk geraakt van de niet-professionals, de tienduizenden die zich inzetten voor een verkeersveiliger omgeving, zij hebben de grootste indruk gemaakt.’

Cohen (59) werkte 12 jaar bij de Consumentenbond en 3,5 jaar bij het Voedingscentrum. Hij karakteriseert zichzelf als ‘iemand van het stroomlijnen van de organisatie, van nieuwe aanpakken, nieuwe strategieën’. ‘Zo heb ik mij gepresenteerd en zo ben ik aangenomen. Ik ben geen verkeersdeskundige, maar kan wel een strategie uitwerken en die realiseren. Voor VVN is dat: werken aan een positieve naam.’

Product

Zijn doel is VVN beter te laten functioneren, innovatiever. ‘Ik wil de activiteiten van onze vrijwilligers beter profileren, meer bundelen, en zorgen dat ze meer effect hebben. Twee afdelingen van VVN hadden bedacht verkeerslessen aan asielzoekers te geven. Een heel goed idee. Mijn vraag was meteen: ‘kunnen we de lessen zo uitwerken dat iedere afdeling er mee aan de slag kan?’ Ik heb con-

tact opgenomen met een directeur van COA. En zo hebben we een professioneel product gemaakt dat geschikt is voor alle asielzoekerscentra.’

Een doe-organisatie

Cohen noemt VVN ‘een actie- en een doe-organisatie’. Daarbij kijkt hij -opvallend- voortdurend naar het brede belang van verkeersveiligheid. ‘We zijn een vereniging met leden, maar eigenlijk gaat het om alle mensen die de schouders eronder zetten voor meer verkeersveiligheid, of ze nu lid zijn of niet. Ik was vorige week in Heiloo, 20 vrijwil-

Niet bij de pakken neerzitten, we gaan er wat aan doen!

ligers hielpen daar met het verkeersexamen. Die zijn niet allemaal lid van VVN, maar het zijn wel de mensen over wie het gaat. Het is natuurlijk fijn om leden te hebben, maar belangrijker voor de verkeersveiligheid zijn vrijwilligers die meedoen. Ook bedrijven zijn belangrijk, we hebben nu 50 partners. Het gaat mij niet zozeer om het geld dat ze inbrengen, maar om het meedoen en het meedenken. Als ze geld willen geven, zeggen we natuurlijk geen nee, maar bedrijven kunnen zelf ook heel veel doen voor verkeersveiligheid. Neem afvalbedrijven, daarmee kun je afspreken dat ze niet rijden tijdens de school-

spits. Met Sita en UPS-koeriers hebben we al zulke afspraken gemaakt. Kortom, we zijn een maatschappelijke organisatie. Onze toegevoegde waarde ligt in het activeren en mobiliseren van de samenleving op het gebied van verkeersveiligheid.’

Burgerparticipatie

Cohen: ‘Ik geloof heel erg in burgerinitiatie-

ven. De participatiemaatschappij had een tijdje een slechte klank, want het stond vooral voor bezuinigingen, maar het idee is fantastisch. Onze buurtacties zijn daarvan een goed voorbeeld. Burgers doen bij ons een melding maar daarmee is de zaak niet klaar. Wij geven vervolgens het ‘gereedschap’ om er zelf wat aan te doen. We bieden handelingsperspectief. In veel buurten is de klacht dat auto’s te

hard rijden - vaak zijn het de eigen bewoners - die geven we bijvoorbeeld een ‘snelheids-lasergun’. Dan kun je zelf zien hoe hard er wordt gereden en wie er hard rijdt. Dat is leuk om te doen en de volgende stap is bij die hardrijdende buurman of buurvrouw aan bellen. Heel vaak zijn mensen zich er niet eens van bewust: ‘reed ik 45?’ Wij ondersteunen de latente wensen van mensen om zelf hun buurt te verbeteren, wij spelen daar op in en faciliteren dat. De tijd dat burgers een probleem bij de overheid melden en verwachten dat die het oplost, is echt voorbij.’

Professionals

Activisme bij professionals, in de woorden van Cohen ‘verkeersmensen’, laat daarentegen juist te wensen over. ‘Er is net dat SCP-rapport van Paul Schnabel uit over onderwijs. Verkeerseducatie komt in dat stuk niet voor, terwijl in 80 procent van de scholen verkeerslessen wordt gegeven en 90 procent van de scholen meedoet aan het verkeersexamen. Hoe kan dat? Niemand heeft dat opgemerkt. Wij hebben er een brief over geschreven. Het activisme bij de professionals, dan heb ik het niet over vrijwilligers, kan wel wat beter.’

Verkeerseducatie

Het is druk in de wereld van verkeersveiligheid en zeker het terrein waar VVN vanouds sterk in is: verkeerseducatie. Zo krijgen scholen de laatste jaren vaak van meerdere kanten aanbiedingen, bijvoorbeeld voor fietsverlichtingsacties. ‘Dat is herkenbaar’, zegt Cohen. ‘Op dit onderwerp, fietsverlichting, heb ik de Fietzersbond, de ANWB en team Alert bij elkaar gehaald om dit wat meer te coördineren. We hebben afgesproken dat we een gezamenlijke start organiseren. Ik zie dat als een eerste stap naar verdere samenwerking op dit punt. Ja, de minister juicht dat zeer toe, maar we doen het rustig aan.’ Karla Peijs (vorige voorzitter van VVN) heeft wel eens gesuggereerd dat VVN en ANWB wel konden fuseren. ‘Dat lijkt me een onzalig idee’, zegt Cohen. ‘Binnen zo’n organisatie kan verkeersveiligheid zo maar als een kostenpost worden gezien. Ik ben wel voor samenwerking. We hebben nu drie strategische samenwerkingspartners: de Fietzersbond, SWOV en Team Alert. Met de ANWB ben ik in gesprek, we hebben net afgesproken een dubbelinterview te maken voor elkaars





blad. Met strategische samenwerking kun je werken aan een gezamenlijk doel, en gezamenlijk zo'n stip aan de horizon bereiken.'

Het tegenovergestelde van fragiel

Over de organisatorische drukte op het gebied van verkeersveiligheid, maakt Cohen zich geen zorgen. 'Dat is niet erg. Als het werk maar wordt gedaan. Ik citeer graag de filosoof Nassim Taleb. Hij vroeg zich af wat het tegenovergestelde is van fragiel. Je denkt robuust, maar dat is niet waar, zegt Taleb. Grote robuuste dingen kunnen ook in elkaar storten: de dinosaurussen zijn uitgestorven, grote bedrijven verbloemen scheurtjes, maar

storten toch in. Het tegenovergestelde van fragiel is volgens hem anti-fragiel. Anti-fragiel zijn heel veel kleine eenheden die hun eigen weg gaan. Zo werkt het ook in de natuur, en zo werkt het menselijk lichaam. Ik was in het blindenmuseum in Nijmegen, daar kun je beleven hoe het is om in het absolute donker je weg te vinden. Vervolgens merk je dat andere zintuigen het gaan overnemen. Antifragiel. Ik leer daaruit: probeer niet alles in een schema te krijgen, laat dingen lekker gebeuren.'

Missie

Zo kijkt Cohen ook naar VVN. 'Kijk, dit is mijn plaatje van VVN, VVN staat daar niet in, maar wel: Iedereen veilig over straat. Dit moet gaan gebeuren, daarvoor hebben middelen en mensen nodig.' Ter verduidelijking tekent hij een rondje op een groot wit papier. De doelstelling (Iedereen veilig over straat) in het midden, daaromheen bedrijven, overheden, burgers. Dit plaatje staat ook in de folders van VVN met daarbij de bedragen die VVN binnenkrijgt: 'Het zijn gespecificeerde bedragen van overheden en bedrijven. De grootste bijdrage is een bedrag van 10,8 miljoen. Die staan voor de manuren van vrijwilligers. Hiervan kunnen we gezamenlijke activiteiten uitvoeren. Ik zeg gezamenlijk, en niet VVN, want al die vrijwilligers zijn

niet in dienst. Wij zijn daarom ook niet bang voor concurrentie, want het gaat niet om VVN, het gaat om verkeersveiligheid. Dat probeer ik over te brengen. Ik had vorige week een gesprek met een ROV. Het ging over de vraag of er een projectleider van VVN zou worden ingehuurd. Beslis dat zelf maar, zeg ik dan. Het gaat mij er om dat het werk gebeurt. Ik hoef niet groter te worden.'

'Natuurlijk, de bijdragen van de overheid zijn belangrijk, dat is het smeermiddel, de olie. Maar we zijn anti-fragiel. We hebben verschillende inkomsten, als er een wegvalt, lossen we dat op. Gelderland meldde vorig jaar alles via aanbestedingen te willen regelen. Nou, dat was hier intern ook even een omslag, maar nu winnen we de ene na de andere aanbesteding.'

Centraal iets regelen

Kunnen we zonder VVN? 'Vrijwilligers gaan wel door, de scholen gaan wel door. Als er geen nieuwe materialen meer zijn, dan gebruiken ze nog wel even de oude brochures en spandoeken. En op een dag wordt er bedacht dat het misschien toch handig is centraal iets te organiseren. Dan wordt er weer een vergelijkbare organisatie opgericht.'

Cohen over

Kinderen

'Kinderen zijn ontoerekeningsvatbaar in het verkeer. Natuurlijk probeer je ze dingen bij te brengen, maar kinderen doen dingen. De ouders zijn vaak de oorzaak van slecht gedrag, de helft van de ouders zit op een mobiel te kijken tijdens het rijden. Het voorbeeld van de ouders is doorslaggevend, dan kan een meester op school nog zoveel vertellen.'

Eigen bijdrage

'Mijn eigen bijdrage aan verkeersveiligheid? Ik ga met de trein. Een zelfrijdende auto op rails, heel veilig.'

Speed pedalecs

'De samenleving zal die op een goede manier moeten faciliteren. Het is iets nieuws en dat

heeft altijd even tijd nodig. Het is een innovatie, ik vind niet dat dat dan meteen verboden moet worden.'

Alcohol

'De Bob-campagne is al verrassend lang effectief. Bob is een held, een rolmodel, iedereen wil wel Bob zijn. Nu moet de slag worden gemaakt naar de haarvaten van de samenleving. Bob moet de voetbalkantine in, naar familiefeestjes, festivals, enzovoort.'

Smartphone

'Aandacht is zo belangrijk in het verkeer. Handsfree bellen is even gevaarlijk als het ding aan je oor. We zijn nog aan het zoeken, maar duidelijk is dat aandacht heel belangrijk is. De smartphone is dan een lastig ding. De oplossing daarvoor moet nog komen. Wij

hebben de shotgun-campagne, de shotgun was degene die naast de koetsier zat en met een geweer de omgeving in de gaten hield zodat de koetsier goed zijn werk kon doen.'

Geen vrouwen in het managementteam

'Ik schaam me dood. Ik ben er ook op aangesproken door mijn dochters. Het managementteam is ingekrompen, je kunt niet iemand een andere functie geven enkel en alleen omdat hij man is.'

Naar nul slachtoffers?

'Wat moet ik daar nu opzeggen. Ja en nee is allebei niet goed. Wat moet je doen voor nul? Praatjes vullen geen gaatjes. Het gaat om acties.'