

Veiligheid in verkeer wijkt vaak voor andere belangen

Van onze verslaggever
Peter van Ammelrooy

AMSTERDAM Wetenschap speelt zelden een doorslaggevende rol als gemeenten een besluit nemen over maatregelen die de verkeersveiligheid bevorderen. De kennis dat het veiliger kan, legt het af tegen de kosten of klagende burgers, constateert Charlotte Bax in een studie waarop ze woensdag promoveerde aan de Radboud Universiteit in Nijmegen.

Voor Bax (38) zijn de uitkomsten een openbaring. Ze werkt al tien jaar

voor SWOV, de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. Aanzet voor het onderzoek was haar gevoel dat overheden adviezen van geleerden vaak in de wind slaan.

‘Na 10 jaar kom je onvermijdelijk voorbeelden tegen waarin je mooi en degelijk onderzoek niet toegepast ziet in de beleidspraktijk. Dat prikkelde mijn nieuwsgierigheid: hoe komt dat? Beleidsmakers hebben daar vast hun redenen voor, maar als onderzoeker kende ik die niet.’

Dorst naar kennis is er wel degelijk, stelde Bax vast nadat ze een aantal praktijkgevallen bij provincies en gemeenten onder de loep had geno-

men. Op elk moment van de besluitvorming sloegen ambtenaren onderzoeken en handboeken over verkeersveiligheid erop na. Toch gaf de helft van de gemeenten uiteindelijk de voorrang aan de wensen van de burger. Die beliefde geen verkeersdrempel of rotonde.

Is het kwalijk dat veiliger verkeer wijkt voor maatschappelijk draagvlak? Bax: ‘Vanuit wetenschappelijk oogpunt weten we behoorlijk goed wat werkt om doden en gewonden in het verkeer te voorkomen, en vanuit dat standpunt is het jammer als maatregelen uitblijven. Verkeersveiligheid is echter niet het enige be-

lang waarmee politici en beleidsmakers rekening moeten houden.’

Bax stelt dat de wetenschap ook de hand in eigen boezem moet steken. Instituten als haar eigen SWOV bekijken de verkeersveiligheid vaak op nationaal niveau. Maatregelen die aantoonbaar leiden tot minder ellende op de ‘theoretische’ weg, kunnen in Groenekan of Kudelstaart helemaal verkeerd uitpakken. Dat is historisch wel te verklaren. Tot 20 jaar geleden was het de nationale overheid die de regels voor verkeersveiligheid vaststelde. Na 1990 is de verantwoordelijkheid meer bij de lokale besturen komen te liggen.

‘*Fact free politics*’ – de trend waarbij politici onwelgevallige feiten aan hun laars lappen – wordt in Nederland nog nergens bedreven als het gaat om de verkeersveiligheid, zegt Bax. Aan de andere kant sluiten wetenschappers ook niet hun ogen voor de politieke realiteit.

Bax: ‘We houden als SWOV voeling met de wensen van de gebruikers van onze kennis. Tegelijkertijd zijn we een instituut dat ongeacht politieke voorkeuren onderzoekt wat werkt voor verkeersveiligheid. Soms wordt dat politiek omarmd, soms niet, en soms gebeurt dat pas na jaren.’