

Hoogste tijd voor echte keuze voor verkeersveiligheid

Vanwege de verkeersveiligheid werd in 1957 de maximumsnelheid van 50 km/uur binnen de bebouwde kom ingevoerd. Nu is het weer tijd voor zo'n ingrijpende keuze. Onze steden verdichten, we worstelen met de invoering en naleving van 30 km/uur, het aantal ongevallen en conflicten stijgt, maar we kiezen nog steeds niet echt! Denk aan de succesvolle ISA-proef in Tilburg van 1999! Het systeem zit nu in alle nieuwe auto's, maar je zet het ook zo uit. Maak die keuze voor verkeersveiligheid nu eens wél. Een hartenkreet van Marc Schenk, strategisch adviseur en teamleider Infrastructuur en Ruimte bij Mobycon.

Nettie Bakker

"Kijk, ik geloof dat we de verkeersveiligheid op de snelwegen wel grotendeels op orde hebben of aan het maken zijn, maar binnen de steden voldoet de huidige regelgeving echt niet meer. De 50 km snelheid binnen de bebouwde kom dateert van 1 november 1957. Je kunt wel stellen dat de omvang en diversiteit van onze mobiliteitsbehoefte sinds die datum enorm veranderd is net als de wijze waarop we onze steden vormgeven! Als ik kijk naar de behandeling van mobiliteitsvisies, programma's mobiliteit en netwerkstrategieën gaat de discussie toch vooral over de doorstroming van auto's. Maar is dat nu het belangrijkste, om snel van A naar B te komen? Je wilt in de steden toch juist wonen, leven en je veilig verplaatsen?"

Marc Schenk werkt al twintig jaar in de wereld van mobiliteit en verkeersveiligheid in diverse rollen en functies. Sinds vijf jaar is hij werkzaam voor Mobycon, waarvan de laatste 1,5 jaar ingehuurd als strateeg stedelijke mobiliteit in Den Haag. Speerpunten in zijn werkzaamheden zijn: van 50 naar 30 km/uur en de samenwerking daarin met de nood- en hulpdiensten en het ov. "Het voelt soms als vechten tegen de bierkaai", stelt Schenk. "We besteden miljoenen euro's en uren overleg aan het beter en veiliger maken

van het binnenstedelijk verkeer, maar ik constateer ook dat we niet kiezen. Ik zie graag dat minister Karremans ervoor kiest dat 30 km/uur in de bebouwde kom de norm is en dat je moet beargumenteren waarom het hoger kan of moet zijn. Laten we maar eens denken aan de omgekeerde bewijslast." Ja, dat betekent misschien iets minder snel op je bestemming, maar het risico dat jij of een ander niet veilig thuiskomt neemt sterk af! Nog los van de bijdrage in de mobiliteitstransitie die we beogen in de stad.

Lagere snelheid, meer ruimte

Wat dat kan opleveren, is door verschillende partijen zoals SWOV al vaker in kaart gebracht. Naast een verbetering van de verkeersveiligheid worden steden leefbaarder en biedt een lagere snelheid meer kans voor verdichting. Ook ontstaat er meer ruimte voor alle binnenstedelijke opgaven zoals groen en waterberging, omdat verkeer vaker gemengd kan worden.

"De samenwerking met de nood- en hulpdiensten is in de 30 km-discussie ontzettend spannend", erkent Schenk. "De opkomsttijden zijn zo scherp gesteld, dat je ook hier keuzes moet maken. De brandweer werkt met gebiedsge-

richte opkomsttijden en moet bijvoorbeeld bij een prio 1 melding op een locatie met het hoogste risico binnen 4 tot 10 minuten na de melding ter plaatse zijn. Dat is dus inclusief de eventuele aanrijtijd van brandweerlieden naar de kazerne. Voor hen geldt dus zo min mogelijk vertraging en genoeg ruimte om ander verkeer te passeren. Maar juist smallere wegen en snelheidsremmende maatregelen zijn nodig om 30 km/uur af te dwingen omdat het niet de norm is."

"Kijk eens naar een stad als Den Haag", illustreert Schenk: "Er moeten 50.000 woningen bij komen, dat zijn 100.000 inwoners erbij, inclusief hun behoefte om te verplaatsen. Het huidige wegennet loopt dan onherroepelijk vast, tenzij we ingrijpen en grote keuzes maken: óf accepteren dat er (ernstige) verkeersslachtoffers blijven vallen of verlagen van de risico's op het wegennet met tot gevolg dat de hulpdiensten mogelijk twee minuten later bij een calamiteit arriveren. Dit zijn hele lastige gesprekken, want uiteindelijk gaat het over mensenlevens."

"Kiezen voor verkeersveiligheid vraagt om zware beslissingen van bestuurders", stelt

‘Laten we maar eens denken aan de omgekeerde bewijslast’

MARC SCHENK, STRATEGISCH
ADVISEUR MOBYCON



Schenk. “Dat geldt voor infrastructuurprojecten, maar ook voor handhaving en de prioritering daarvan.” Des te opvallender vindt hij het dat dit thema geen onderwerp is op de nationale veiligheidsagenda en in veel integrale veiligheidsplannen van gemeenten. “Het wordt gewoon niet genoemd.” En dan heeft hij het nog niet over de automotive sector. “Waarom laten we auto’s toe op ons wegennet met 600 pk of meer die binnen drie seconden op de 100 km/uur zitten? Is dat nou echt wat we willen binnen een stad waar jongen en oud fietst, wandelt en verblijft?”

ISA

“Ik zat net op de NHTV”, begint Schenk een pijnlijke anekdote, “toen op 1 oktober 1999 in Tilburg een proef startte met intelligente snelheidsadaptie, ISA. Die proef was klein, maar succesvol. Nu, 25 jaar later is ISA verplicht in nieuwe auto’s en krijg je een signaal als je te hard rijdt. Stoort het je, dan zet je het uit. Deelscooterexploitanten bewijzen al dat het technisch en organisatorisch met geofencing mogelijk is in bepaalde gebieden een lagere snelheid af te dwingen. Maar de keuze om dit op grote schaal ook met bijvoorbeeld auto’s te doen, maken we niet.”

Naast zijn werk in Den Haag, werkt Schenk ook voor het Brabantse Expertteam verkeersveiligheid, bestaande uit Shift Gedrag, Henk Schravemade, Mobycon en sinds begin 2026 ook DOKdata en P2 Adviseurs. Brabant maakte in de zomer van 2024 zo’n duidelijke keuze voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in de provincie. Het Expertteam werd ingezet om Brabantse gemeenten te ondersteunen met subsidieaanvragen in het kader van de investeringsimpuls SPV. Ook Gelderland koos daarvoor. Resultaat? Bij het sluiten van het tweede tijdvak hadden alle wegbeheerders in Brabant en Gelderland een subsidieaanvraag gedaan en daarmee vrijwel het gehele beschikbare bedrag voor deze twee provincies aangevraagd. Een impuls van circa 150 miljoen euro aan verkeersveiligheid in Noord-Brabant en Gelderland van het Rijk, provincies en gemeenten. Lees ook het artikel: verkeerskunde.nl/2026/01/26/expertteam-noord-brabant-gedragskennis-verankerd-in-de-praktijk/

Schenk noemt verder de interactieve handhavingstool die ze als Expertteam hebben ontwikkeld. Deze tool biedt inzicht in de handavingsketen in Brabant, inclusief alle instrumenten die ervoor beschikbaar zijn en toelichting

waarom en hoe je bij welke opgave, welk instrument toepast. “Deze tool is nu voor Brabant ontwikkeld maar kan ook voor andere provincies op maat worden gemaakt.”

Iedereen

Tot slot benadrukt Schenk dat verkeersveiligheid geen technisch thema is. “Het gaat over mensen, over iedere weggebruiker die onderweg is. Iedereen, jong of oud, heeft het recht op een veilige leefomgeving en het recht om deel te nemen aan de maatschappij zonder (te) afhankelijk te zijn van anderen. Maar dat vraagt wel om, soms impopulaire, keuzes.”

“Bij Mobycon voeren we intern natuurlijk ook interessante en terechte gesprekken over hoe je dit in projecten handen en voeten geeft binnen onze missie: de wereld minder afhankelijk maken van de auto. Ik vertaal dat vooral in niet de auto pesten, maar ervoor zorgen dat we het beter maken voor de andere verkeersdeelnemers zoals fietsers, voetgangers en gebruikers van publieke mobiliteit. Ook dat is een duidelijke keuze”.