

SPRAAKMAKERS

BART PASTOOR, ROVL LIMBURG: 'NUL VERKEERSDODEN IS EEN REALISTISCHE DOELSTELLING'

WEGGEBRUIKER HEEFT DE SLEUTEL

Maak van de nul een punt, is het credo van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL). Secretaris Bart Pastoor wil alle verkeersdoden uitbannen. 'Een doelstelling waarin een hoeveelheid verkeersdoden wordt genoemd is simpelweg onethisch.'

HANS VOGELSANG, VOGELSANG JOURNALISTIEK EN NETTIE BAKKER, VERKEERSKUNDE

Tik de naam Bart Pastoor in op Google en je ziet dat hij de Social Media heeft ontdekt. LinkedIn, Twitter en MINDZ? Hij benut het allemaal, want 'het biedt geweldige mogelijkheden voor het verkeer', pleit hij met Limburgse tongval van achter zijn Maastrichtse bureau. Een door het ROVL ontworpen, goudgerande BOB-steek, met kwastje, ligt al klaar. Het is een week voor het carnaval. 'Dan ben ik 3 dagen van de wereld,' wil hij doen geloven. Maar zelfs daar verkondigt hij met zijn rubberen steek nog een verkeersveiligheidsboodschap. Pastoor is een man met een missie. 'Ik schrik nog steeds van ieder dodelijk ongeval. Naarmate je er meer van weet, wordt het zelfs nog erger.'

JUNKYARD

Bart Pastoor streeft naar nul verkeersdoden. 'Maak van de nul een punt', is de ROVL slogan, die hij intussen ook heeft laten visualiseren in een opvallend speldje dat hij draagt op zijn jasje. Maar, blijft het bij een prikkelende slogan en een onmiskenbaar speldje of is hij ook daadwerkelijk overtuigd van de haalbaarheid van zijn prikkelende stelling?

Pastoor is secretaris van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg. Dus een echte verkeerskundige? 'Nee, ik zou mezelf eerder typeren als een duizendpoot en iemand die mensen met elkaar verbindt.' Hij heeft van alles gedaan in het leven. In de tekenkamer gestaan, aannemer geweest, wegen aangelegd, bestemmingsplannen getekend en zelfs rioleringen aangelegd. 'Ik

ben een brain junky. Het spookt de hele tijd.' Maar vooral typeert hij zichzelf als bruggenbouwer. Die bruggen bouwde hij nooit letterlijk, hoewel hij nog wel even zijn afstudeerproject aanstipt. 'Met twee studievrienden ontwierp ik een brug. We vulden elkaar goed aan in het project en ik benutte en berekende alle technische mogelijkheden.' Alle berekeningen werden in die tijd nog met de hand gedaan, maar de programmeerbare rekenmachine was in opkomst. Pastoor kocht er één voor 800 gulden en sloot zichzelf 2 weken op. Dag en nacht was hij aan het programmeren, totdat alle berekeningen voor de invloedslijnen en de bewegende assen 'in de rekenmachine waren gepropt'.

BREEKPUNT

Een echte lijn zit er niet in de carrière van Pastoor, wel een breekpunt, zoals hij het zelf noemt. 'Ik ben lange tijd technisch bezig geweest. Hier bij de provincie Limburg kwam ik terecht bij een club die zich bezighield met langetermijnstrategie. Wij bedachten dat we milieu, ruimte en tijd meer integraal gingen benaderen. De tijd dat het Provinciaal Omgevingsplan (POL) het levenslicht zag. Ik deed in die tijd een opleiding interactieve beleidsontwikkeling; het procesmatig begeleiden tot iets echt tot iets leidt. Dus niet posities innemen en kwekken. Maar, hoe kom je op het niveau van gedeelde interesses, gedeelde passies? Als je dat eenmaal bereikt hebt, dan kom je samen tot een deal. Het is ook een kwestie van mindset. Als je verder kijkt dan de platgetreden paden, dan kun je kennis, ervaring en talent aanboren waar je nu nog geen weet ✨





van hebt.' Voorbeeld? 'In mijn netwerk zitten veel mensen uit het bedrijfsleven. Daar zit zoveel kennis over veiligheid. Daar wordt door de verkeerssector nog veel te weinig gebruik van gemaakt. Zonde.'

HOONGELACH

Een voorbeeld. Voordat Pastoor zich stortte op verkeersveiligheid, maakte hij dus zijn eerste slagen als 'bruggenbouwer' op het drinkwaterbeleid. 'Op een gegeven moment werd tegen mij gezegd: 'Jij gaat het drinkwaterbeleid maken.' De weerstand was gigantisch. Komt die Pastoor aan, die geen enkel verstand heeft van drinkwater. Die gaat het ons even vertellen. Maar dat was helemaal mijn rol niet. Ik was niet de deskundige maar facilitator van het beleidsproces. Ik heb toen letterlijk alle partijen bij elkaar gebracht: het waterleidingbedrijf, de Kamer van Koophandel, de gemeenten en de natuurbeheerders. In de aandachtspuntenanalyse kwam de term 'vergunbare hoeveelheid' op de flipover te staan. Vervolgens stelde ik het hele gezelschap een vraag die met hoongelach werd ontvangen: 'kunnen jullie mij uitleggen wat 'vergunbare hoeveelheid water' is?' Moet je die Pastoor nou zien, zeiden ze, helemaal geen verstand van drinkwater. Wat komt die toch doen? Nou, de eerste legde het uit, de tweede voegde iets toe en de derde was het er niet mee eens. Binnen de kortste keren ontstond er een enorme discussie. Bleek dat er jarenlang was 'samengewerkt' zonder consensus over zo'n centraal begrip. Dat was voor mij en het gezelschap een enorme eyeopener. Daarna verliep de samenwerking als een trein'.

Terug naar de verkeersveiligheid. Pastoor vindt de doelstelling van de overheid om te streven naar minder verkeersdoden simpelweg 'onethisch'. 'De KLM zegt toch ook niet: we streven naar één vliegtuig in de grond per jaar... Bovendien bevestigen we door die doelstelling het beeld dat die ellende op de weg er gewoon bij hoort. Terwijl het tegendeel waar is. De lat moet naar de allerhoogste trede. Nul verkeersdoden is mogelijk. Om dat werkelijk door te laten dringen is een omslag nodig in het denken, maar juist door alle maatschappelijke, mediale en technische veranderingen die nu gaande zijn, kan het écht. Het is geen utopie. Bestuurlijk en politieke steun is essentieel om de nuloptie breed voor het voetlicht te brengen'.

'Ook is het noodzakelijk om andere doelen te kiezen. We hebben als overheid in het verleden de weggebruiker optimaal gefaciliteerd. We hebben wegen aangelegd, rotondes gebouwd, bewegwijzerd, fietspaden aangelegd. De verkeersveiligheid is verbeterd. We hebben zoveel goede dingen gedaan voor de weggebruiker.

'JE KUNT KENNIS, ERVARING EN TALENT AANBOREN WAAR JE GEEN WEET VAN HEBT.'

En juist die leunt nu achterover. Die is er zo aan gewend dat de overheid het wel regelt. Toch heeft de weggebruiker de sleutel. Als het kantoorpersoneel onder de weggebruikers ervoor kiest om één dag thuis te werken, behoren de files tot het verleden. Om maar een voorbeeld te noemen.'

VRIJHEID

Pastoor onderbouwt zijn overtuiging van nul verkeersdoden, met de mogelijkheden die actuele ontwikkelingen bieden. Zoals navigatiesystemen en de verkeersinformatie. 'Mensen kiezen hierdoor andere routes of tijden als er een ongeluk is gebeurd. Nog mooier: in Zweden wilden ze mensen verleiden om de trap te nemen in plaats van de roltrap. Hoe? Ze maakten van de trap een piano, waarbij elke trede een andere toon voortbracht. Ruim 60 procent meer mensen koos ervoor om via de trap naar boven te gaan. Mensen worden dus verleid om de trap te nemen in plaats van de luie roltrap. Belonen dus! Dit soort ideeën kunnen we ook toepassen in het verkeer.' Met de hulp van Social Media kunnen mensen de ruimte in voertuigen beter benutten. 'In Utrecht was er een storing in het spoornetwerk. Vele reizigers strandden, maar de opvangzaal met veldbedden bleef leeg, mede dankzij Twitter.'

Een andere invalshoek is de invloed van afleiding in de auto, waardoor veel ongelukken ontstaan. 'In de krant lees je vaak dat de bestuurder de macht over het stuur is verloren. Daar moet je echt heel raar voor doen, hoor. Als we daarop inzetten, kan dat veel opleveren.' Ter verduidelijking: een ongeval veroorzaakt door iemand die achter het stuur onwel wordt, noemt Pastoor geen verkeersongeval, maar een medisch ongeval.

Pastoor vaart voort met zijn gedachten bij 'Het Nieuwe Werken'. 'Het werken van nu is op basis van institutioneel denken. Werken op kantoor. Het tijd- en plaatsonafhankelijk werken zal een steeds grotere rol spelen. Je wordt niet gecontroleerd of je van acht tot vijf in een kantoor zit. Je krijgt veel meer vrijheid, waarbij de professional veel meer vertrouwen krijgt, dan nu het geval is.'

Pastoor stipt ook de technische ontwikkeling aan. 'In 2020 wil Volvo de eerste auto op de weg brengen, die niet meer kan botsen. Via sensoren zal de auto dan vanzelf een andere richting opgestuurd worden als er een tegenligger recht op hem afkomt. De snelweg zal op den duur een soort technische loopband worden, waarbij voertuigen op vaste afstand van elkaar voortbewegen. In de aanpak van de al eerder genoemde 'afleiding' is volgens Pastoor nog een wereld te winnen. Weggebruikers raken steeds vaker afgeleid door de vele gadgets en de handelingen die ze moeten verrichten in de auto. Hun concentratie op het verkeer vermindert doordat ze minder hoeven op te letten. Het navigatiesysteem, de muziekinstallatie, de telefoon. 'De auto is een zeer plezierige plek geworden om te



BART PASTOOR OVER

VERGADERINGEN

'Wat doe je nou eigenlijk bij periodieke vergaderingen? Dingen aftimmeren en afkloppen. We zijn bij de ROV's waar ik voorzitter van ben, bezig met een systeem waarbij we elkaar virtueel ontmoeten in een audio/video-conference room. Daar kunnen we elkaar een half uurtje per week even 'zien' om de lopende zaken af te handelen. De momenten dat we elkaar fysiek ontmoeten, benutten we dan om nieuwe ideeën te onderzoeken en elkaar te inspireren.'

SEATS2MEET

Wat doen jullie eigenlijk met z'n allen in Maastricht? Waarom niet elkaar treffen onderweg? 'Ik zit vaak in Utrecht bij Seats2meet bij het Centraal Station. Een fantastische manier om te werken als je even een uurtje over hebt, een fantastisch concept: je schuift aan, je bent online via wifi en ontmoet mensen vanuit allerlei disciplines.'

TREIN

'Natuurlijk reis ik met de trein. Dan kan ik werken.'

WILDGROEI VERKEERSPROJECTEN

'De regionale ROV's ontwikkelen verschillende producten. Soms samen, maar meestal los van elkaar. Wel nemen ze ontwikkelingen en kennis van elkaar over. Ze kijken hoe de andere het doen en succesvolle projecten nemen ze over. Om een wildgroei te voorkomen, hebben we 2 jaar geleden al die programma's tegen het licht gehouden. Degene die voldeden aan onze criteria, zitten nu in onze Toolkit. Toch moet

je ook voorkomen dat je leuke ideeën de kop indrukt, dus daarom ontwikkelen de ROV's nog steeds los van elkaar verkeersprojecten. De leuke pikken we eruit en rollen we landelijk uit.'

SPEED LIMIT LOTTERY

'In Venray zou ik graag met een variant op de Speed Limit Lottery aan de slag gaan, waarbij goed verkeersgedrag in woonwijken beloond wordt. Een digitaal bord langs de weg toont een smiley als iemand met een beschaafde snelheid langs rijdt. Voor elke smiley krijgt de wijk een paar centen, waarmee de wijkraad iets leuks kan aanschaffen. Belonen op wijkniveau en verkeersveiligheid als leefbaarheid component.'

BOB

In het verkeer is het veel moeilijker om met gedragsverandering resultaat te boeken, vergeleken met de resultaten die met technische voertuigontwikkelingen worden behaald. Toch kan het. Kijk maar naar de BOB. 10 jaar geleden was het nog ondenkbaar dat 99,5 procent van de mensen bij controles bijna niets gedronken heeft. En niet omdat Oom agent je pakt, maar omdat er een mentaliteitsverandering heeft plaatsgevonden.

TOPJE IJSBERG

Dodelijke ongevallen vormen in aantal het topje van een ijsberg. Daaronder bevindt zich een enorm aantal bijna-ongevalssituaties en ongevallen zonder ernstige afloop. Als we in deze berg verbeteringen kunnen aanbrengen, kunnen we ongevallen met dodelijke afloop verminderen, het topje van de berg vlakken.

verblijven. Op zich zou dat op de snelweg geen probleem zijn, mits die zich inderdaad ontwikkelt tot die technische loopband waarbij de auto alle besturingshandelingen zou verrichten. Maar dat is nog niet zo.'

NARROW ESCAPES

'Misschien zitten we met het (gelukkig relatief lage) aantal verkeersslachtoffers nu op een punt dat we minder snel naar beneden gaan: een soort weerstandspunt. De zogenoemde asymptoot. Toch kunnen we via slimme, creatieve manieren de verkeersdoden uitbannen. Als je kijkt naar een dodelijk verkeersongeluk, dan zit daaronder een groot aantal narrow escapes, bijna-ongelukken. Als je die in kaart brengt, krijg je veel meer zicht op de oorzaken. Een beproefd systeem in bijvoorbeeld de chemische industrie. Één van de mogelijkheden die wij in Limburg aanboren is gebruikmaken van de onervaren bestuurders in de lesauto's. Juist door hun onervarenheid zijn ze zich nog bewust van lastige situaties. Die punten brengen we in kaart via het 'Verkeersmeldpunt Limburgse rijtscholen.'

Om te streven naar nul slachtoffers moeten verkeerskundigen hun werk anders benaderen. 'Ze moeten proberen om andere oplossingen te bedenken met kennis buiten de verkeersdiscipline. Benut de technische ontwikkelingen, de mogelijkheden om het gedrag van mensen te beïnvloeden, en de ervaringen die in andere disciplines zitten opgesloten. Hoe langer ik in dit verkeersveiligheidsverhaal zit, hoe meer gemotiveerd ik raak om naar buiten te trekken en te kijken. De ombudsmedewerker van het ROVL gaat naar elk dodelijk ongeluk en betreft daar de wegbeheerder en de politie in, omdat elk stukje informatie belangrijk is. We bestuderen het en proberen er lering uit te trekken om uiteindelijk die nul verkeersdoden te halen. Het is geen sprookje.'