



- **Peter Snoeren** 54, getrouwd, twee zoons en een dochter
- **Woonplaats:** Nieuwegein, maar t/m februari 2014 in Accra, Ghana
- **Beroep:** Verkeersdeskundige
- **Project:** Road Safety Study along the Abidjan - Lagos Corridor



Op kruispunten en bij files veel straatverkopers, die tussen het verkeer eten, drinken, automaterialen en speelgoed verkopen. Is officieel verboden, maar wordt bijna overal en altijd gedoogd.



Bijna iedere dag gebeuren er ernstige ongevallen op de 1.000 kilometer lange route tussen Ivoorkust en Nigeria.



Houten stopborden moeten voetgangers veilig naar de overkant brengen



Bijna alle vri's hebben ledverlichting en wachttijdvoorspellers, maar op alle kruispunten draaien wel starre regelingen

1.000 km weg veiliger maken

Onder de paraplu van Ecowas (de economische gemeenschap van 15 West-Afrikaanse landen) werken Ivoorkust, Ghana, Togo, Benin en Nigeria samen om tussen de belangrijkste kuststeden de handel te bevorderen. Dat gebeurt bijvoorbeeld door het vereenvoudigen van douaneprocedures bij de grens. Meer handelsverkeer – 98 procent van al het transport gebeurt over de weg – leidt ook tot het verminderen van de armoede, een van de doelstellingen van Ecowas.

Handelsverkeer is ook gebaat bij een zo goed mogelijke doorstroming; de belangrijkste reden om op de 1.000 km lange verbindingsweg tussen Abidjan in Ivoorkust en Lagos in Nigeria – waar dagelijks ernstige ongevallen plaatsvinden – een verkeersveiligheidsproject te starten. Dit project, waar ikleiding aan geef, bestaat uit vier hoofdonderdelen: het analyseren van ongevallen

over de hele route, en daar maatregelen voor voorstellen; het in kaart brengen van ongeluklocaties (black spots) en voor deze locaties concrete oplossingen aandragen; het voorstellen van infrastructurele maatregelen, die, in navolging van het Zweedse Zero Vision en het Nederlandse Duurzaam Veilig, een preventief karakter hebben; en aanbevelingen geven om de werkprocessen beter te stroomlijnen en om

de samenhang en de samenwerking van de verschillende organisaties op het gebied van verkeersveiligheid te verbeteren. De Wereldbank financiert het project en Ghana Highways Authority treedt op als directe opdrachtgever. De vijf landen hebben zich gecommitteerd aan de Decade of Action for Road Safety van de Verenigde Naties.

Verkeersveiligheidsorganisaties: mensen met passie

De verkeersveiligheidsorganisaties in de vijf landen zijn heel verschillend en hebben verschillende verantwoordelijkheden. De Nigeriaanse Federal Road Safety Commission (FRSC) is zeer groot (18.000 medewerkers, waarvan zo'n 12.000 vrijwilligers). Naast ongevallenonderzoek, het geven van aanbevelingen voor reconstructies en verkeersveiligheids campagnes houdt de FRSC zich ook bezig met de registratie van rijbewijzen en voertuigen en met het aantal strafpunten op je rijbewijs. Deze 'big brother is watching you' aandoende registratiemethodiek wordt ook voor verkeersveiligheid ingezet. Bestuurders die bijvoorbeeld strafpunten hebben gekregen voor het niet dragen van de gordel, ontvangen regelmatig een mailtje dat ze de gordel moeten dragen.

L'Office Sécurité Routière (OSER) uit Ivoorkust is een kleine onafhankelijke organisatie, die juist veel verkeersveiligheids campagnes initieert. Ook houden zij zich bezig met rijopleidingen waarvoor ze vol trots twee rijsimulators lieten zien, een voor vrachtwagens en een voor personenauto's. In Togo is Office Sécurité Routière (OSR) een departementaal onderdeel van het Ministerie van Veiligheid. Ook het Centre National Sécurité Routière uit Benin is een kleine onduidelijke organisatie. De verkeersveiligheidsorganisaties in deze twee landen lijken daardoor minder stevig aan de weg te kunnen timmeren dan die in de andere landen. Het Ghanaese National Road Safety Commission (NRSC) is een redelijk grote en onafhankelijke organisatie. Zij doen veel aan publiciteit en zijn met verschillende acties regelmatig in het nieuws. Iemand hier in z'n eigen taal vragen hoe het met hem gaat, leidt tot lacherige reacties. Het is erg ongewoon dat een niet-Ghanees enkele woorden Twi spreekt. Vervolgens blijkt in een keer alles te kunnen. Ook bidden bij aankomst en na afloop van een belangrijke bijeenkomst is in Ghana heel gewoon. Degene die het laagst in hiërarchie is, vaak een secretaresse, vraagt de zegen om de bijeenkomst vooral constructief en zonder al te veel meningsverschil-

len te laten verlopen. Na afloop wordt de dankbaarheid uitgesproken dat er bemoedigende resultaten behaald zijn. Dit gebeurt ook als er geen enkele zinvolle uitkomst te bespeuren valt.

In alle vijf de landen worden campagnes vaak medegefinancierd door het bedrijfsleven (autobranche). Daarmee lijkt het bedrijfsleven ook te bepalen welke campagnes er worden gevoerd. Opvallend is ook dat men vindt dat een goede verkeerswetgeving en de bijbehorende handhaving het gedrag van weggebruikers kunnen beïnvloeden, terwijl in de meeste gevallen een bekeuring eenvoudig af te kopen valt.

In Ivoorkust en Ghana, waar veel doden onder voetgangers vallen, worden juist de voetgangers gemaand zich veilig te gedragen. Daarmee wordt voorbij gegaan aan het feit dat de oorzaak vaak ligt bij onaangepast rijgedrag van automobilisten. Een ding hebben alle vijf de nationale verkeersvei-

ligheidsorganisaties gemeen: de grote gedrevenheid van de medewerkers om het verkeer veiliger te maken.

Moderne apparatuur of vakmensen

In alle vijf de landen kom je zeer geavanceerde ogende verkeersregelinstallatie stegen. Bijna alle verkeerslichten, zelfs in de kleinste dorpen, hebben ledverlichting. Aan veel vri's zijn ook wachttijdvoorspellers gekoppeld, niet alleen voor voetgangers, maar in Abidjan (Ivoorkust) en Abuja (Nigeria) ook voor gemotoriseerd verkeer. Vervolgens blijkt dat op alle kruispunten starre regelingen draaien. En juist de verkeerspolitie zorgt voor de flexibiliteit. Zo staan op veel geregelde kruispunten in Ghana tijdens de spitsuren agenten van de MTU (Motor Traffic and Transport Unit). Ongeacht de kleur van het verkeerslicht regelen zij het verkeer met een verbazingwekkende deskundigheid. Nagenoeg nooit wordt een kruispunt geblokkeerd. Daar kan de meest moderne regeling niet tegen op. ←

