

Veilig, wat heet veilig?



Jaarlijks vallen er in ons land bijna 1100 doden in het verkeer. De maatschappelijke schade van verkeers- onveiligheid is ruim 8 miljard euro. De schade aan het milieu als gevolg van het wegverkeer wordt geschat op bijna 6 miljard euro en congestie op het hoofdwegennet kost jaarlijks 800 miljoen euro. Het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) bevat goede aanzetten om het aantal slachtoffers terug te brengen.

Het NVVP bevat kwantitatieve taakstellingen voor de verkeersveiligheid (25% minder doden in 2010 dan de aantallen in 1998) en de SWOV heeft uitgerekend dat met de uitvoering van maatregelen uit dit plan deze doelen bereikbaar zijn. Dat zou betekenen dat er dan 'nog maar' 750 doden te betreuen zouden zijn als gevolg van een verkeersongeval. Het gedachte pakket aan maatregelen kost ongeveer 6 miljard euro over een periode van 12 jaar. Dit komt neer op 400 miljoen euro per jaar. Op te brengen door gemeen-

ten, provincies, waterschapen en het Rijk. De SWOV heeft vastgesteld dat hier sprake is van maatschappelijk rendabele investeringen. Doen dus! Er is echter volgens de SWOV meer mogelijk. Maar wanneer zouden we kunnen zeggen dat onze ambitie ten aanzien van het maximaal aantal verkeersslachtoffers voldoende is? In de nota "Veilig, wat heet veilig?" heeft de SWOV het criterium ontwikkeld van 'vermijdbare ongevallen'. Vermijdbaar wil zeggen dat we weten wat we moeten doen om de ongevallen te voorkomen en dat het ook maatschappelijk rendabel is om dit te doen. Met andere woorden: de baten overtreffen de kosten. Bij vermijdbare ongevallen zou de vraag niet moeten zijn of we tot uitvoering overgaan maar wanneer. De visie op een 'Duurzaam veilig wegverkeer' zou hierbij volgens mij leidend moeten zijn.

De vraag die zich nu aandient is welke hindernissen genomen moeten worden om maatregelen te nemen de 'vermijdbare ongevallen' te voorkomen. Allereerst blijkt uit onderzoek dat er nog een wereld te winnen is op het terrein van maatschappelijk draagvlak. Veel beter dan nu gebeurt zal aan het publiek moeten worden uitgelegd wat het verkeersveiligheidsbeleid inhoudt en wat het oplevert. Een tweede veel gehoorde argument is gebrek aan geld. Dat is voor elk maatschappelijk vraagstuk bijna altijd waar en de vraag is wie, hoeveel geld extra, waarvoor

nodig heeft om de vereiste investeringen te doen. Toen de SER desgevraagd zich boog over dit financieringsvraagstuk was het even simpele als onthutsende antwoord: politieke prioriteitsstelling.

Dan zijn procedures die tot investeringen (in de infrastructuur) moeten leiden vaak lang; een vraagstuk waar niet alleen deze mogelijke investeringen onder lijden. De capaciteit bij overheden om plannen te maken zou niet toereikend zijn. Ook geen typisch verkeersveiligheidsprobleem, maar wel reëel, lijkt me. En tenslotte de uitvoeringscapaciteit in de GWW-sector; heel Nederland is of komt al op de schop. Waarom zou de verkeersveiligheid van deze drie laatste overwegingen de dupe moeten zijn? Ik pleit voor een integrale aanpak om onze wegen en straten duurzaam veilig maken (niets meer, maar ook niets minder) als we om welke reden dan ook een nieuwe weg of straat aanleggen en als we groot onderhoud plegen. Systematisch en consequent zal dit moeten gebeuren. Ik schat dat het jaarlijks aantal doden met 700 omlaag kan. Doen dus!

*Ir. F.C.M. Wegman
directeur Stichting
Wetenschappelijk
Onderzoek verkeers-
veiligheid SWOV*