

MR. P. VAN VOLLENHOVEN VAN DE NIEUWE RAAD VOOR

'45.000 doden en 1.500.000 gewonden zijn er jaarlijks te betreuren op de Europese wegen', zegt mr. Pieter van Vollenhoven. Hij is de kersverse voorzitter van de nieuwe Raad voor de Transportveiligheid. Deze organisatie vormt een overkoepeling van de veiligheidsraden voor het wegvervoer, luchtverkeer, zeevaart en spoorwegen.

'GUER

'Via Shell' 1999 - nr. 10
p. 28-30.

De Raad zal zich ook over het buisleidingentransport buigen. Van Vollenhoven: 'Het afgelopen jaar kwamen 1.066 mensen om en vielen er meer dan 200.000 gewonden in het Nederlandse verkeer te betreuren. Dat zijn indrukwekkende getallen, die verder terug moeten worden gedrongen. Gelukkig is dat de afgelopen twintig jaar in Nederland steeds beter gelukt, mede dankzij de inspanningen van de oude Raad voor de Verkeersveiligheid'.

'De Raad voor de Transportveiligheid zal zich onder meer bezighouden met ernstige ongelukken, waarbij ten minste vijf doden of tien gewonden vielen', zegt Van Vollenhoven. 'Ook gekantelde vrachtwagens en busongelukken zullen wij onderzoeken. Maar ook zaken als de effecten van de snelheidscontroles en -apparatuur op de bevordering van de verkeersveiligheid. Ook zullen wij reageren op onrustgevoelens, die er in de samenleving zijn waar te nemen. De Raad houdt zich daarbij nooit bezig met de schuldvraag, maar wel met de veiligheidsaspecten. Om een concreet voorbeeld te geven. Op een kruispunt in Den Haag gebeurde een ernstig ongeval, doordat een auto door rood licht reed. De bestuurder verklaarde dat hij het rode licht niet had gezien, alhoewel getuigen het tegendeel beweerden. De schuldvraag was duidelijk. Ongeveer een jaar later herhaalde de gebeurtenis zich op dezelfde plek, waarbij toevallig dezelfde agent onderzoek deed naar het voorval. Ook deze bestuurder verklaarde het licht niet te hebben gezien. Uit later onderzoek bleek, dat beide bestuurders inderdaad het licht niet konden zien. Want bij een bepaalde atmosferische gesteldheid, een combinatie van regen met een lage zonnestand, ontstond er een luchtspiegeling, waardoor het verkeerslicht inderdaad niet zichtbaar was. Die vaststelling vormt onder meer een taak van de nieuwe Raad voor de Transportveiligheid. Wel zouden beide bestuurders met het rapport in de hand om een heropening van hun proces bij de rechter kunnen verzoeken. Maar enige andere hulp van de Raad kunnen zij niet verwachten.'

VERSNIPPERING

'Wij doen daadwerkelijk onafhankelijk onderzoek naar ongevallen', zegt Van Vollenhoven stellig. 'Dat is nieuw, want in het verleden waren altijd de bestaande overheidsinspecties met deze onderzoeken belast.' Van Vollenhoven: 'De oude Raad voor de Verkeersveiligheid was een totaal ander college, namelijk een beleidsinstantie voor de overheid. De nieuwe Raad voor de Transportveiligheid geeft veiligheidsaanbevelingen aan allerlei organisaties, waaronder de overheid. Nationaal en internationaal gezien, blijft de verkeersveiligheid een buitengewoon versnipperd werktein. Het kent ook vele verantwoordelijke instanties, zoals onder meer de autonome wegbeheerders. Zo zijn er maar liefst 575 gemeenten, 62 waterschappen, twaalf provincies en een rijksoverheid die alle afzonderlijk het beheer over de wegen uitoefenen. Die versnippering draagt ertoe bij dat het onderwerp van de verkeersveiligheid niet hoog op de politieke agenda scoort. Want elke wegbeheerder krijgt jaarlijks 'slechts' met één tot twee verkeersdoden te maken. Bovendien beschikken deze lokale wegvakbeheerders over weinig bevoegdheden om de problemen aan te pakken. Vandaar dat onafhankelijke onderzoeken kunnen bijdragen tot het achterhalen van de oorzaak van de ongelukken. Pas als die bekend zijn, kunnen de juiste maatregelen worden genomen. Nu ligt nog te veel het accent op het nemen van infrastructurele maatregelen of het verbeteren van de wetshandhaving.'

VEILIGHEID

'Toch is de laatste jaren de verkeersveiligheid enorm toegenomen', aldus Van Vollenhoven. 'Zo waren er 1.066 dodelijke slachtoffers in het verkeer te betreuren in het afgelopen jaar. Terwijl er maar liefst 6 miljoen auto's rondrijden. In 1953 lag dat aantal doden even hoog, alleen waren er destijds slechts 253.000 voertuigen op de weg. Dankzij maatregelen als de verplichte autogordels, de bromfietshelm en de kooiconstructie van de wagens is het aantal doden en gewonden sterk gereduceerd.'

CBSM/
drs Lucas F.M. van der Hoeven
Heuvel 20
5101 TD DONGEN
Tel. 0162-371033 / Fax -370997

DE TRANSPORTVEILIGHEID:

LLA OORLOG OP DE WEG'

TEKST: LUCAS VAN DER HOEVEN / FOTO: ANP



Daarnaast kwamen er snelheids- en alcoholcontroles, betere wegen en een goed ambulancesysteem. Ondanks al die maatregelen zal het aantal slachtoffers toch nog verder moeten dalen de komende jaren. Wat ons echter vooral zorgen baart, is dat het aantal gewonden van verkeersongevallen op meer dan 250.000 wordt geschat en onvoldoende afneemt. Feitelijk worden er door de politie te weinig gewonden geregistreerd. Ingeval van bijvoorbeeld kopstaart-botsingen waarbij alleen van blikshade sprake lijkt te zijn, kan pas weken later blijken dat men een whiplash heeft opgelopen'. Van Vollenhoven stelt 'dat gelet op de verkeersongevallencijfers, is er bovendien absoluut wel sprake van een forse daling van het aantal verkeersdoden, terwijl er een enorme onderregistratie van het aantal verkeersgewonden bestaat. Eigenlijk is er sprake van een verschuiving van de ernstgraad van de verkeersongevallen. Vroeger overleden verkeersdeelnemers aan verwondingen, die nu goed behandelbaar zijn, dankzij bijvoorbeeld de trauma-teams, de goede dienstverlening door ambulance- en EHBO-personeel. Mede door die verschuivingen neemt de belangstelling voor het vraagstuk van de verkeersveiligheid af.' Van Vollenhoven vervolgt: 'In de jaren zeventig wilde 'de politiek' nog een vuist maken tegen de verkeersonveiligheid. Daar is echter weinig van overgebleven. Zo werd de Directie Verkeersveiligheid op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ontbonden en de Raad voor de Verkeersveiligheid opgehe-

ven. Met de verschuiving van de verantwoordelijkheid van het Rijk naar de provincies en gemeenten is het onderwerp landelijk gezien, uit het zicht verdwenen. Wel blijft de veiligheidshandhaving door camera's nog een interessant onderwerp. Want 85% van alle overtredingen worden door camera's geregistreerd. Deze geautomatiseerde afhandeling van overtredingen vormt slechts een beperkt deel van alle begane overtredingen. Daardoor lijkt het verdacht veel op het innen van vorderingen door incassobureaus.'

RAAD

'In de jaren zeventig vielen er 3.000 doden en 70.000 gewonden in het Nederlandse verkeer', zegt Van Vollenhoven. 'Dat leidde tot het stellen van veel vragen en het indienen van veel moties over de verkeersveiligheid in de Tweede Kamer. Uiteindelijk is besloten tot het oprichten van een Raad voor de Verkeersveiligheid, de voorloper van de pas geïnstalleerde Raad voor de Transportveiligheid. De nieuwe Raad zal zelf onderzoek uitvoeren, dat tezamen met haar aanbevelingen zal worden gepubliceerd. Tot nu toe waren allerlei overheidsinspecties belast met de regelgeving en oefenden het toezicht erop uit. Soms voerden zij zelfs ook nog zogenaamd 'onafhankelijke' onderzoeken bij ernstige ongevallen uit. Van echte onafhankelijkheid was dus absoluut geen sprake. Daarom is het vrij uniek, dat Nederland nu beschikt over een echt onafhankelijke Raad, die zelf onderzoek kan verrichten. Nogmaals, wij richten ons daarbij niet op de schuldvraag maar wel op de onderhavige veiligheidsproblemen.'

TENSLOTTE

'Jaarlijks komen er in het verkeer in de V.S. bijna 50.000 burgers om en raken anderhalf miljoen mensen gewond', aldus Van Vollenhoven. 'Dat staat gelijk aan het aantal doden dat 14 jaar vechten in Vietnam vergde. Aan die staat van oorlog dient een einde te komen. Om dat te bereiken is er nog een lange weg te gaan.'

'GUERRILAOORLOG OP DE WEG'



VERKEERSONVEILIGHEID IN NEDERLAND IN 1998

VERKEERSONGEVALLEN

1,4 miljoen met uitsluitend materiële schade

VERKEERSDODEN

1.066 doden

VERKEERSDODEN PER CATEGORIE

31 inzittenden bestelwagens
89 brom- en snorfietsers
76 motorrijders
110 voetgangers
194 fietsers
551 inzittenden personenauto's
15 overigen

LEEFTIJDSKLASSE VERKEERSDODEN

310 waren 0-24 jaar
529 waren 25-64 jaar
227 waren 65+

WEGCATEGORIEËN VERKEERSDODEN

370 binnen bebouwde kom
696 buiten bebouwde kom

VERKEERSGEWONDEN

20.200 ziekenhuisgewonden
104.000 SEH-gewonden (SpoedEisende Hulp)
205.000 mensen met lichte letsels
50% patiënten revalidatiecentra gewond in verkeer
1/3 WAO'ers gewond in het verkeer

PLAATS VAN HET LETSEL

26% armen
26% benen
22% hoofd/hersenen
14% romp
8% nek/keel
4% overige

ECONOMISCHE EN MEDISCHE KOSTEN

VERKEERSONVEILIGHEID

In totaal 12,3 miljard gulden door:
440 miljoen gulden medische kosten
4.346 miljoen gulden potentieel productieverlies
4.188 miljoen gulden materiële kosten
303 miljoen gulden afhandelingskosten
250 miljoen gulden filekosten
2.826 miljoen gulden immateriële schade

RENDEMENT INVESTERINGEN

'DUURZAAM VEILIG'

60% minder letselongevallen
2,7 miljard gulden blijvende besparing