

Naar een Tweede Generatie Duurzaam Veilig-Maatregelen

NVVC 2004 – 21 april 2004

Door: Fred Wegman

1. Verkeersveiligheid als successtory

De bevordering van de verkeersveiligheid in Nederland de afgelopen decennia is eigenlijk best wel als een succes-story te kenschetsen. Het jaarlijks aantal verkeersdoden is in dertig jaar teruggebracht van meer dan 3000 naar ongeveer 1000 per jaar terwijl het wegverkeer bijna verdrievoudigd is in deze periode.

Dat is niet als vanzelf gegaan maar we hebben in Nederland gedurende deze lange tijd veel inspanningen gedaan: het heeft ons weliswaar vele miljarden gekost, maar ook vele levens bespaard. Hoogstwaarschijnlijk kent U de factoren wel: het rijden onder invloed is aanzienlijk teruggedrongen, we dragen veel meer de autogordel, de huidige auto's zijn aanzienlijk veiliger dan die van enige tijd terug, de veiligheidskwaliteit van onze wegen is fantastisch toegenomen, om een aanduiding te geven.

Nederland behoort nu tot de veiligste landen van Europa en ter wereld, samen met het Verenigd Koninkrijk en Zweden, als ik Malta maar even buiten beschouwing laat.

Daarbij is opmerkelijk dat Nederland een inhaalslag heeft gemaakt, zoals blijkt uit de ontwikkeling van de risico's in de drie genoemde landen.

Die risicodaling in ons land is, en dat in tegenstelling tot de beide andere landen, niet heel gelijkmatig, maar vertoont sterke fluctuaties. Dat is goed te zien als we de reductiecijfers van de risico's over de laatste decennia in korte stukjes opknippen.

Het blijkt dan dat we gemiddeld over die veertig jaar op ruim 6% per jaar zitten. Maar soms wordt voor een aantal achtereenvolgende jaren die gemiddelde waarde overtroffen, zoals het begin van de zeventiger jaren. De achtergrond daarvan schetste ik u eerder. Maar ook de tweede helft van de negentiger jaren valt in gunstige zin op. Daar is het ons gelukt de risicoreductie op 7% per jaar te brengen.

Ik moet bekennen: we hebben nog geen wetenschappelijk onderbouwde analyse hiervan beschikbaar en dus ook nog geen sluitende verklaring voorhanden. Maar interessant is wel een vergelijking tussen de tweede helft van de negentiger jaren en de periode daarvoor, toen de risicoreductie nog geen 3% per jaar bedroeg.

En er zijn zeker aanwijzingen voor deze richting van een verklaring: de aanleg van tienduizenden kilometers 30 km-straten, de aanleg van 60 zones, de bromfiets op de rijbaan, de aanleg van rotondes etc.

2. Maar, het zit nu wel tegen

Maar de laatste jaren zit het wat tegen. Ook op het gebied van de verkeersveiligheid doen we het niet meer zo goed.

Precieze en definitieve cijfers over 2003 presenteert minister Peijs vandaag, maar mijn verwachting is dat het aantal verkeersdoden de laatste drie jaar ongeveer constant is en dus niet verder daalt. Dat is niet de eerste keer dat ons dat overkomt, maar het lijkt me wel als een signaal op te vatten. De eerste analyses leren ons overigens dat er geen sprake is van één duidelijke oorzaak; het ziet er wat ingewikkelder uit.

Ik heb deze cijfers weer afgezet tegen de mobiliteit en we zien dan dat de prestaties van het eind van de negentiger jaren nu zeker niet meer gehaald worden. We mogen blij zijn met een jaarlijkse risicoreductie van 4%, minder dus dan gemiddeld de afgelopen veertig jaar. We presteren nu dus minder dan in het verleden en het is eigenlijk niet goed in te zien waarom dat het geval zou moeten zijn.

Uiteraard zijn er een aantal positieve ontwikkelingen te melden en deze zullen ook vandaag op het NVVC zeker aan de orde komen, maar per saldo moet de conclusie zijn dat Nederland het de laatste paar jaar minder goed doet dan gemiddeld de afgelopen veertig jaar en zeker minder presteert dan in de tweede helft van de jaren negentig en dat er vanuit dit perspectief reden is om zeilen bij te zetten

3. Wat zijn de wapenfeiten in de laatste jaren?

Maar er is meer. De laatste paar jaar zijn er eigenlijk geen wapenfeiten te melden op het gebied van de verkeersveiligheid: we zijn om het populair te zeggen in een *post-Startprogramma Duurzaam Veilig-depressie* geraakt. Ik durf het woord crisissituatie in de mond te nemen of impasse, als ik daarbij als referentie aanhoud dat in dit land politiek afgesproken is het aantal verkeersslachtoffers met zo'n 25% in tien jaar te reduceren. De afgelopen paar jaar hebben we uiteraard niet stil gezeten, ik verwijs bijvoorbeeld naar de enorme groei in het jaarlijks aantal bekeuringen, maar het elan is mijns inziens wel wat weg. Tijdens het Startprogramma Duurzaam Veilig was er veel energie, interesse, activiteiten bij allerlei partijen. En de afgelopen jaren? Nader onderzoek zal moeten leren of er een oorzakelijk verband te leggen is tussen de matige beleidsprestaties de laatste jaren – over de oorzaken en aanleidingen kom ik nog te spreken – en het feit van de stagnerende daling in het jaarlijks aantal slachtoffers, maar ik sluit niet uit dat er wel zo'n relatie te leggen is.

4. Daarbij: zijn we niet een beetje het roer kwijt geraakt?

Het vorige Nationaal Verkeersveiligheids Congres in 2002 had als motto *Sneller veiliger*. Dat motto was gekozen omdat er toen aanvullend op het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan ideeën circuleerden om het jaarlijks aantal slachtoffers sneller te laten dalen dan op dat moment voorzien: niet tot 750 doden in 2010, zo stelde de Raad voor Verkeer en Waterstaat voor, maar met 750. Nog maar twee jaar geleden...

We schrijven nu 2004. Inmiddels is de situatie drastisch veranderd. Kabinetten zijn gegaan en gekomen. Het economisch tij zit tegen en de overheid bezuinigt. Budgetten staan onder druk, personeel wordt ingekrompen. Er is geen Nationaal Verkeers- en Vervoersplan vastgesteld door het Nederlandse Parlement. Dit heeft er op z'n minst voor gezorgd dat we in de tijd achterop zijn geraakt. De zogenaamde ICES-claim voor verkeersveiligheid is niet gehonoreerd, er is geen Tweede Fase Duurzaam Veilig afgesproken. De inhoud van het beleid zou drastisch anders moeten worden en afgestemd op de wel beschikbare budgetten. Maar welk beleid Nederland nu heeft is nu niet goed te zeggen. De voorziene decentralisatie van de uitvoering van mobiliteitsbeleid heeft op het terrein van de verkeersveiligheid nog tot weinig acties geleid. We wachten af, en we kunnen misschien op dit moment niet veel anders. Even zo vele signalen waarvan niet aannemelijk is dat ze te duiden zijn als goed voor de verkeersveiligheid. Niet onverwacht was dan ook de aankondiging eind 2002 dat de taakstelling 2010 herzien zou worden. Gelukkig onderkent minister Peijs de problematiek en ze heeft inmiddels duidelijk signalen afgegeven zich niet te willen neerleggen bij dit wat sombere beeld.

5. En hoe nu verder?

Hier ziet u de oorspronkelijke doestellingen afgebeeld (uit het SVV-II en het NVVP) en zoals deze nu is opgesteld voor 2010 in de nota Mobiliteit. Er is daarbij iets paradoxaals aan de hand: mij wordt verteld dat er nog nooit zoveel geld beschikbaar is geweest voor verkeersveiligheid als nu. Ik hoor een bedrag van € 343 tot 2010 op de begroting van verkeer en Waterstaat dat in de brede doeluitkering komt voor provincies, kaderwetgebieden en gemeenten. Hierbij wordt verondersteld dat zij dit bedrag zo ongeveer verdubbelen. Met meer geld dan in het verleden kunnen wij een bescheidener doelstelling realiseren? Een voorbeeld van de wet van de verminderende meeropbrengst? Laten we nog eens goed kijken naar dit onverwachte resultaat.

Ik denk eerlijk gezegd dat er iets anders aan de hand is: we zijn in het beleid onze inspiratie wat kwijt geraakt, het perspectief lijkt verdwenen, de stemming is eruit, we zijn de klap nog niet te boven van het niet beschikbaar komen van de vele miljarden uit de ICES-pot: dus toch een *post-Startprogramma Duurzaam Veilig-depressie*.

Dit betekent overigens niet dat er inhoudelijk op het terrein van Duurzaam veilig niets zou gebeuren. Er zijn een flink aantal interessante ontwikkelingen te melden. Ik heb maar eens een paar koppen laten knippen uit een Verkeerskunde van pas geleden, maar er zijn uiteraard meer interessante voorbeelden te vinden.

Mijn belangrijkste conclusie dit alles overziende was: dat er weer iets nieuws in gang gezet moest gaan worden; de energie moet terug, de interesse moet omhoog. Want laten we ons wel realiseren: er gebeuren elke dag nog ongevallen die niet hadden hoeven gebeuren. Ik heb deze ongevallen al eens eerder vermijdbare ongevallen genoemd: we weten hoe ze te voorkomen en het is maatschappelijk rendabel om in preventie te investeren.

Om een antwoord te vinden op dr vraag hoe nu verder ben ik begin 2004 een discussie gestart. De SWOV heeft een kleine 150 personen uitgenodigd om met ons mee te denken over de beste manier om in de toekomst verdere verbeteringen te bewerkstelligen. Via e-mail zijn in vier ronden vragen gesteld en antwoorden gekomen. Dit is de plaats om iedereen te bedanken voor de creativiteit en de energie die men in deze discussie besteed heeft. Er zijn heel veel zinvolle bijdragen geleverd en de SWOV heeft op een open wijze de reacties samengevat en weer in discussie gebracht. Deze resultaten staan inmiddels bij de SWOV op internet (www.swov.nl).

In de discussie stonden twee vragen centraal: zullen we verder gaan met duurzaam veilig en zo ja hoe dan? Over de eerste vraag was eigenlijk geen verschil van opvatting. Nagenoeg iedereen was positief over de uitgangspunten. Over de tweede vraag werd verschillend gedacht, zo zou ik willen samenvatten. Het hierna volgende is onze analyse van de resultaten van de discussie totnogtoe.

De belangrijkste problemen die wij uit deze discussie hebben afgeleid zijn:

- de basisprincipes en de kennis over duurzaam veilig zijn niet bij iedereen even goed bekend; ervaren professionals verlaten het veld en worden niet overal opgevolgd;
- er blijkt een behoefte aan eigen interpretaties bij de uitvoering, mede gebaseerd op een gebrek aan kennis
- de koppeling tussen theorie en praktijk vindt niet in voldoende mate plaats, waardoor de theorie niet bijgeschaafd kan worden
- de implementatie van Duurzaam Veilig heeft te kampen met organisatorische problemen (hoe de nationale regierol in te vullen, wat betekent decentralisatie van de uitvoering nu precies) en financieringsproblemen
- veiligheid en ook Duurzaam Veilig moeten vaak het onderspit delven in de afweging met andere maatschappelijke vraagstukken (sociale veiligheid, bereikbaarheid)
- Duurzaam veilig heeft te zeer een gezicht gekregen in alleen de infrastructuur

U begrijpt dat ik alleen terug wil kijken om te leren voor de toekomst. Laat ik hier mijn voorstellen aan u voorleggen voor een veiliger, duurzaam veiliger oplossing.

6. De Duurzaam Veilig visie is een sterk merk

Duurzaam veilig is een sterk merk. Ik heb daar de volgende argumenten en overwegingen voor: duurzaamheid is een belangrijke maatschappelijke trend, de uitgangspunten van duurzaam veilig zijn onverkort sterk, duurzaam veilig is goed bekend in Nederland en ondervindt daar veel steun, duurzaam veilig raakt steeds meer bekend in de wereld en er wordt met respect door professionals en de wetenschappelijke wereld over gesproken, en last but not least – er zijn duidelijke aanwijzingen dat de uitvoering van de maatregelen uit het Startprogramma Duurzaam Veilig effectief zijn geweest.

- als onderdeel van duurzame mobiliteit

Duurzaamheid wordt steeds meer een maatschappelijk uitgangspunt, iets dat niet zo gemakkelijk te realiseren is, ook iets om een beetje bang voor te zijn, want 'kunnen we het ons economisch wel permitteren?', en iets waarvan we nog niet precies weten hoe een duurzame samenleving te bereiken. Maar ik verwacht dat dit een kwestie van tijd zal blijken te zijn. In een groot project (Transumo: zullen we de komende jaren proberen na te gaan hoe we onze transportsystemen zo kunnen ombouwen dat gesproken kan worden van duurzame mobiliteit, zodat Nederland Mobiel en leefbaar gehouden kan worden.

De SWOV zal proberen in dit programma Duurzaam Veilig een belangrijke plaats te geven en fundamentele vraagstukken te bestuderen hoe we van het huidige wegverkeersysteem tot een duurzaam veilig wegverkeer kunnen komen. De discussie de afgelopen maanden heeft veel relevante vraagstukken in dit verband aan de orde gesteld. Hoe vaak is niet verzucht: dat is politiek niet haalbaar, daar is geen geld voor, daar hebben we geen ruimte voor, dat is gewoon niet realistisch.

- **door het CPB als een 'robuuste' overheidsinvestering beschouwd**

Hoewel de ICES-claim uiteindelijk niet door is gegaan, recht overeind blijft de conclusie van het CPB staan dat investeren in duurzaam veilig een robuuste overheidsinvestering heeft genoemd.

- **internationaal bekend en gerespecteerd, bijv. EU, WHO en Worldbank**

Daarbij: we nemen waar dat de visie internationaal steun verwerft. Op 7 april 2004 was verkeersveiligheid het onderwerp van World Health Day. Bij die gelegenheid zijn een aantal internationale rapporten verschenen, en de citaten spreken voor zich.

- **er is geen nieuwe informatie tot iets beters te komen**

De SWOV houdt uiteraard de literatuur op het gebied van onderzoek en beleid bij. En scanning van de literatuur leert ons dat de uitgangspunten voor duurzaam veilig, ik zal daar zo iets meer over zeggen, nog steeds het beste is waarop we ons zouden kunnen baseren. Er zijn ons geen nieuwe ideeën of inzichten bekend geworden die de uitgangspunten van duurzaam veilig ter discussie stellen. In de wereld van verkeersveiligheid in Nederland blijken die uitgangspunten niet tot nauwelijks omstreden.

7. De Duurzaam Veilig visie blijft een sterk merk

- **DV als visie moet centraal blijven staan**

Ik concludeer daarom dat de Duurzaam Veilig visie het uitgangspunt van beleid dient te blijven en richtsnoer van onze maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid.

Wel is het mijns inziens dringend nodig 'het paarse boek uit 1992' zullen moeten updaten waarbij niet zozeer de uitgangspunten een herijking vergen, maar wel de ervaringen die we totnogtoe hebben opgedaan verwerkt moeten worden. Nieuwe ontwikkelingen zullen daarbij een rol moeten krijgen, bijvoorbeeld de ITS, voertuigen etc. Ook de onderwerpen die de afgelopen periode wat onderbelicht zijn gebleven, zullen hierin aan bod moeten komen.

- **DV: inspiratie, binding en synergie**

Dit zal overigens pas dan maximaal vrucht afwerpen als we allen deze visie als belangrijk bindend element gaan beschouwen. Het is niet goed voor de bevordering van de verkeersveiligheid als iedereen zo zijn eigen opvattingen tot uitgangspunt van beleid gaat maken.

Dit zou dan ook moeten betekenen dat we zullen moeten zien te bewerkstelligen dat Duurzaam Veilig, ik zal het maar versie 2.0 noemen, ook echt onderschreven wordt door de veiligheidsprofessionals en door alle belangrijke spelers in dit veld: overheden, particuliere organisaties. Ik begrijp heel wel dat deze steun verdiend moet worden en dat daar dus aan gewerkt zal moeten worden. Ik kom daar op terug.

- **alle onderdelen van toekomstig verkeersveiligheidsbeleid kunnen een toets van Duurzaam Veilig doorstaan**

Ik bepleit dus dat activiteiten die we in de toekomst gaan uitvoeren, geplaatst worden in de Duurzaam veilig visie. Niet een paar een beetje duurzaam veilig, en een paar een beetje niet. Als we elementen als functionaliteit, uniformiteit, voorspelbaarheid serieus nemen dan moet het streven er bijvoorbeeld op gericht zijn alle Nederlandse wegbeheerders mee te laten doen. Als we menen dat synergie ons helpen zal, en dat doet het zeker als je beperkte budgetten hebt, dan zullen we Duurzaam veilig DE visie in Nederland moeten maken. Alles wat daarmee in lijn is steunen, en alles dat daarmee in strijd is ontmoedigen.

Vervolgens is ook de vraag hoe zo'n toets eruit zou kunnen zien. Hier raak ik een gevoelig onderwerp, weet ik. En dat is de vraag van grenzen stellen aan verkeersplanologische, verkeerskundige en verkeerstechnische ontwerpen vanuit de duurzaam veilig visie. Ik ben er steeds een sterk voorstander van geweest op inhoudelijke gronden essentiële kenmerken voor duurzaam veilig vast te stellen, als aanbeveling voor wegbeheerders. Daarin speelt dus wat mij betreft geen rol wat op dit ogenblik als 'financieel haalbaar' wordt beoordeeld. We moeten duurzaam veilige kwaliteit definiëren en daarna bezien hoe daar te komen. Ik weet dat totnogtoe de verkeersveiligheidsaudit het in Nederland niet gehaald heeft. Maar ik denk dat we dit nog eens moeten heroverwegen.

8. De Duurzaam-veilig visie *versie 2.0* in hoofdlijnen?

U hebt al begrepen dat ik er een voorstander van ben de discussie die we onlangs gestart zijn voort te zetten ertoe leidend dat we binnenkort *Duurzaam veilig versie 2.0* beschikbaar krijgen. Beschouw mijn volgende opmerkingen als bijdrage aan, of startschot zo u wilt, van deze discussie. Vanwege de tijd zal ik dit nu niet allemaal kunnen uitwerken, maar ik beloof dat in de naaste toekomst, hopenlijk samen met velen hier uit de zaal en daarbuiten, wel te gaan doen.

- **komen tot duurzame oplossingen**

Duurzame oplossingen zijn die oplossingen waar het gewenste en veilige gedrag als vanzelf door de omgeving wordt mogelijk gemaakt en uitgelokt en waar we dus niet afhankelijk zijn van het momentane en individuele keuzes van weggebruikers. Er zijn zodanige omstandigheden aan de weggebruiker aangeboden dat de kans op vergissingen, vergeetachtigheden en fouten, die onbedoeld zijn, niet tot ernstige gevolgen leiden. In deze wijze van zien is een alcohollock in een auto duurzaam en politietoezicht op rijden onder invloed niet. Een gordelreminder is duurzaam, een voorlichtingscampagne niet. Een fysiek rijbaanscheiding op een stroomweg is duurzaam, een dubbele asstreep niet. Een rotonde is duurzaam, verkeerslichten zijn dat niet zonder meer.

- **de mens de maat der dingen: de mens is kwetsbaar**

Komen tot zodanige omstandigheden dat indien een ongeval plaatsvindt een mens daarbij geen ernstig letsel oploopt. Dit is dus een kwestie van snelheid en bescherming. Dit betekent dus dat we moeten uitsluiten dat een auto die 80 km/uur rijdt een voetganger of fietser kan aanrijden, zelfs 50 km/uur is al te hard. Dit betekent bijvoorbeeld ook dat een voetganger of fietser niet onder de wielen van een vrachtauto kan raken.

- **de mens de maat der dingen: de mens maakt fouten**

In de literatuur wordt wel onderscheid gemaakt in vergissingen, vergeetachtigheden, fouten en overtredingen. Het gaat bij de eerste drie dan om *onbedoelde* handelingen van de weggebruiker. We zullen een omgeving aan de weggebruiker moeten aanbieden waar de kans op onbedoelde vergissingen, vergeetachtigheden en fouten zo klein mogelijk wordt gemaakt. Hier komen we terecht bij de drie bekende ontwerpprincipes: functionaliteit, homogeniteit en voorspelbaarheid. Als er vergissingen, vergeetachtigheden, fouten of onbewuste overtredingen worden gemaakt, is de omgeving vergevingsgezind. Overigens in dit verband is bij 'een omgeving' niet alleen te denken aan de weginfrastructuur, maar tevens aan voertuigeigenschappen en ITS-toepassingen.

We zullen de omgeving zo moeten zien aan te passen dat bewuste overtredingen niet gemaakt kunnen worden. Daarbij zullen we wel af moeten van het beeld dat de verkeersonveiligheid in belangrijke mate samenhangt of voortkomt uit crimineel gedrag op de weg.

Heel veel ongevallen gebeuren omdat mensen vergissingen begaan, vergeetachtig zijn, even niet opletten, hun gedrag niet in voldoende mate aanpassen aan de omstandigheden, etc.

- **draagvlak verwerven via geloofwaardige oplossingen**

Verstandige en mondige burgers en weggebruikers in ons land zullen we ervan moeten zien te overtuigen dat duurzaam veilig het leven beter maakt. We zullen vanuit deze optiek ook stevig in discussie moeten gaan met de weggebruikers en communiceren over Duurzaam Veilig. De samenhang tussen de verschillende maatregelen zal beter zichtbaar moeten worden gemaakt. Stroop en azijn. Mijn verwachting is dat we meer draagvlak voor duurzaam veilig zullen verwerven als de maatregelen geloofwaardig worden beoordeeld door deze verstandige en mondige burgers. Speerpunt daarbij is wat mij betreft het snelheidslimietenbeleid.

- **zero tolerance voor de bewuste overtreder**

We weten inmiddels heel goed dat meer en ernstiger overtredingen goede voorspellers blijken te zijn voor ongevallen. Er is dan ook alle reden voor om overtredingen op te sporen en deze mensen 'aan te pakken'. De legitimiteit hiervan wordt vergroot naarmate de regels waar de weggebruiker zich aan te houden heeft geloofwaardiger zijn. En burgers vinden dan ook dat de overheid de orde moet handhaven. Maar dan zou de weggebruiker moeten ophouden met te denken dat hij of zij vervolgens boven de wet zou mogen staan.

En als voor de grote meerderheid van de weggebruikers geloofwaardige oplossingen zijn gecreeerd, kunnen kwaadwillende dan geen kwaad meer? Ik kan me dat eerlijk gezegd niet goed voorstellen tenzij alle vrijheidsgraden geëlimineerd zijn. En daar zijn we nog lang niet aan toe. Dan blijft de vraag: hoe neutraliseren we het gevaarlijke gedrag van de kwaadwillenden en bewuste overtreders? Degenen die ervoor zorgen dat er nu gesproken wordt over verruwing van het verkeersgedrag. Opsporen en bestraffen, zou ik denken.

11. Naar een Tweede Generatie Duurzaam Veilig Maatregelen

Ik wil hier vijf terreinen aanduiden waarop we de komende periode zouden kunnen werken en ik denk dat we binnen ongeveer een jaar tot een aanpak kunnen komen die klinkt als een klok en waarmee de wat depressieve gevoelens van vandaag verdwenen zullen zijn. Want zoals mijn engelse collega tegen mij zei onlangs: met duurzaam veilig hebben jullie goud in handen; wij zijn er jaloers op!

De bevordering van de verkeersveiligheid is een onderwerp dat niet als vanzelf tot stand komt en waarbij vele organisaties actief betrokken zullen moeten zijn. Vele (kleine) stapjes moeten gezet worden. Op weg naar de volwassenheid waarin bevordering van de verkeersveiligheid vanzelfsprekend is. Eenmaal volwassen zal deze visie 'een gewoon onderdeel' zijn van allerlei andere (beleids-)processen. Zolang dat nog niet het geval is, verdient Duurzaam Veilig een aparte behandeling. Doel van die aparte behandeling, ik benadruk dat nog maar eens, is dat Duurzaam Veilig zich in de toekomst geheel zelf kan bedruipen.

12. Implementatie

Bij de implementatie van Duurzaam Veilig zijn totnogtoe veel en grote stappen vooruit gezet. Bij de implementatie van de Tweede Generatie Maatregelen gaat het er uiteindelijk om tussen alle betrokken actoren zodanige afspraken te maken dat uitvoering van die afspraken ertoe leiden zal dat de nationale doelstelling bereikt wordt. Al die actoren hebben daarvoor een gedeelde verantwoordelijkheid. In die situatie hebben we dan een goed inzicht hoe we die doelstelling gaan halen, hoeveel onveiligheid we mogen verwachten als we niets extra's gaan ondernemen, hoeveel veiligheid we uit Europa gaan importeren, hoeveel we verwachten binnen te halen via nationaal beleid, hoeveel met regionaal beleid, met politietoezicht, waar de rijkswegbeheerder zich voor aan de lat plaatst, etc. Vrijblijvendheid en onduidelijkheid zouden dienen te verdwijnen. Vroeger zouden we dan de Rijksoverheid hebben aangekeken, nu moeten we onszelf aankijken: *'don't ask what your country can do for you, ask what you can do for your country'*, zei president Kennedy.

Mijn voorstel is om de gezamenlijke actoren een *Verkeersveiligheidsakkoord* te laten opstellen en te organiseren dat daar volgend jaar rond deze tijd het commitment bevestigd wordt, bijvoorbeeld door er handtekeningen onder te plaatsen. Dit is uitvoering van zoiets als het Europese *Road Safety Charter* voor Duurzaam Veilig. Wat mij betreft worden hier alle organisaties uitgenodigd hieraan deel te nemen die een rol zouden moeten en willen spelen: overheden, de politie en justitie, maatschappelijke organisaties, private sector. Dit gaat derhalve een stap verder dan het Startconvenant Duurzaam veilig waar alleen overheidsorganisaties bij betrokken waren.

De ANWB en de SWOV zijn gaarne bereid een NVVC2005 te organiseren waarin het *Verkeersveiligheidsakkoord* gepresenteerd wordt en na bespreking en vaststelling de handtekeningen worden geplaatst.

In de tussentijd moet er overigens wel nog veel werk worden verzet. Daarbij zullen we in het bijzonder een aantal uitvoeringsproblemen van een oplossing moeten voorzien, welke genoemd zijn in de afgelopen maanden in de e-mail discussie.

Overigens zullen in dit Verkeersveiligheidsakkoord ook de volgende vier onderwerpen een plaatsje moeten krijgen: integratie, beleidsinnovatie, kennisontwikkeling en –verspreiding.

13. Integratie

Als een van de kenmerken van duurzaam veilige uitvoering is het preventieve karakter genoemd: ongevallen voorkomen en niet situaties aanpassen omdat ongevallen gebeurd zijn. Er werd toen vooral gedacht aan de ruimtelijke ordening en stedenbouw en de laatste jaren is er hier en daar ook flink aan getrokken. Maar uit 'het veld' begrijp ik dat we daar nog niet in geslaagd zijn. Ook een integratie met mobiliteitsbeleid en infrastructuurbeleid, integratie met bereikbaarheid en leefbaarheid dus, komt nog moeizaam van de grond. Er zijn overigens nog meer onderwerpen te noemen waarbij het verstandig is mogelijkheden voor samen optrekken te verkennen: milieu, gezondheidszorg, ons sociale stelsel, demografische ontwikkelingen, sociaal-culturele ontwikkelingen, ruimtelijke

ontwikkelingen. Het lijkt me geboden verkenningen uit te voeren op deze terreinen teneinde de kansen en bedreigingen voor de bevordering van de verkeersveiligheid in beeld te krijgen.

Er is nog een argument van veel opportunistische, strategischer of cynischer aard. Kies het adjectief dat u het meest aanspreekt: *Duurzaam veilig is niet te realiseren met uitsluitend duurzaam veilig geld*. Dat vonden we in het verleden al, dat geldt nu nog steeds. Het blijkt ook praktisch te zijn, zo hebben we geleerd, dat duurzaam veilige maatregelen bijna altijd ook met andere budgetten zijn meegefinancierd.

Zie hier een heel wezenlijke opgave voor duurzaam veilig: vaststellen wie onze partners zouden kunnen zijn, achterhalen welke drijfveren er aan gene zijde bestaan, analyseren waar er samenwerkingsmogelijkheden zijn en proberen vast te stellen op welke onderwerpen op welke wijze samengewerkt kan worden en vervolgens die samenwerking vormgeven.

14. Beleidsinnovatie

Als de decentrale uitvoering van beleid gaat plaatsvinden: in de provincies, in de kaderwetgebieden, in gemeenten en waterschappen, maar evenzeer in politieregio's, in 3VOafdelingen, zal niet overal opnieuw het wiel uitgevonden moeten gaan worden. Juist nieuwe initiatieven, creatieve ideeën moeten een kans kunnen krijgen, waarbij we er dan natuurlijk wel van moeten leren en vervolgens de informatie moeten delen. Ik stel voor dat we in Nederland als onderdeel van dit initiatief een bepaalde faciliteit daarvoor oprichten. Dit zal de mogelijkheid moeten bieden innovatieve ontwikkelingen aan te moedigen en de uitvoering daarvan te faciliteren.

15. Kennisontwikkeling

Dames en heren, bevorderen van verkeersveiligheid is een vak en zal zoveel mogelijk 'evidence based' moeten zijn. Net zo min als we kwakzalvers aan ziekbedden mogen toestaan, mogen we het lot van potentiële verkeersslachtoffers in handen leggen van mensen zonder kennis. We laten ook niet toe dat een opdrachtgever voor een gebouw tegen een constructeur zegt dat de afmetingen van de kolommen hem niet bevallen en de kolommen wel wat slanker mogen. Daarmee heb ik niet gezegd dat politici ontslagen zijn van hun verantwoordelijkheid om keuzes en afwegingen te maken. Maar wel gebaseerd op de feiten, 'evidence based'. We weten nog niet alles rondom Duurzaam Veilig, we leren wel maar dat gebeurt volgens mijn waarneming nog te weinig en te weinig systematisch. Daarbij zie ik wel interessante ontwikkelingen in het land, zoals activiteiten om veiliger bermen te maken, activiteiten om een stroomweg in Overijssel gefaseerd aan te leggen etc. Dat acht ik beloftevolle ontwikkelingen en het is goed als er een gezaghebbend 'clearinghouse' of een review systeem wordt opgericht dat beoordelingen uitspreekt en waar men in de praktijk op kan terugvallen. Daarnaast acht ik het tijd dat op het gebied van kennisontwikkeling er een versnelling plaatsvindt en een betere afstemming. Daarom bepleit ik kennismanagement en kennisontwikkeling als een van de vijf kernelementen in dit initiatief.

16. Kennisoverdracht

Er zijn verschillende redenen om de kennisoverdracht ook onderdeel te laten zijn van dit initiatief. Allereerst verdwijnen er steeds mensen uit de verkeersveiligheidswereld en treden er nieuwe mensen toe. Verder is een hele nieuwe generatie bestuurders aangetreden vergeleken met degenen die het Paarse Boek en het Startprogramma kennen. Ook willen we integraler werken en zullen dus ook professionals op die andere beleidsterreinen van duurzaam veilig iets moeten weten. Tenslotte hebben we nog niet systematisch geprobeerd Duurzaam Veilig onderdeel te laten zijn van het curriculum van opleidingen.

Daarbij is het internet een fantastisch medium om snel te kunnen communiceren. Maar ook het persoonlijk contact is in dit geheel van groot belang. Ik praat daarbij over alle aspecten van Duurzaam Veilig en niet alleen over de infrastructuur.

Een laatste punt is de kennisoverdracht aan onze weggebruikers, of liever gezegd communicatie met onze weggebruikers. Ook dit onderwerp is een punt van aandacht. Met name omdat mijns inziens in de toekomst we beperkende maatregelen voor weggebruikers alleen geaccepteerd zullen krijgen als we daar goed over communiceren en weggebruikers begrijpen wat er van hen verwacht wordt en waarom.

17. Samen een Verkeersveiligheidsakkoord opstellen en gaan uitvoeren

Het wordt tijd om mijn voorstel samen te vatten. Volgend jaar rond deze tijd organiseren wij een bijeenkomst, bijvoorbeeld een NVVC2005, waarin een samenhangend pakket maatregelen wordt gepresenteerd over de vijf hier gepresenteerde onderwerpen: *het Verkeersveiligheidsakkoord gebaseerd op Duurzaam Veilig versie 2.0*. Bij uitvoering van dat akkoord zal de verkeersveiligheidsdoelstelling bereikt met de uitvoering van de Tweede Generatie Duurzaam Veilig maatregelen. Alle organisaties die een bijdrage zouden kunnen leveren, worden dan uitgenodigd hun handtekening te zetten onder dat akkoord teneinde zich daaraan te committeren. Wellicht dat we een task-force zouden moeten oprichten: *het Nationaal Comité Duurzaam Veilig*? Ik heb minister Peijs uitgenodigd bij dit proces een stimulerende rol te spelen en ik hoop vandaag haar reactie daarop te horen. Verder nodig ik vertegenwoordigers van de kernspelers op dit gebied uit om samen een werkbezoek te brengen aan het Verenigd Koninkrijk, zoals bekend het veiligste land ter wereld, om ons daar te laten inspireren.

18. SLOTZIN

Dames en heren, ik lees regelmatig in een advertentie in de krant: het begint met ambitie.... Er is zeker reden voor ambitie. Visie, kennis, inspiratie, vakmanschap, samenspel, middelen maken ambitie tot werkelijkheid. Vermijdbare ongevallen gebeuren nog elke dag. Wij kunnen ervoor zorgen dat er minder verkeersslachtoffers gaan vallen. Zien we elkaar over een jaar terug bij de start van de uitvoering van een Verkeersveiligheidsakkoord?

Ik dank u voor uw aandacht.