

Fred Wegman, SWOV: Wereldwijd veiliger verkeer met Safe System Approach, gebaseerd op Duurzaam Veilig

‘Wat hier werkt, werkt elders niet, of anders’

De Verenigde Naties zetten in op de ‘Safe System Approach’, gebaseerd op het Nederlandse Duurzaam Veilig, om het aantal verkeersdoden in 2020 te halveren. Implementatie van deze benadering door lokale experts geeft de grootste kans op succes, zegt Fred Wegman, adviseur bij Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid en hoogleraar Verkeersveiligheid.

Om het aantal verkeersdoden wereldwijd drastisch terug te brengen zijn de Verenigde Naties (VN) in 2011 gestart met de ‘Decade of Action’ voor verkeersveiligheid. Ze hanteren daarbij de ‘Safe System Approach’, een benadering gebaseerd op het Nederlandse Duurzaam Veilig. ‘Maar wat hier werkt, werkt in een ander land misschien niet, of anders’, zegt Fred Wegman. ‘Landen verschillen bijvoorbeeld enorm in cultuur, motorisatiegraad, mortaliteit, en reeds gevoerd beleid. Dat vergt een passende aanpak, die overigens niet voor elk land uniek hoeft te zijn. Meestal gaat het om zelfde type maatregelen die anders worden toegepast.’

De beste aanpak is volgens Wegman om lokale experts, met kennis van de lokale omstandigheden, zelf de Safe System Approach te laten implementeren. ‘Wij kunnen kennis aan deze mensen overdragen en ze begeleiden, maar zij moeten zelf hun eigen problemen analyseren en oplossingen daarvoor bedenken. Als gesprekspartner

denk ik regelmatig met experts in verschillende landen mee, maar uiteindelijk moeten zij het zelf doen.’

Als voorbeeld van hoe onze kennis over verkeersveiligheid kan worden toegepast in andere landen noemt Wegman de bussystemen in Latijns-Amerika. ‘Sommige grote steden bouwen het liefst metrosystemen voor snel binnenstedelijk verkeer, maar dat is voor landen in deze regio een te grote investering. Vandaar dat ze tegenwoordig kiezen voor Bus Rapid Transit (BRT): bussen met hoge frequentie op een eigen gescheiden rijbaan in het midden van een bestaande weg. Daarbij lopen ze wel aan tegen problemen met de veiligheid van overstekende passagiers en bij het passeren van kruispunten. Hoewel wij zelf niet dit soort BRT-systemen kennen, zijn onze Duurzaam Veilig-principes wel te vertalen naar deze situatie. Mede op basis van die principes is nu een handleiding geschreven hoe veilige busbanen te ontwerpen.’

Pakistan zet het leger in als verkeershandhaver

Dat dezelfde aanpak van snel en goedkoop transport ook kan mislukken zag Wegman in Delhi in India. ‘Het verbod voor automobilisten om op de

Fred Wegman, SWOV: ‘Wij kunnen lokale experts opleiden en begeleiden, maar ze moeten zelf hun verkeersveiligheidsproblemen analyseren en oplossen’



Bogotá (Colombia) heeft een Bus Rapid Transit-systeem waarbij ook aandacht is geschonken aan de veiligheid van overstekende passagiers



Fred Wegman, adviseur SWOV, hoogleraar Verkeersveiligheid

busbaan te rijden, wordt in feite niet gehandhaafd en dus rijden daar volop auto's op de busbaan. Handhaving is een van de belangrijke pijlers onder verkeersveiligheid, en het is daarom moeilijk om grote stappen in de verkeersveiligheid te maken in landen met een cultuur waarin de politie weinig respect geniet en men bekeuringen ervaart als een manier om een politieman extra inkomsten te verschaffen. Corruptie bij de politie is helaas wijdverspreid in veel landen. In Pakistan is dit bijvoorbeeld opgelost door het leger in te zetten als verkeershandhaver op auto-snelwegen, maar dat is echt een paardenmiddel. Beter is om het hele systeem van de politie in deze landen te veranderen, maar dat is niet eenvoudig.’

Er liggen nog de nodige uitdagingen om het verkeer wereldwijd veiliger te maken. Op dit moment zijn er circa 1,3 miljoen verkeersdoden per jaar, en als er niets verandert neemt dit aantal in 2020 toe tot 1,9 miljoen. De VN hebben als

doelstelling voor 2020 een halvering van dit aantal tot niet meer dan 950.000 verkeersdoden wereldwijd. ‘Het probleem van verkeersveiligheid is door veel organisaties opgepakt,’ zegt Wegman. ‘Maar op dit moment zie ik echter nog geen grote veranderingen. In een project van de FIA, waaraan ik namens de SWOV meewerk, gaan we onder andere na of de voorspelde trend inmiddels al is doorbroken, bijvoorbeeld door de economische crisis of, beter natuurlijk, door geïmplementeerde verkeersveiligheidsmaatregelen. Naar mijn verwachting is dat nu nog niet het geval.’

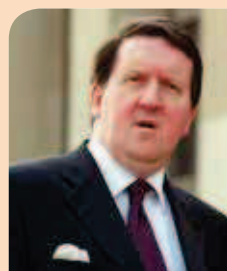
Geen wijn meer bij de lunch

Hoewel het moeilijk is om de trend te keren, is het volgens Wegman echter niet onmogelijk. ‘We hebben in Europa gezien dat verschillende landen, zoals Frankrijk en Ierland, enorme stappen hebben gezet in een hele korte tijd. We hielden dat niet voor mogelijk omdat er een cultuuromslag voor nodig was: geen wijn meer bij de lunch

bijvoorbeeld. Het kan dus, maar ik zie nog voldoende uitdagingen, ook voor mezelf, om het proces te versnellen.’

Politieke besluitvorming beïnvloeden

Mogelijkheden daarvoor liggen bijvoorbeeld op het gebied van internationale samenwerking, die verkend wordt in het FIA-project waar Wegman in participeert, en waarvan de resultaten dit najaar worden gepubliceerd. ‘We onderzoeken hoe de automobiellclubs uit de verschillende landen van elkaar kunnen leren, bijvoorbeeld over hoe zij de politieke besluitvorming in hun eigen land kunnen beïnvloeden. Daarnaast brengen we de rol van internationale spelers op het gebied van verkeersveiligheid, zoals de WHO en de Wereldbank, in kaart. Hieruit volgt een advies wat de FIA op het internationale toneel kan doen om de verkeersveiligheid te verbeteren.’ (LW) ←



George Robertson, Voorzitter Commission for Global Road Safety

De vooruitgang gaat te langzaam

‘Verkeersongevallen zijn een wereldwijde epidemie, een te voorkomen plaag voor jongeren en een belangrijke gezondheids- en ontwikkelingsbarrière. We zijn nu twee jaar onderweg met de Decade of Action for Road Safety 2011-2020. De lancering en de 10-jarige campagne die er aan voorafging hebben een verbetering van het bewustzijn over verkeersveiligheid onder overheden en internationale organisaties teweeggebracht. Maar de vooruitgang gaat te

langzaam. Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers is niet verminderd en veel landen, waaronder sommige grote economieën, ontkennen nog steeds de omvang van hun verkeersveiligheidsprobleem. De komende twee jaar zal de internationale gemeenschap beslissen over de prioriteiten die de Millennium Doelstellingen op het gebied van ontwikkeling zullen vervangen, en de post-2015 agenda van duurzame ontwikkeling bepalen. Het voorkomen van verkeersongevallen moet deel van dit kader uitmaken.

Het voorkomen van verkeersongevallen had eigenlijk allang opgenomen moeten zijn in de huidige inspanningen om de wereldwijde gezondheid te verbeteren, klimaatverandering tegen te gaan en ongelijkheid en armoede te bestrijden. De afwezigheid van verkeersveiligheid is een verbindend symptoom van al deze 21e eeuwse uitdagingen. Nu, in het post-2015 debat, hebben we een ongeëvenaarde kans om een brede en sterke coalitie te bouwen die commitment heeft om samen de wegen veiliger te maken voor iedereen.’

Naar solide ongevalsdatassystemen

‘De ‘International Traffic Safety Data and Analysis Group’ (IRTAD) is een langjarige werkgroep van het ‘International Transport Forum’ (ITS) voor dataverzameling en -analyse van verkeersveiligheid. Momenteel maken verkeersveiligheids-experts en statistici uit 35 landen er deel van uit. In 2008 heeft het ITS – zich bewust van de veiligheidsuitdagingen in niet-IRTAD landen en met ondersteuning van de ‘Global Road Safety Facility’ van de Wereldbank – het concept van twinning

(samenwerking) tussen een IRTAD-land en potentiële nieuwe landen geïnitieerd, om deze landen bij te staan met het ontwikkelen van solide ongevalsdatassystemen. De eerste IRTAD-twinning ontstond tussen Argentinië en Spanje. Het succes hiervan leidde tot een wens voor bredere samenwerking op het gebied van dataverzameling en -analyse voor verkeersveiligheid in Ibero-Amerika. In 2012 lanceerden de regeringen van 18 landen het Ibero-Amerikaanse Verkeersveiligheidsobservatorium (OISEVI), ondersteund door een regionale verkeersveilig-

heidsdatabase ontworpen op basis van het ‘IRTAD-LAC’ model. Beide zijn krachtige hulpmiddelen om een dynamiek voor verkeersveiligheid te creëren in Ibero-Amerika, vooruitgang in de regio te monitoren op basis van gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, en best practices met elkaar te delen. IRTAD heeft diverse andere twinning-projecten opgestart met partners, zoals de Wereldbank, de Inter-Amerikaanse Ontwikkelingsbank en de FIA Foundation, en kan bijdragen aan de instelling van andere regionale observatoria voor verkeersveiligheid.’



José Viegas, Secretaris-Generaal, International Transport Forum IRTAD in Ibero-Amerika