

# Verkeersveiligheid (nu niet of nauwelijks) in OV- concessie

## Gewetensvraag

Stel: U bent buschauffeur en –door alle drukte op de weg- ligt u achter op schema. U moet nog een klein kilometertje naar het eindpunt, door een woonwijk. Dat is een sober ingerichte 30km/u zone met enkele busvriendelijke snelheidsremmers. Uw baas (en dus ook u) wordt afgerekend op stiptheid.

**Gewetensvraag: gaat u 30km/u rijden?**

## Bereikbaarheid, leefbaarheid en eeeeehhhhhhh....?

Beleid voor verkeer en vervoer beziet *bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid* in hun samenhang.

Dat ligt anders bij het aanbesteden van een OV-concessie:

- bereikbaarheid is omvattend en tot in het detail uitgewerkt (frequentie, stiptheid, etc),
- leefbaarheid komt zijdelings aan de orde (schone brandstoffen, schone motoren etc),
- verkeersveiligheid komt niet of nauwelijks aan de orde (de gangbare wettelijke eisen, die toch al verplicht zijn, in het beste geval nog een dodehoekspiegel)

En dat is opmerkelijk, want het openbaar vervoer maakt deel uit van het overheidsbeleid, sterker nog: het is een visitekaartje van de overheid, openbaar vervoer is (deels) met belastinggeld gefinancierd.

## Is de bus dan een probleem voor verkeersveiligheid?

Voor de inzittenden is het probleem voor verkeersveiligheid niet groot: daar vallen jaarlijks 1 dode en 29 ziekenhuisgewonden. Buiten –c.q. onder- de bus is er wél sprake van een probleem: daar worden jaarlijks 22 doden en 114 ziekenhuisgewonden geregistreerd, vooral fietsers en voetgangers. Dat is nog los van de subjectieve onveiligheid.

De SWOV constateert in een studie naar onveiligheid van zwaar verkeer: *“Bussen zijn veel vaker betrokken bij ongevallen en veel van de ongevallen hebben een dodelijke afloop. Ook is het inzetgebied, voornamelijk binnen de bebouwde kom, met veel conflictkansen, van belang”*

## Is de bus alleen maar slecht voor verkeersveiligheid?

De bus is niet alleen maar slecht voor verkeersveiligheid. Het risico van een busreiziger is aanmerkelijk lager dan het risico van een bromfietser of een automobilist.

Beter en meer gebruik van het openbaar vervoer kan resulteren in meer verkeersveiligheid. Daaraan zijn wel voorwaarden verbonden, bijvoorbeeld dat voor- en natransport en overstappen op een veilige wijze kunnen plaatsvinden.

Het OV vormt dus zowel kans als bedreiging voor verkeersveiligheid.



## Is er iets aan te doen?

Er veel te winnen als zowel de concessieverlener als de vervoerder hun verantwoordelijkheid nemen.

De concessieverlener moet bijvoorbeeld:

- niet alleen *de reiziger in de bus*, maar *alle verkeersdeelnemers* als 'de klant' van het openbaar vervoer zien.
- niet alleen bereikbaarheid maar ook leefbaarheid en verkeersveiligheid een passende plaats geven in de doelstelling en uitwerking van de concessie.
- verkeersveiligheid een plaats geven in de monitoring, al dan niet met een prikkel voor de vervoerder wanneer er sprake is van verwijtbare ongevallen.

De vervoerder moet bijvoorbeeld:

- onderbouwen dat -als de concessie tussentijds wordt bijgesteld- dit redelijkerwijs geen negatieve gevolgen voor verkeersveiligheid heeft.
- ook jaarlijks over verkeersveiligheid rapporteren. Daarbij kan hij -vanuit zijn ruime praktijkervaring- vaak goede aanbevelingen doen aan de verschillende wegbeheerders over onveilige situaties, al dan niet met een positieve prikkel voor de vervoerder.
- mede beoordeeld worden op de wijze waarop verkeersveiligheid is gewaarborgd in de bedrijfsvoering. Bijvoorbeeld wanneer 'safety culture' in het bedrijf is doorgevoerd. Verkeersveiligheid is dan niet alleen eis, maar ook een van de gunningcriteria.

Dit alles is niet kostbaar. De kosten van verkeersveiligheid –voor zo ver die er zijn- zijn waarschijnlijk niet of nauwelijks terug te vinden in een concessie.

Het aantal verkeersdoden bij ongevallen met bussen dezelfde orde grootte heeft als het aantal doden op spoorwegovergangen. Er worden echter miljoenen gependend aan ongelijkvloers maken van spoorwegkruisingen! Ergo: op dit moment kiezen we dus voor ongelijkvloers maken van spoorwegovergangen (zeer kostbare maatregelen) en tegelijk veronachtzamen we de mogelijkheid om de bus veiliger te maken (met maatregelen die niets of nauwelijks iets kosten...).

## Hoe reageert een concessieverlener?

Bovenstaande punten zijn voorgelegd aan een concessieverlener. De concessieverlener geeft aan wel een aantal concrete aanbevelingen over te nemen, maar haakt af waar het er echt op aan komt.

Verkeersveiligheid is iets voor de politie. Hieronder het citaat van de concessieverlener:

*"Wij hebben met zeer veel interesse kennis genomen van uw rapport (het rapport Walraad Verkeersadvisering).*

- *Wij zullen de vervoerder via het bestek verplichten zijn chauffeurs een cursus met betrekking tot het veilig deelnemen aan het verkeer laten volgen.*
- *Tevens zullen wij de vervoerder verplichten zijn chauffeurs op het belang van verkeersveilig weggedrag te wijzen.*
- *Ook zullen wij de vervoerder verplichten verkeersonveilige situaties pro-actief aan de provincie te melden.*
- *Tevens zullen wij de vervoerder vragen om zo veel mogelijk rekening te houden met de verkeersveiligheid bij het opstellen van zijn jaarlijkse dienstregeling. Zo dient hij in ieder geval een dienstregeling op te stellen waarbij aansluitingen kunnen worden gehaald zonder dat chauffeurs hierbij overtreding moeten maken of dat dit onveilig weggedrag tot gevolg heeft.*

*Wij zullen het aspect verkeersveiligheid echter niet als één van de gunningscriteria opnemen. Tevens zijn wij van mening dat de controle op de verkeersveiligheid een taak van de politie is en niet van de concessieverlener."*

## Conclusie:

Er is het nodige te winnen voor verkeersveiligheid, en dat zonder dat het noemenswaardige kosten met zich meebrengt. Maar het vraagt nog wel het nodige aan zendingswerk voor verkeersveiligheid! Met samenwerken bereik je meer.