

Kosten van onderzoek versus doorstroming bij ongelukken

John de Croon

3 oktober 2014

Zo met enige regelmaat komt het (helaas) voor dat het hoofdwegennet voor een belangrijk deel stil staat. Zo stond afgelopen maandag Rotterdam vast, voor een belangrijk deel veroorzaakt omdat een vrachtwagen op de Van Brienoordbrug door de vangrail reed en er dieselolie op de weg kwam dat verwijderd moest worden. Gisteren stonden veel automobilisten in de Stedendriehoek (Apeldoorn, Deventer, Zutphen) naar de achterlichten van hun voorganger te kijken omdat een truck met gasflessen nabij een tankstation aan de A50 vlam had gevat. Op 9 september stond de regio rondom Den Bosch stil na een ongeval. Wat in het geval van een ongeval (en ook op 9 september) nogal eens gebeurt, is dat de politie de weg voor technisch onderzoek afsluit voor het vaststellen van de aansprakelijkheid en schade-afhandeling. Het gevolg laat zich raden: enorme files. Het afsluiten is vanuit juridisch perspectief wel logisch. Maar is het ook zo logisch als we er met een asset management bril tegenaan kijken? Kan de politie beter niet vooraf een kosten/batenanalyse maken en indien financieel interessant de weg zo snel mogelijk vrijgeven zonder schadeonderzoek? Zo worden files met bijbehorende maatschappelijke stilstandskosten vermeden en we kunnen afspreken dat de verzekeringsmaatschappij de schade aan alle direct betrokkenen direct uitkeert (ongeacht de aansprakelijkheid), waarbij de in totaal hogere uitkeringen in de verzekeringspremies verdisconteerd worden. Een hogere verzekeringspremie die dus gecompenseerd wordt door lagere maatschappelijke kosten. Slim?

We gaan die afweging maken met een kosten/batenanalyse aan de hand van het genoemde ongeval op 9 september jongstleden. We kijken daarbij naar de stilstandskosten en de mogelijkheid deze te reduceren (batenkant) en vergelijken die baten met de schade van de auto's die betrokken waren bij de crash en de letselschade (kostenkant). We kijken met een schuin oog naar de onzekerheid van de getallen en trekken dan een conclusie.

Op die 9 september was er om 6.17 een ongeluk op de A2 van Den Bosch richting Utrecht. Er waren twee auto's en een vrachtwagen betrokken. Naast materiele schade waren er helaas twee gewonden. De politie heeft besloten voor technisch onderzoek drie van de vier rijstroken af te sluiten met grote files tot gevolg. Voordat we naar de kosten daarvan kijken, eerst een aantal feiten.

Om half 7 staat er op de A2 al 6 km file en om 8 uur zelfs 17 km. Op de aanpalende A15 stroomt het 3 km vol (want verkeer dat de A2 richting Utrecht wil nemen kan niet verder) en op de omleidingen is het nog slechter: op de A59 van Den Bosch richting het westen staat 9 km file en op de vervolgroute (A27 richting Gorinchem) staat 11 km file. Om 9 uur wordt de A2 vrijgegeven (een uur eerder dan verwacht) en is de file op die A2 tot 14 km geslonken. Echter op de A59 staat dan 19 km file en een zelfde lengte staat op de A27. Een uur later is de A2 weer leeg, maar staan op de A59 en A27 nog respectievelijk 16 en 7 km file¹. Ondertussen riep Rijkswaterstaat mensen op die de reis nog moesten aanvangen, de reis uit te stellen of om op een andere manier te gaan reizen. Het is duidelijk dat voor gebruikers van de weg de kwaliteit van de functie niet zo best was. Dat leidde tot aanzienlijke directe gevolgcosten.

De A2 heeft deels 3 en deels 4 wegstroken (voor het gemak rekenen we met 3,5), de andere snelwegen 2. Stel nu dat er per kilometer file 120 auto's staan² en dat een uur file per auto 26,25 euro kost³. De gevolgcosten van het ongeval zijn dan hieronder te zien. Daarbij zijn de stilstandskosten voor de eenvoud telkens voor het gemiddelde van twee opeenvolgende periodes berekend.

¹ De Stentor, 10 september 2014

² Voor kengetallen zie <http://www.kennislink.nl/publicaties/file>

³ <http://www.nrc.nl/carriere/2013/06/17/uurtje-in-de-file-kost-2625-euro/>

Tijdstip	Filelengte (km)						Tijd (min)	Lengte x tijd	Aantal auto's per km	Aantal wegstroken					Aantal auto's					Tijd (min)	Aantal x tijd	Stilstandskosten (o.b.v. 26,25 per auto per uur)	
	A2	A15	A59	A27	Totaal	Gem.				A2	A15	A59	A27	A2	A15	A59	A27	Totaal	Gem.				
6:30	6	0	0	0	6	23	30	690	120	3,5	2	2	2	2520	0	0	0	2520	7590	30	5692,5	€ 149.428	
7:00	17	3	9	11	40	46	60	2760		3,5	2	2	2	7140	720	2160	2640	12660	13830	60	20745	€ 544.556	
8:00	14	0	19	19	52	37,5	60	2250		3,5	2	2	2	5880	0	4560	4560	15000	10260	60	15390	€ 403.988	
9:00	0	0	16	7	23	11,5	60	690		3,5	2	2	2	0	0	3840	1680	5520	2760	60	4140	€ 108.675	
10:00	0	0	0	0	0	0	0	6390		3,5	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	€ 0
																							€ 1.206.647

Hieruit blijkt dat de stilstandskosten bijna 1,2 miljoen euro zijn. Nu staat er normaal ook wel file op dit tijdstip op de A2 richting Utrecht, dus de extra stilstandskosten als gevolg van de wegafsluiting zijn wat lager (bij 4 km gemiddeld ongeveer 2 ton). Zou als gevolg van het snel vrijgeven van de wegstroken er 'slechts' 4 km extra file zijn, dan zijn de baten grofweg 8 ton.

Voor de kosten van de directe schade kunnen we gissen, maar ik doe toch een poging. Stel dat de twee auto's volledig afgeschreven werden (voor het gemak gemiddeld 25.000 euro per stuk⁴) en dat daar voor de truck nog 50.000 euro bij komt. Zoals aangegeven waren er twee gewonden met een ziekenhuisopname. In 2009 waren de letselschadekosten voor een ernstig verkeersgewonde bijna 281.000 euro⁵. We rekenen nu even met 6 ton aan letselschade. De directe schadekosten van 7 ton komen dus aardig overeen met de baten.

Nu zit in deze berekening nogal wat 'onzekerheid'. Wat te denken van de duur van de afsluiting (in dit voorbeeld was de A2 een uur eerder vrijgegeven dan verwacht, maar in werkelijkheid was de file op de A59 pas rond 12 uur opgelost⁶), aantal auto's dat in de file terecht komt, de normale filelengte op de A2, de kosten per auto in de file, de directe gevolgschade (wat zijn de auto's waard, wat is de schade van de lading bij vrachtwagens) en niet te vergeten de letselschade. De baten variëren grofweg tussen de 3 ton en 1,3 miljoen. De directe schade varieert nog veel sterker: vallen de medische kosten mee dan zijn die minimaal een ton en in geval van blijvende invaliditeit wel een paar miljoen.

Het is wel duidelijk dat een agent niet kan overzien welk gevolg het te nemen besluit heeft. De agent kent op het moment van afsluiten zowel de kosten van het ongeval als de kosten van de afsluiting van de weg niet. Uit het rekenvoorbeeld blijkt dat de stilstandskosten en de kosten van de directe schade zelfs in dit extreme geval dicht bij elkaar liggen, maar dat er heel veel onzekerheid in de getallen zit. Het kan dus vooraf gezien alle kanten op. Hoe een agent derhalve een verdedigbaar individueel besluit moet nemen onder deze omstandigheden is volstrekt onduidelijk. Dat betekent dat er een algemene regel gehanteerd moet worden. Omdat voor veel ongevallen de schadekosten waarschijnlijk hoger zijn dan de filekosten⁷, is mijn eerste indruk dat het beleid om af te sluiten en onderzoek te doen naar de oorzaak het meest verstandige is.

Maar of het altijd het meest verstandige is, kan met een algemeen onderzoek aangetoond worden (ik ben wel benieuwd naar). De stappen om te komen tot een algemene regel nodig hebben we eerder beschreven, net als het toepassen van die regel⁸. Tot die tijd, maar ook daarna, wens ik iedereen vooral een ongeval vrije reis.

John de Croon is partner bij AssetResolutions B.V., een bedrijf dat hij samen met Ype Wijnia heeft opgericht. Beurtelings geven ze in deze wekelijkse column hun visie op een aspect van asset management. De columns staan gepubliceerd op de website van AssetResolutions, www.assetresolutions.nl/nl/column

⁴ <http://gemiddeldgezien.nl/prijzen/gemiddelde-prijs-auto>

⁵ <http://www.letselschade.nl/statistiek-cijfers/kosten-van-letselschade-in-het-verkeer-in-beeld/>

⁶ <http://www.nu.nl/binnenland/3872776/lange-files-a2-ongeluk-bij-beesd.html>

⁷ http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Kosten_verkeersonveiligheid.pdf

⁸ <http://www.assetresolutions.nl/nl/column/asset-management-voor-dummies>