

Discussietafel Forensen en zakelijke rijders

WENSBEELDEN

Verkeersveiligheid is een vanzelfsprekend facet geworden van het woon-werkverkeer, naast de meer voor de hand liggende eisen als snelheid en comfort.

In het bedrijfsleven heerst een *safetyculture die is gebaseerd op* risico-indicatoren, zoals een verbod op telefoneren tijdens het rijden. Het voordeel van het werken met risicofactoren is dat ze beter aan actoren te koppelen zijn.

Verkeersveiligheid krijgt door een andere *framing* meer gewicht binnen deze mobiliteitsgroep. Het wordt hierdoor niet alleen een verantwoordelijkheid van de rijksoverheid. Ongevallen leiden immers tot files, productieverlies, mantelzorg of imagoschade bij bedrijven.

De bewegingsvrijheid voor een voertuig wordt bepaald door het potentiële risico dat het voor zijn omgeving vormt. Naarmate een voertuig meer een gevaar vormt voor de veiligheid van anderen wordt de vrijheid meer beperkt.

Realiseren van wensbeelden

Het realiseren van de wensbeelden vanuit 'eigen verantwoordelijkheid' ligt bij deze mobiliteitsgroep lastig.

Dat mensen zich verantwoordelijk voelen, wil nog niet zeggen dat zij ook automatisch de juiste dingen doen.

Er zal daarom een grote rol voor de overheid weggelegd blijven, o.a. door sturend op te treden bij overgang naar de autonoom rijdende voertuigen.

Situatieschets

De werkende bevolking vormt ongeveer 40% van de totale bevolking. Degenen die met de auto de woon-werkafstand afleggen, zijn in principe flexibel in hun routekeuze. De aanwezigheid van bruggen en tunnels op de route kunnen die flexibiliteit inperken. Daarnaast is er nog de rol van wordt de rol van navigatiesystemen: deze worden vaak sterker gevolgd dan de aanwijzingen van de wegbeheerder

Tijdens de spitsuren gebeuren relatief veel ongevallen. Hierbij moet worden opgemerkt dat de avondspits, veel meer dan de ochtendspits, is vermengd met recreatief verkeer maar deels ook met ketenmobiliteit die onterecht het stempel 'recreatief verkeer' heeft gekregen: van werk naar de supermarkt en dan naar huis of van werk naar de kinderopvang en dan naar huis.

Circa 50% van de woon-werkafstanden zijn per e-bike af te leggen. Vooralsnog bestaat het beeld echter dat de e-bike toch vooral voor recreatieve doeleinden wordt gebruikt en met name door ouderen.

Ondanks ontwikkelingen als verstedelijking lijken mensen, conform de Brederwet, hun reisafstanden voor woon-werk te behouden. Maar het behoud van werk blijkt vaak sterker: mensen die langer moeten gaan reizen om werk te behouden of te krijgen, zullen dat niet nalaten. Hier speelt ook de rol van tweeverdieners: de een werkt soms op een heel andere plaats dan de ander. Gezinnen met jonge kinderen trekken juist de steden uit. De toekomstverwachting dat de automobiliteit afneemt na 2030 is onder de aanname dat er niet méér geïnvesteerd wordt in het HWN en rail dan nu het geval

is. Over de effectiviteit van mobiliteitsmanagement is nog weinig bekend. De tendens lijkt te zijn dat het gebruik van sluiproutes toeneemt.

Actieve ouderen (ook werknemers) zijn weliswaar vitaler, maar niet gezonder omdat hun kwetsbaarheid niet wijzigt ten opzichte van vroeger. Vitaliteit lokt bovendien ook risicovollere mobiliteit uit (fiets, e-bike t.o.v. auto).