

Discussietafel Professionele bestuurders

WENSBEELDEN

De veiligheid op de weg zal op termijn gelijk zijn aan de veiligheid van het openbaar vervoer. De organisaties NS, RAI Vereniging, TLN, ANWB, GVB, RET, HTM, FMN en KNV hebben dit wensbeeld verwoord in hun manifest *Vooruit!*

Techniek zal in de toekomst de feilbare mens ondersteunen: in de rijtaak, maar ook bij het verschaffen van informatie over de weg, over files, ongevallen, andere weggebruikers. Het rijbewijs is niet meer vanzelfsprekend onbeperkt geldig, maar is gekoppeld aan tussentijdse bijscholing over de nieuwste systemen in auto's.

Gemotoriseerd verkeer en kwetsbare (niet gemotoriseerde) verkeersdeelnemers zijn ontvlochten en het route-aanbod is (als gevolg hiervan) uitgebreid.

Stedelijke gebieden zijn (auto)verkeerluw o.a. doorat er per stad of gemeente één vervoersconcessie wordt afgesloten waarbij wordt afgesproken dat aan de rand van de stad alle invoer wordt gecombineerd. Veiligheid en milieu hebben hier baat bij.

Het landbouwverkeer heeft een volwaardige plek in het verkeerssysteem en er zijn minder grijze wegen en veilige wegbermen.

Realiseren van het wensbeeld

Een sturende rol van de overheid is voor deze mobiliteitsgroep noodzakelijk. Bij de ontwikkeling van technische toepassingen

spelen commerciële belangen vaak een rol, waardoor technieken niet op elkaar aansluiten of partijen niet gelijkwaardig kunnen opereren. De overheid zal hier voor een 'gelijk speelveld' moeten zorgen.

Het beeld bestaat dat de burger niet wil betalen voor veiligheid, maar wel veiligheid verwacht. Bovendien verschillen individuele veiligheid en collectieve veiligheid van elkaar: voor het eerste wil de burger wel betalen, voor het tweede niet. Voor beide vormen zal er een rol voor de overheid blijven.

Achtergrond

In totaal vallen er ongeveer 174 verkeersdoden in deze mobiliteitsgroep. Globaal genomen zagen we een afname tot 2013, waarna het slachtofferaantal stabiliseerde.

De term zakelijk verkeer betreft overigens niet alleen gemotoriseerd verkeer. Vooral in stedelijke gebieden zijn dat ook tweewielers. De verwachting is dat dit alleen maar zal toenemen, o.a. beïnvloed door emissie- en doorstromingsvraagstukken. De hoeveelheid vrachtverkeer wordt vooral door Europese ontwikkelingen beïnvloed.

Volgens de RDW telt Nederland zo'n 400.000 landbouwvoertuigen. Deze komen niet allemaal (veelvuldig) op de weg. Over de afgelegde afstanden is weinig bekend.

Hulpdiensten zijn ook een specifieke groep die belicht kan worden. Deze groep rijdt vaak met hoge snelheden en hoge tijdsdruk en dit heeft ook gevolgen voor de verkeersveiligheid.

Het zou interessant zijn om het relatieve belang van de verschillende oorzaken beter te kennen. Daar zou de markt dan concreet

op in kunnen zetten. Er wordt ook opgemerkt dat vermoeidheid en afleiding nogal eens door elkaar lopen.

Als vervolg op het verkeersveiligheidsdiner (ANWB) is er een groep aan de slag om kansen te verkennen rondom technologie waarin ook het zakelijke verkeer aandacht krijgt. Zo wordt er gedacht aan het labelen van auto's ook te verbinden aan veiligheidspakketten die aantrekkelijk vermarkt worden b.v. via fiscale regelingen.