



Verslag Verkeersveiligheidsdiner 2017

Dit is het verslag van het verkeersveiligheidsdiner dat gehouden is op 6 september 2017 in de rotonde van de ANWB.

Deel 1

Het eerste gedeelte van het verkeersveiligheidsdiner wordt gevormd door een speech van de hoofddirecteur van de ANWB, de heer Frits van Bruggen, en een interview met Eurocommissaris van Vervoer, Violeeta Bulc. In het interview benadrukt de Eurocommissaris het belang van innovatie op het gebied van Verkeersveiligheid en prijst zij de samenwerking tussen de Nederlandse partijen aanwezig op het diner.

Vervolgens wordt er aan acht tafels gediscussieerd over innovatieve oplossingen op het gebied van verkeersveiligheid. De discussies aan deze tafels zijn genotuleerd. Uit deze verslagen vormen de volgende onderwerpen een rode draad.

Innovatie

Innovatie is geen doel op zich, maar moet altijd een doel dienen. Efficiënter omgaan met mensen en middelen is daarbij een belangrijke focus. Een combinatie van verschillende innovatieve projecten is noodzakelijk om echt effect te veroorzaken. Het is daarbij belangrijk op zoek te gaan naar onderwerpen die logisch in elkaar grijpen (duurzaam, veilig, zuinig, minder ziekteverzuim, kostenbewust, minder premie, etc). Deze cocktail aan innovatieve ingrediënten is belangrijk omdat blijkt dat eenzijdige innovaties te weinig effect ressorteren. De keerzijde van innovatie moet ook goed belicht worden. De mens blijft nu vaak achter bij techniek. Deze moeten echt meegenomen worden in “de nieuwe tijd en technologieën”. Daarnaast is waakzaamheid geboden in de tussentijd, dit is de gevaarlijkste periode voor de verkeersveiligheid. Deze tijd is de tijd tussen de zelfrijdende auto en de huidige situatie met beperkte aandacht- en hulpsystemen.

Meten is weten

Momenteel wordt een hoop data verzameld door organisaties en autofabrikanten. Deze dongels, connectoren en auto's kunnen en moeten worden ingezet voor data bundeling. Verschillende organisaties bieden allemaal hun eigen diensten, maar voor verkeersveiligheid is bundeling van de data nodig. Op dit punt moeten nog wel een hoop barrières beslecht worden, waaronder privacy en uitwisselbaarheid van gegevens. Deze data kan dan door wegbeheerders gebruikt worden om de onveilige verkeerssituaties te analyseren.

Stimuleer het gebruik van nieuwe technieken

Veel veiligheidssystemen worden nog niet gebruikt of uitgezet door de bestuurder. Naar schatting gebruikt slechts 1%-5% daadwerkelijk deze systemen. Hierbij speelt mee dat de bestuurder geen goede instructie en/of cursus met de systemen krijgt. Daarnaast drijven de kosten van deze systemen de leaseprijs en daarmee de bijtelling op. Dan wordt het extra lastig om mensen over te halen deze systemen aan te schaffen. Ook moeten en kunnen de systemen minder merkgebonden worden aangeboden, zodat de gebruiker ze in verschillende soorten auto's makkelijk kan gebruiken. Er moet gestreefd worden naar integratie en standaardisatie van deze systemen. Tenslotte gaat veel van de voorlichting over de systemen nu nog te veel over de techniek en te weinig over de verkeersdeelnemer.

First en last mile

Ongelukken gebeuren met name in de "First- en lastmile". Er gaat momenteel op het gebied van verkeersveiligheid te veel aandacht uit naar Rijkswegen. Veel 30-km zones zijn niet als zodanig ingericht. Richt de ruimte daarom meer in conform de "verkeer in de stad"-filosofie. Dat betekent voor gebieden dat er gedifferentieerde snelheden voor motorvoertuigen en "fietsachtigen" komen. In deze gebieden kan Intelligente Snelheid Adaptatie (ISA) ook potentieel een groot effect hebben. Het is belangrijke en haalbare technologie, die inmiddels beschikbaar is.

Straffen en belonen

Handhaving, zwaarder straffen en beloning voor goed verkeersgedrag blijft een belangrijke schakel in de verkeersveiligheid. Bij ca. 30% van de ernstige ongevallen is recidivistbetrokken. Het onderzoekssysteem houdt daar te weinig rekening mee. Een systeem van straffen en belonen is noodzakelijk om verkeersdeelnemers op het juiste spoor te zetten en te houden. Dit kan zijn door niet alleen harder te straffen, maar juist meer gebruik te maken van de positieve prikkel van premiedifferentiatie. Tenslotte wordt er gepleit voor het gebruik van innovatieve(re) handhavingstechnieken.

Deel 2

In het tweede gedeelte van het verkeersveiligheidsdiner vindt een interview plaats met drie bestuurslagen, de rijksoverheid (Mark Frequin), het Interprovinciaal Overleg (Harry van der Maas) en de VNG (Harald Bouwman) over de samenhang tussen het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en het Verkeersveiligheidsmanifest van de verkeersveiligheidscoalitie. Aan de hand van dit interview wordt er aan de tafels gediscussieerd over de samenwerkingsmogelijkheden tussen het strategisch plan en het manifest. De discussies aan deze tafels zijn genoteerd. Uit deze verslagen vormen de volgende onderwerpen een rode draad.

Strategisch plan en manifest

Uit de discussies aan tafel en op het podium kunnen mensen het gevoel krijgen dat er een tegenstelling wordt gecreëerd rondom het strategisch plan en het manifest. Veel van de aanwezige partijen hebben juist het gevoel dat we dezelfde wedstrijd spelen en dat we in het zelfde team spelen. Er moet echter wel een modus worden gevonden om beide plannen op een goede manier met elkaar te laten sporen.

Toekomst bestendig

Het strategisch plan moet zich focussen op de grote thema's die spelen op het gebied van verkeersveiligheid tot 2030 en daarover richtinggevend uitspraken doen. De uitvoering van het strategisch plan moet aan andere partijen worden overgelaten. De overheid moet niet in de val trappen om ook de uitvoering ter hand te nemen. Voor veel partijen is het juist belangrijk dat de wetgeving op het gebied van mobiliteit toekomstbestendig wordt gemaakt, die zo veel mogelijk techniek onafhankelijk is gemaakt. Techniek gaat sneller dan de overheid kan bijbenen, daar moet in het strategisch plan en de daaruit voortvloeiende wetgeving rekening mee gehouden worden (incl. nieuwe vervoermiddelen)

Uitvoering

In de uitvoering van zowel het manifest als het strategisch plan moet worden vastgehouden aan de werkwijze met werkgroepen. Het zijn vooral de werkgroepen met een combinatie van overheids- en marktpartijen zorgen voor het succes, zie bijvoorbeeld het covenant over afleiding in het verkeer. Bij voorzetting van deze werkgroepen moet bij de invulling veel meer worden uitgegaan van "best practices". Experimenteer op verschillende plekken in Nederland en zorg daarbij dat deze initiatieven kunnen doorgroeien en schaalbaar gemaakt kunnen worden.

Ongevallenregistratie

Ongevallenregistratie verdient in beide plannen aandacht. Zonder inzicht in de oorzaken van ongevallen is het ingewikkeld om aan de verkeersveiligheid te werken. Daarbij moeten we onderzoek naar innovatieve methoden, waarbij de berichtgeving in de media over ongelukken ook een bron kan zijn, naast gegevens van de spoedeisende hulp.

Begroting

Een plan is pas een plan als er ook een begroting bij zit. Om uiteindelijk goed uitvoering te kunnen geven aan het strategisch plan moet er ook bekend zijn waar partijen bij de uitvoering vanuit kunnen gaan.

Deel 3

Matts-Åke Belin houdt een key-note speech in deel 3 van het programma over de “Vision-zero” aanpak van Traficverket Zweden. In deze speech wordt het ambitieuze streven van de Zweedse overheid, het van de belang van het beschermen van alle verkeersdeelnemers en de sturing die daarop nodig is vanuit partijen toegelicht. Aan de hand van de keynote-speech wordt er aan de tafels gediscussieerd over de ambitie van Zweden en de lessen voor de Nederlandse praktijk. De discussies aan deze tafels zijn genotuleerd. Uit deze verslagen vormen de volgende onderwerpen een rode draad.

Duurzaam veilig

In Nederland wordt gewerkt met het systeem “duurzaam veilig”. Dit is een overheidsinitiatief om de verkeersveiligheid te vergroten. Het initiatief richt zich op het voorkomen van ongevallen en waar dit niet mogelijk is, op het beperken van letsel. Door het gebrek aan middelen staan de principes van dit initiatief bij het inrichten van de openbare ruimte onder druk.

Menselijk element

Het menselijk element is duidelijk zichtbaar in de Zweedse aanpak. Mensen maken fouten en zijn kwetsbaar. Het systeem moet daarom zodanig worden ingericht dat falen geminimaliseerd wordt en dat ongelukken minder dodelijk worden. Daarnaast moet wel in de gaten worden gehouden dat mensen niet achterover gaan leunen omdat het systeem en de hulpsystemen in bijvoorbeeld de auto het wel oplossen. Mensen hebben zelf ook en verantwoordelijkheid voor verkeersveilig-gedrag.