

Verkeersveiligheid: wiens verantwoordelijkheid is het eigenlijk?

Dat was de titel van de workshop georganiseerd door sessievoorzitter Gerard Kern (ROV Oost-Nederland), Foppe Koen (Provincie Gelderland) en Diveria Twisk (SWOV). Er werd een korte presentatie gegeven door Diveria Twisk en vervolgens werden de deelnemers uitgedaagd om met elkaar te discussiëren aan de hand van stellingen. Hieronder volgt een korte samenvatting van de presentatie waarna een kort verslag van de discussie volgt.

De focus van verkeersveiligheid ligt tegenwoordig op effectief preventief handelen. Dat wil zeggen dat verkeersonveiligheid zoveel mogelijk voorkomen moet worden al voordat er verkeersonveilige situaties ontstaan. Hierbij moet er een balans zijn tussen risico, vrijheid en verantwoordelijkheid. Bij de inrichting van de verkeersveiligheid, en beleid gericht hierop, kan er echter een sociaal dilemma optreden. Een beleidsmaker, van bijvoorbeeld een wegbeheerder, kan namelijk het verkeer zo veilig mogelijk inrichten, maar veilig gebruikmaking hiervan hangt voor een groot deel van de weggebruikers af. Bij een sociaal dilemma van een collectief goed, zoals de verkeersveiligheid, kan dus free-ridersgedrag ontstaan. De baten van het niet bijdragen aan de verkeersveiligheid kan voor weggebruikers (veel) hoger liggen dan de kosten om bij te dragen aan de verkeersveiligheid. Verkeersdeelname is daarnaast laagdrempelig en vrijwillig voor iedereen, maar wel een randvoorwaarde om van plek a naar plek b te komen. Gelukkig zijn we hieraan gewend en gaat het vaak goed. Ook vindt er zelden een ramp plaats op de Nederlandse wegen. Zijn we echter wel in staat om risico's in het verkeer goed in te schatten? Ons voorstellen dat we niet meer thuis komen van een rit in de auto, een heerlijk stukje fietsen of een mooie wandeling kunnen we eigenlijk niet. Welke rol de overheid dan ook speelt, deze is wel zeer belangrijk. Om burgers toch de goede richting in te duwen, zonder het signaal af te geven dat het zich bemoeit, kan de overheid gebruikmaken van 'nudging'. Voorbeelden hiervan zijn het heffen van belastingen, fruit op ooghoogte te stimuleren of de smileys langs de weg die de snelheid laat zien met een gezicht dat lacht (wanneer de goede snelheid gereden wordt) of een bedroefd gezicht (wanneer de snelheidslimiet overtreden wordt).

De vraag die overblijft is wat de precieze scheidingslijn van verantwoordelijkheid wat betreft de burger en wat betreft de overheid ligt. Tijdens de workshop hebben deelnemers rondom dit vraagstuk een Lagerhuis discussie gevoerd aan de hand van vier stellingen met als enthousiaste aanjagers Gerard Kern en Foppe Koen. Elk van de aanjagers kreeg een groep deelnemers onder zijn hoede. De deelnemers in de twee groepen mochten de ene keer argumenten aandragen als 'overheid' en de andere keer als 'burgers'. De eerste stelling luidde *'fietsers zijn zelf verantwoordelijk voor fietsverlichting. Daarom is openbare verlichting op fietspaden niet nodig'*. De 'burgers' vonden dat de overheid de zorgplicht heeft voor de omgeving, dat ze zelf geen zorg voor kunnen dragen dat zij de verkeersomgeving voldoende kunnen zien met alleen fietsverlichting en kwetsbare groepen hiermee al helemaal buiten de boot vallen. De 'overheid' dacht meer in de richting van financiën. Zij droegen aan dat openbare verlichting in de stad wellicht overbodig is, maar het in de buitengebieden wel verzorgd moet worden. Tijdens de overleggen binnen de groepen ontstond er soms een tweedeling. Bij de 'burgers' ontstonden er zogenoemde wijken. Dit gebeurde bij de stelling *'het is goed dat de overheid*

nudged: denk maar aan self explaining roads'. Self explaining roads moeten ervoor zorgen dat weggebruikers op natuurlijke wijze de goede kant, met de juiste snelheid, op rijden. De ene wijk van de 'burgers' was hierop tegen, omdat het een inperking van de vrijheid van het individu vond, terwijl de andere wijk van de 'burgers' het een goed idee vond, mits het goed wordt ingevoerd en niet half/half. De 'overheid' vond dat er genudged moest worden onder het mom van positieve manipulatie. Hiermee wordt onbewust en bewust gedrag in de goede richting opgestuurd.

Al met al bewees deze workshop dat het nog niet zo makkelijk is om te beoordelen wie waarvoor verantwoordelijkheid op zich moet nemen en/of gehouden moet worden. Met de vorderingen van onder andere de technologie, innovatie, de vergrijzing, educatie en integrale samenwerking zal dit vraagstuk binnen de verkeersveiligheid nog een interessant thema vormen.