

Vergaderjaar 2008–2009

**29 398**

**Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 149**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 april 2009

Hierbij informeer ik u zoals toegezegd bij het AO Verkeersveiligheid en CBR d.d. 25 juni 2008 (29 398–119) en zoals verzocht tijdens het AO van 12 februari 2009, over de wijze waarop ik invulling geef aan de kennisuitwisseling tussen Nederland en andere landen op het gebied van verkeersveiligheid. In deze brief zet ik het beleidskader uiteen waar binnen de internationale kennisuitwisseling plaatsvindt.

### **Inleiding**

Nederland heeft op het terrein van verkeersveiligheid een zeer goede naam in het buitenland. Nederland behoort tot de landen waar het minst aantal slachtoffers valt per 100 000 inwoners. Ieder jaar komen diverse delegaties naar ons land om geïnformeerd te worden over het gevoerde en te voeren beleid, om hiermee de verkeersveiligheid in eigen land te verbeteren. Nederland leert op haar beurt ook van de ervaringen uit deze landen, en dan met name van die landen die specifiek beleid hebben voor beleidsonderwerpen waar wij mee bezig zijn. Voor Nederland betekenen de bezoeken tevens een investering in netwerken die voor verkeersveiligheid, maar ook voor andere dossiers, van nut kunnen zijn.

### **Internationale context Verkeersveiligheid**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) heeft veel beleids- onderwerpen die over de landsgrenzen reiken. De beleidsdoelen die VenW stelt kunnen daarom niet los gezien worden van de internationale context. Het hoofddoel van het internationale werk voor 2008–2010 is dat VenW zich proactief en effectief wil inzetten door het stellen van prioriteiten. Een van de beleidsprioriteiten is verkeersveiligheid.

Er zijn verschillende redenen waarom VenW zich (pro-)actief richt op internationale kennisuitwisseling op het terrein van verkeersveiligheid;

1. Kennisuitwisseling als middel om nationale beleidsdoelen te halen
2. Kennisuitwisseling als onderdeel van coalitievorming binnen Europa

3. Kennisuitwisseling met prioritaire landen
4. Kennisuitwisseling vanuit kennisoverdracht richting ontwikkelingslanden.

Vanuit verschillende onderdelen van het ministerie vindt kennisuitwisseling plaats: vanuit het Directoraat-generaal Mobiliteit, vanuit Rijkswaterstaat (zoals de Dienst Verkeer en Scheepvaart). De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) draagt eveneens bij via kennisverspreiding en samenwerking in diverse onderzoeksprogramma's. Internationale samenwerking vindt vaak plaats daar waar onderzoek op Nederlandse schaal niet uitvoerbaar is. Een voorbeeld is het SafetyNet onderzoek, waarbij SWOV deelneemt aan het ontwikkelen van een informatiesysteem, dat ondersteuning biedt voor het verkeersveiligheidsbeleid in Europa.

#### **Ad 1. Kennisuitwisseling als middel om nationale beleidsdoelen te halen**

Op Europees niveau wil Nederland in de top van de best presterende landen blijven. Deze ambitie is neergelegd in de Nota Mobiliteit en verder geconcretiseerd in de Strategie Verkeersveiligheid 2010–2020.

Kennisuitwisseling met andere lidstaten en het bezoeken van seminars en congressen, leveren een waardevolle bijdrage aan het bereiken van de gestelde beleidsdoelen. Voorbeelden van beleidsterreinen waar informatie is geïmporteerd over de aanpak in een ander land zijn: het alcoholslot (Zweden), de drugstester (Australië), begeleid rijden (Duitsland) en de BOB (België). Genoemde bezoeken zijn daarnaast belangrijk voor het opbouwen van het internationale netwerk. Via internet wordt dit netwerk door beleidsmedewerkers regelmatig gebruikt om te informeren naar de wijze waarop een specifiek beleidsonderwerp is aangepakt.

#### **Ad 2. Kennisuitwisseling als onderdeel van coalitievorming binnen Europa**

In een Europese Unie met 27 lidstaten is coalitievorming, in het kader van communautaire besluitvorming, voor Nederland noodzakelijk om effectief te kunnen optreden in Brussel. VenW investeert daarom in goede bilaterale relaties met medelidstaten en in het bijzonder met de omringende landen. Nederland wil de koppositie behouden binnen de EU. Onderdeel hiervan is de kennisuitwisseling en netwerkversterking zoals hierboven genoemd. Verbetering van verkeersveiligheid binnen Europa verwachten wij met name door het uitwisselen van best practices. Deze uitwisseling vindt plaats tijdens formele overleggen in Brussel, seminars en tijdens bilaterale bezoeken.

Nederland heeft voor verkeersveiligheid sinds 2007 een jaarlijks informeel overleg met andere koplopers binnen Europa; Zweden, het Verenigd Koninkrijk en Noorwegen. Deze landen presteren goed op het gebied van verkeersveiligheid en bevinden zich in een vergelijkbare positie als Nederland.

Het laag hangend fruit is ook daar geplukt en het is lastig een volgende slag te maken. Wij bevragen elkaar over de gekozen of voorgenomen aanpak van specifieke problemen en wisselen best practices uit.

Rijkswaterstaat werkt samen met andere wegbeheerders van het Hoofdwegennet in Europa: kennisuitwisseling is daarbij het belangrijkste onderwerp.

Vermelding verdient ook het programma Partners voor Wegen. Dit programma, uitgevoerd door Rijkswaterstaat, deelt kennis over (veilige)

infrastructuur met o.a. nieuwe en kandidaat-lidstaten. Partners voor Wegen is op dit moment actief in onder meer Polen en Turkije. Buiten Europa is met China samengewerkt op het gebied van richtlijnen voor een veilig wegontwerp. Dit programma heeft, samen met de Wereldbank, een internationale handleiding opgesteld voor het ontwerp en beheer van veilige wegen, de Manual Safe Road Design. Daarnaast is ook een Manual roundabouts opgesteld, met daarin de best practices uit Nederland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. Kennisuitwisseling vindt tevens plaats in reguliere projecten, via de specialistische diensten, zoals de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) en Dienst Infrastructuur.

### **Ad 3. Kennisuitwisseling met prioritaire landen**

Nederland heeft een sterke internationale oriëntatie. Met diverse landen binnen en buiten Europa heeft VenW structurele bilaterale relaties. Richtingend voor samenwerking is de beleidsagenda van VenW en of in dat kader een land als prioritair is aangemerkt. Een land is prioritair als samenwerking de concurrentiepositie van Nederland kan versterken, en/of een bijdrage levert aan het bereiken van de beleidsdoelstellingen, en/of een versterking van de positie van het bedrijfsleven oplevert. De samenwerking kan de officiële vorm aannemen van een Memorandum of Understanding (MOU), maar kan ook bestaan uit jaarlijkse bezoeken of scanning tours.

De landen waarmee VenW nauwe samenwerking heeft zijn: de Verenigde Staten, China, India, Turkije, Brazilië, de golfstaten en Vietnam. Specifiek voor verkeersveiligheid betreft dit een MOU met de Verenigde Staten, waarbinnen kennisuitwisseling plaatsvindt tussen beleidsmakers. In China en Turkije is het eerder vermelde programma Partners voor Wegen actief.

### **Ad 4. Kennisuitwisseling als kennisoverdracht richting ontwikkelingslanden**

Wereldwijd sterven 1.2 miljoen mensen per jaar door verkeersongevallen en raken vijftig miljoen mensen gewond, van wie velen voor de rest van hun leven. Negen van de tien doden vallen in ontwikkelingslanden, het merendeel onder voetgangers, fietsers en gebruikers van openbaar vervoer. De verwachting is dat dit aantal verder zal stijgen door de groei van mobiliteit en motorisering.

De Verenigde Naties hebben in 2004 een Resolutie aangenomen waarin zij lidstaten oproepen om het groeiende probleem van verkeersongevallen op te pakken en samen te werken om het gebied van verkeersveiligheid, rekeninghoudend met de specifieke situatie in ontwikkelingslanden.

Ook Nederland wil graag een bijdrage leveren aan de resoluties van de VN<sup>1</sup> en ontwikkelingslanden helpen de verkeersveiligheid aldaar te verbeteren. Investeren in verkeersveiligheid is belangrijk ter voorkoming van verkeersongevallen en levert ook een belangrijke bijdrage aan bereiken van de millenniumdoelstellingen om honger, armoede en kindersterfte te bereiken. Het zijn vaak de kostwinners die verkeersslachtoffer worden, waardoor hele gezinnen in armoede vervallen. Dit kan voorkomen worden door bijvoorbeeld het promoten van het dragen van helmen en gordels, door te investeren in veilige infrastructuur.

De Algemene Vergadering van de Verenigde Naties heeft de WHO aangegeven als coördinerende instantie voor de VN-activiteiten en opgeroepen nauw samen te werken met de regionale comités. De WHO is in dat verband een samenwerkingsverband gestart dat tweejaarlijks bijeenkomt,

---

<sup>1</sup> De meest recente resolutie is: Res/62/244, improving global road safety, d.d. 31 maart 2008. Zie bijlage. Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

de zogenaamde UN-collaboration. Hierin zitten de regionale commissies van de VN, goed presterende landen (Zweden, Nederland) en buiten Europa o.a. Oman, Costa Rica en Uganda, alsmede enkele non-profit organisaties (Global Road Safety Partnership, Global Road Safety Facility). Deze bijeenkomsten blijken inmiddels belangrijk gremia voor kennisuitwisseling te zijn. De WHO ondersteunt op dit moment de Russische Republiek bij het organiseren van de eerste Ministeriële Conferentie voor Verkeersveiligheid, die eind van jaar gehouden zal worden in Moskou. Nederland participeert in het Consultation Committee.

De specifieke steun die Nederland ontwikkelingslanden op dit moment biedt, vindt plaats via financiële steun aan het Global Road Safety Facility Fund. Dit fonds is in 2005 opgericht door de Wereldbank met als doel verkeersveiligheid in ontwikkelingslanden te bevorderen. Andere donoren zijn Zweden, Australië en de FIA (Foundation for Automobile and Society). Het fonds beoogt zowel financiële als technische steun te verlenen bij het opbouwen van verkeersveiligheidsmanagement. Concreete voorbeelden zijn: een actieplan gericht op het dragen van helmen in Burkina Faso en een initiatief in Uruguay om verkeersveiligheid voor kinderen te verbeteren.

Nederland zet bij de financiële steunverlening in op zichtbare effecten en het helpen van landen die dit het meest nodig hebben. Dit jaar vindt een evaluatie plaats van de werkzaamheden van het fonds en de effectiviteit hiervan. Op basis hiervan zal ik samen met de minister van ontwikkelings-samenwerking bezien of deze steun gecontinueerd zal worden, dan wel op een andere wijze zal worden voortgezet. Gedurende vier jaar geeft Nederland € 250 000,-.

### **Toekomstige uitdagingen**

Nederland doet het goed op het terrein van verkeersveiligheid en wil graag aan de top blijven. Een belangrijk instrument hierbij is kennisuitwisseling met andere landen, zowel binnen als buiten Europa. Binnen de Europese Unie zal Nederland door blijven gaan met netwerken en coalitievorming. Het effect hiervan reikt verder dan het beleidsonderwerp verkeersveiligheid. Gebleken is dat goede samenwerking op een dossier een positieve uitwerking kan hebben op andere dossiers.

Bij de keuze van het leggen van accenten blijf ik kijken naar onze directe burens, naar vergelijkbare landen en nieuwe lidstaten. Voor contact met andere landen is allereerst van belang of dit onze beleidsdoelen helpt. Daarnaast telt mee of de contacten economisch van belang kunnen zijn; betreft het een prioritair land en/of kan het bedrijfsleven hier een rol spelen.

Een uitdaging is om het bedrijfsleven meer te betrekken bij de uitwisseling van kennis met ontwikkelingslanden. Gekeken zal worden of zij in dit verband een prominentere rol kunnen vervullen door meer publiek-private samenwerking te zoeken bij internationale projecten.

Ik hoop u voldoende geïnformeerd te hebben over de wijze waarop het ministerie van Verkeer en Waterstaat invulling geeft aan de internationale kennisuitwisseling op het gebied van verkeersveiligheid.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings