

Vergaderjaar 2012–2013

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 340

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 september 2012

Met genoegen bied ik u inzicht in de maatregelen van de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid.¹⁾ Doel van deze 23 maatregelen is de dalende trend verkeersdoden door te zetten en de stijgende trend ernstig verkeersgewonden onder fietsers en ouderen op het decentrale wegennet te keren. Met de Beleidsimpuls staan de rijksoverheid, provincies, stadsregio's, gemeenten, waterschappen, de SWOV en maatschappelijke organisaties als de ANWB, Veilig Verkeer Nederland, de Fietsersbond, Team Alert, ANBO en de Blijf Veilig Mobiel-partners schouder aan schouder om de verkeersveiligheid verder te verbeteren. In de bijlage is een overzicht van de maatregelen opgenomen.

Aanleiding

Het gezamenlijke doel van de rijksoverheid en decentrale overheden is het aantal verkeersdoden terug te brengen van 1 066 in 2002 tot maximaal 500 in 2020 en het aantal ernstig verkeersgewonden van 16 089 in 2002 tot maximaal 10 600 in 2020. De SWOV heeft op mijn verzoek doorgerekend of we bij uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) op koers liggen richting deze doelen. Uit de prognoses blijkt dat in 2020, mits de verkeershandhaving en verbeteringen van de infrastructuur op peil blijven, 500 tot 570 verkeersdoden en 16 700 tot 18 300 ernstig verkeersgewonden te betreuren zijn.

De prognoses zijn een ruwe schatting. Toch vind ik in deze cijfers aanleiding om samen met decentrale en maatschappelijke partners aanvullende maatregelen te treffen. Het pakket nieuwe maatregelen in de Beleidsimpuls kan zorgen voor een extra reductie van maximaal 50 verkeersdoden en 1 000 tot 2 500 ernstig verkeersgewonden in 2020. Dit maakt de doelstelling voor verkeersdoden beter haalbaar en helpt het stijgend aantal ernstig verkeersgewonden terug te dringen, maar waarschijnlijk nog niet genoeg om de doelstelling te kunnen halen. Verdergaande maatregelen die we hebben bekeken kunnen echter niet op maatschappelijke steun rekenen. In november informeer ik u over de

ernstig gewondencijfers van 2011 en nieuwe inzichten over de trend en oorzaken van fietsongevallen van ouderen.

Doorgaan en versterken

Het huidige verkeersveiligheidsbeleid is succesvol bij het terugdringen van slachtoffers in en op motorvoertuigen, met name in personenauto's. Om deze positieve ontwikkeling voort te zetten *gaan we door* met de afspraken en de maatregelen in het SPV en *versterken* deze waar mogelijk.

Om de uniformiteit en veiligheid van het wegennet verder te versterken gebruiken wegbeheerders bij voorkeur de nieuwe Basissenmerken Wegontwerp van het CROW. Ik heb het CROW gevraagd deze uit te breiden met de basissenmerken voor kruisingen en rotondes.

Ik heb eerder al als doel gesteld alle rijkswegen in 2020 aan de drie sterren-norm van het European Road Assessment Programme (EuroRAP) te laten voldoen. De ANWB adviseert nu ook provinciale wegbeheerders op basis van EuroRAP over verbeteringen aan de infrastructuur. Ik monitor samen met de wegbeheerders de effecten hiervan. Verder investeer ik 139 miljoen Euro in de periode tot en met 2018 in de verkeersveiligheid op rijkswegen.

De decentrale overheden hebben, net als uw Kamer eerder, aandacht gevraagd voor handhaving binnen de bebouwde kom. Mijn ambtsgenoot van Veiligheid en Justitie heeft u in de kamerbrief over Maatregelen Verkeersveiligheid (kamerstuk 29 398, nr. 335) geïnformeerd dat er in de eerste vier maanden van 2012 meer in 30-kilometerzones is gecontroleerd dan in het vorige jaar. De specifieke lokale inzet wordt bepaald in overleg binnen de lokale driehoek.

Vernieuwen

Samen met partners uit het bestuurlijk en maatschappelijk veld *vernieuw* ik het verkeersveiligheidsbeleid door dichter aan te sluiten bij de (reis)motieven en het eigen belang van burgers en bedrijven. En door hen te helpen problemen in de directe omgeving zelf te signaleren en op te lossen.

Een aansprekend voorbeeld is het Meldpunt Veilig Verkeer van VVN dat burgers de mogelijkheid biedt om gevaarlijke situaties in de buurt op haar website te melden. VVN helpt de persoon die de melding heeft gedaan vervolgens bij het daadwerkelijk veiliger maken van de situatie. Daarnaast helpt de informatie van de website en de buurtgerichte aanpak gemeenten bij het verbeteren van de veiligheid. Als een buurt een actieve werkgroep heeft die regelmatig samenwerkt met de gemeente kan een Buurtlabel Veilig Verkeer worden verdiend. Ik maak het met een extra financiële impuls mogelijk deze aanpak te verbeteren en de bekendheid te vergroten.

Ook marktpartijen zetten zich in voor de verkeersveiligheid. De auto-industrie werkt aan veiligere voertuigen en stimuleert bewust veilig gedrag met verkeersprogramma's voor jongeren (bijvoorbeeld RoadSense van Mercedes-Benz). Shell helpt, samen met VVN, kinderen op een mobiel verkeerplein beter te leren fietsen. Verzekeraars en leasemaatschappijen verkennen de mogelijkheid om met prikkels veilig gedrag van verkeersdeelnemers te stimuleren. Ik help hen door de evaluatie van een pilot te financieren met als doel in beeld te brengen welke voordelen het stimuleren van veilig gedrag biedt voor de werkgever, de leasemaat-

schappij en de bestuurder zelf. En ik laat onderzoeken hoe verzekeraars zo effectief mogelijk prikkels op basis van rijgedrag kunnen geven ten behoeve van verkeersveiligheid.

Focus

Het aantal ouderen groeit en, anders dan bij het vaststellen van de doelstellingen werd verwacht, neemt het fietsgebruik onder 50-plussers toe; sinds 1993 is het aantal fietskilometers door 50-plussers met ruim 60% gestegen. Dit zijn mooie ontwikkelingen met een positief gezondheidseffect die ik graag vast wil houden.

Helaas is de keerzijde hiervan dat juist de mobiliteitsgroei van fietsers en ouderen als kwetsbare verkeersdeelnemers zorgt voor een toename van het aantal ernstig verkeersgewonden op het lokale wegennet. Sinds 2008 belanden jaarlijks meer fietsers dan auto-inzittenden in het ziekenhuis en het aantal ouderen met ernstig letsel is deze eeuw met 50% toegenomen. Dit levert een extra uitdaging op. Want de inzet van maatregelen gericht op deze doelgroepen mag mensen wat mij betreft niet weerhouden om mobiel en in beweging te blijven.

Fiets

Fietsongevallen vinden verspreid over het decentrale wegennet plaats en er is maar beperkte informatie van politie over dit type verkeersongevallen. Een overzicht van fiets-blackspots is dus niet zomaar beschikbaar. Fietsveiligheid is lokaal maatwerk. Ik heb met de VNG afgesproken dat gemeenten uiterlijk in 2013 lokale fietsknelpunten in kaart brengen en een aanpak opstellen die zich richt op het oplossen ervan. Deze aanpak kan bestaan uit gedrags- (bijv. fietseducatie en voorlichting) en infrastructurele maatregelen (bijv. oversteekplaatsen, paaltjes of gladheidsbestijding).

Diverse gemeenten zijn al aan de slag. In samenwerking met de VNG en het Fietsberaad laat ik dit jaar bestaande best practices bij gemeenten in beeld brengen. Begin 2013 bied ik via de VNG een modelaanpak voor gemeenten aan. Met een basisaanpak en plus-opties zodat gemeenten profiel en ambitie kunnen kiezen. Maatschappelijke organisaties ondersteunen de gemeenten met kennis, materialen en activiteiten, zoals de Fietschool van de Fietsersbond en lokale initiatieven om paaltjes die gevaarlijke situaties opleveren in kaart te brengen en te verwijderen.

Het voeren van goed werkende fietsverlichting helpt het aantal fietsongevallen terug te dringen. Daarom subsidieer ik de fietsverlichtingscampagne van de Fietsersbond dit jaar. Verder waardeer ik het initiatief van Rai Vereniging om een kwaliteitssysteem voor fietsverlichting bij fietswinkels uit te rollen en consumenten te helpen bij de keuze voor passende verlichting.

Kennis over fietsveiligheid staat nog in de kinderschoenen. Zo is er behoefte aan kennis over de oudere fietsers, elektrische voertuigen en veilige fietsen. Het samenwerkingsverband Nationale Onderzoeksagenda Fiets met marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en overheden heeft als doel deze kennis te ontwikkelen. Ik geef de kennisontwikkeling een extra stimulans door het beste onderzoeksvoorstel gericht op oplossingen voor enkelvoudige fietsongevallen en gevaarherkenning door fietsende jongeren financieel te ondersteunen met maximaal 300 000 Euro, met als voorwaarde dat het winnende samenwerkingsverband minimaal hetzelfde bedrag bijdraagt.

Eind dit jaar komen nieuwe gewondcijfers en onderzoeksresultaten beschikbaar die meer inzicht geven in de oorzaken van verkeersongevallen met (oudere) fietsers en mogelijk handvatten voor nieuwe maatregelen bieden.

Ouderen

Het is mijn wens dat ouderen zo lang mogelijk veilig mobiel kunnen blijven. Ik ondersteun daartoe het activiteitenprogramma Blijf Veilig Mobiel, waarin de ANBO, ANWB, Fietsersbond, PCOB, Unie KBO, Veilig Verkeer Nederland, Viziris, SeniOoren en de CG-Raad nauw samenwerken. De afgelopen jaren zijn diverse succesvolle producten ontwikkeld, zoals: de scootmobielcursus, fietsactiviteiten en mobiliteitsdagen. De aandacht verschuift nu naar het stimuleren van breder gebruik van deze producten, zodat het effect op de verkeersveiligheid zichtbaar wordt, en het adviseren van ouderen over een veilige individuele mobiliteitskeuze in de reguliere zorg en bij aanschaf van een (elektrische) fiets of scootmobiel.

Jonge Bestuurders

Tenslotte houd ik de komende jaren de ontwikkeling onder jonge beginnende bestuurders goed in het oog om te zien of het aantal slachtoffers voldoende blijft afnemen. De veiligheid van deze doelgroep stimuleer ik door hen grenzen te leren kennen en ervaren (bijv. door het Beginnersrijbewijs), door veel ervaring op te doen (bijv. met 2toDrive en het brommerrijbewijs) en door het geven van de juiste voorlichting (bijv. door campagnes van TeamAlert rond de BOB of Witte Waas om het alcohol- en drugsgebruik in het verkeer terug te dringen).

Effect en monitoring

Eens per half jaar bespreek ik de uitvoering van de 23 maatregelen en actuele inzichten met de partners van deze Beleidsimpuls. Daarnaast zal de SWOV jaarlijks monitoren hoe de verkeersveiligheid zich ontwikkelt door trends in beeld te brengen, met speciale aandacht voor de risicogroepen. Doel hiervan is de voortgang te bewaken en nieuwe inzichten vlot om te kunnen zetten in concrete maatregelen. Samen werken we continu verder aan permanente verbetering van de verkeersveiligheid.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

1) Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer