



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Beleidsimpuls Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid: samen de schouders eronder

Sinds de jaren zeventig daalt het aantal verkeersdoden in Nederland gestaag. In 2011 steeg het aantal voor het eerst in jaren. Er kwamen toen 661 mensen om het leven bij een verkeersongeval. Het aantal ernstig verkeersgewonden stijgt sinds 2006. Niet minder dan 19.200 mensen raakten ernstig gewond in het verkeer in 2010. Vooral fietsers, ouderen en jonge beginnende bestuurders lopen risico.

Deze cijfers roepen om een extra inspanning, bovenop de al bestaande maatregelen. Dat vinden het ministerie van Infrastructuur en Milieu en bestuurlijke en maatschappelijke partners. Samen hebben ze afgesproken 23 extra maatregelen te nemen. Stuk voor stuk concrete actiepunten die moeten helpen het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden terug te dringen, want elk slachtoffer is er één te veel.

De maatregelen zijn medio 2012 opgetekend in de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid. Eensgezind zetten alle partners de schouders eronder. In deze brochure leest u meer over de achtergronden en de maatregelen van de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid.

Extra maatregelen nodig voor specifieke doelgroepen

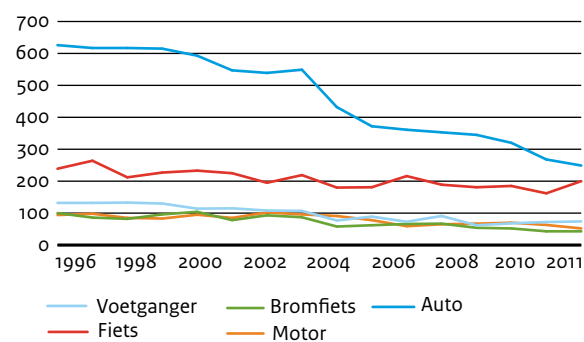
In 2008 heeft het Rijk samen met provincies, gemeenten, stadsregio's en waterschappen het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 vastgesteld. Daarin zijn maatregelen opgenomen om twee belangrijke doelen te kunnen realiseren:

- het aantal verkeersdoden is in 2020 gedaald tot maximaal 500 per jaar;
- het aantal ernstig verkeersgewonden is in 2020 gedaald tot maximaal 10.600 per jaar.

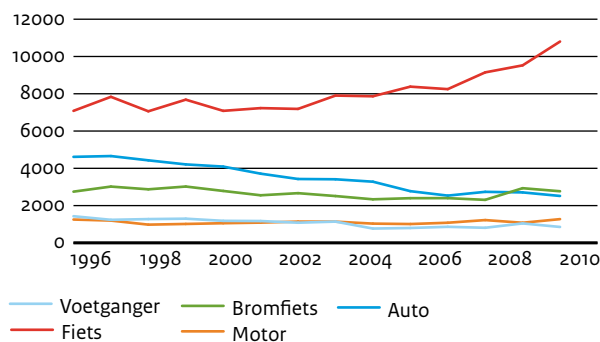
In dit nationale plan is voor een gezamenlijke aanpak gekozen. Alle overheden werken met elkaar aan:

- inzetten van succesvolle generieke maatregelen zoals een Duurzaam Veilige weginrichting, campagnes ondersteund door handhaving en scherpere voertuigeisen;
- harder aanpakken van notoire overtreeders, om bijvoorbeeld ongevallen waarbij alcohol of snelheid een rol speelt terug te dringen;
- beter beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen, voetgangers, fietsers, ouderen en jonge beginnende bestuurders.

Verkeersdoden



Ernstige Verkeersgewonden



De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft onlangs doorgerekend of de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers in de richting komt van de genoemde doelen. Hieruit blijkt dat in 2020, bij uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, naar verwachting 500 tot 570 verkeersdoden en tussen 16.700 en 18.300 ernstig gewonden te betreuren zijn, als de investeringen in infrastructuur en handhaving op het zelfde peil blijven als de afgelopen jaren. De doelen worden dus niet zonder extra inzet gehaald.

Voor veel doelgroepen in het verkeer neemt het aantal slachtoffers af, vooral voor automobilisten. Maar het aantal ernstig gewonden onder fietsers en ouderen stijgt de laatste jaren. Daarom hebben het ministerie en de betrokken partijen afgesproken een extra inspanning te leveren met de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid. Doel is het aantal verkeersslachtoffers onder de specifieke doelgroepen waar het nog niet goed (genoeg) gaat terug te dringen. De partijen zetten alles op alles om het aantal verkeersslachtoffers verder te verlagen.

In de bijlage van deze brochure vindt u een compleet overzicht van alle 23 aanvullende activiteiten, door wie ze worden uitgevoerd en wanneer.

Wie doen er mee?

Het Rijk, provincies, stadregio's, gemeenten, waterschappen, de SWOV, diverse maatschappelijke organisaties waaronder de ANWB, Veilig Verkeer Nederland (VVN), de Fietsersbond, TeamAlert, ANBO en de Blijf Veilig Mobiel-partners* werken samen aan deze Beleidsimpuls. Ook anderen zetten zich in voor Verkeersveiligheid, zoals buurtbewoners en marktpartijen.

Verkeersveiligheid is en blijft van, voor en door iedereen.

* Blijf Veilig Mobiel is een samenwerkingsverband van de ANBO, ANWB, Fietsersbond, PCOB, Unie KBO, Veilig Verkeer Nederland, Viziris, SeniOoren en de CG-Raad.

Focus op drie risicogroepen

De Beleidsimpuls Verkeersveiligheid richt zich vooral op drie risicogroepen: fietsers, senioren en jonge beginnende bestuurders. Dat is niet voor niks. Deze groepen zijn veelvuldig betrokken bij een ernstig letselongeval, al dan niet met dodelijke afloop.

Fietsers

Nederland is een fietsland. De fiets is populair, ook onder senioren. Sinds 1993 is het aantal fietskilometers door 50-plussers met maar liefst zestig procent gestegen. Het aantal ouderen is gegroeid en deze groep is meer gaan fietsen, meer dan de partners verwachtten op het moment dat ze hun doelen vaststelden. Dat is natuurlijk gunstig. Het houdt senioren gezond en in beweging. Maar er is helaas ook een keerzijde. Ouderen zijn kwetsbaar en belanden relatief vaak in het ziekenhuis na een fietsongeluk. Het aantal ouderen met ernstig letsel is sinds 2000 zelfs met vijftig procent toegenomen.

Logisch dus dat een groot deel van de 23 extra maatregelen zich richt op het terugdringen van fietsongevallen. Zo brengen gemeenten voor 2014 lokale fietsknelpunten in kaart, waaronder gevaarlijke oversteekplaatsen, paaltjes et cetera. En stellen ze een aanpak op om deze knelpunten op te lossen. Om het gemeenten makkelijker te maken, inventariseert het ministerie van Infrastructuur en Milieu samen met de VNG en het Fietsberaad welke gemeenten in Nederland al een goede verbeteraanpak fietsveiligheid (best practices) hebben. Op basis hiervan ontwikkelt het ministerie een modelaanpak die de VNG begin 2013 aan gemeenten beschikbaar stelt. Verder kunnen gemeenten de hulp inschakelen van partijen als de Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland en Blijf Veilig Mobiel bij het in beeld brengen van knelpunten en de keuze voor (doelgroep) maatregelen.





Naast deze activiteiten zijn er nog extra maatregelen aangekondigd. Zo subsidieert het ministerie van Infrastructuur en Milieu de op jongeren gerichte fietsverlichtingscampagne van de Fietsersbond. En rolt de RAI Vereniging een kwaliteitssysteem voor fietsverlichting uit bij fietswinkels. Tot slot krijgt de kennisontwikkeling van fietsveiligheid een extra stimulans, bijvoorbeeld met de Nationale Onderzoeksagenda Fietsveiligheid. Deze onderzoeksagenda schenkt onder andere aandacht aan oudere fietsers, elektrische fietsen en veilige fietsontwerpen. Want de kennis over fietsveiligheid is nog niet op hetzelfde niveau als dat van de autoveiligheid.

Senioren

Senioren blijven graag zo lang mogelijk op een veilige manier mobiel. Dat houdt ze fit, onafhankelijk en sociaal actief. Maar bij veel senioren neemt ook de kwetsbaarheid toe. Het zicht en gehoor kan afnemen en de fysieke ongemakken nemen meestal toe. Verkeersongevallen lopen daarom voor ouderen vaker ernstig af.

Binnen het activiteitenprogramma Blijf Veilig Mobiel werken negen partijen samen aan veiligheid voor senioren in het verkeer. Blijf Veilig Mobiel heeft de afgelopen jaren diverse succesvolle producten ontwikkeld, waaronder een scootmobielcursus, fietsactiviteiten en mobiliteitsdagen. De organisatie gaat deze producten nu onder een breder publiek onder de aandacht brengen en legt ook de verbinding met de gezondheidszorg. Ook neemt ze de uitvoering van diverse extra maatregelen op zich. In 2013

stelt Blijf Veilig Mobiel onder meer een zebra-checklist beschikbaar aan gemeenten. Daarmee kunnen gemeenten nagaan of een zebra wel veilig is voor ouderen. Ook geeft ze een Aankoopwijzer Scootmobiel uit, voor het kiezen van de juiste scootmobiel. Daarnaast ontwikkelt ze nieuwe producten waaronder een online test voor zicht en gehoor.

Jonge beginnende bestuurders

Verkeersongevallen zijn de belangrijkste doodsoorzaak onder jongeren. Overmoedig gedrag en gebrek aan ervaring leiden er toe dat jongeren vooral in de periode kort na het behalen van het rijbewijs vaker betrokken zijn bij verkeersongevallen. Het risico is vooral hoog onder jonge mannen.

Het is belangrijk dat jongeren:

- Grenzen leren kennen in het verkeer. Daarom is het Beginnersrijbewijs ingevoerd. Dit is een (straf)puntenstelsel voor beginnende automobilisten.
- Rijervaring opdoen. Daarom is het experiment 2toDrive gestart. Daarmee kunnen jongeren al vanaf 16,5 jaar beginnen met rijlessen, vanaf 17 jaar rijexamen doen en tot 18 jaar alleen rijden onder begeleiding van een coach. Ook het praktijkexamen voor de bromfiets en een getrapte toegang voor het motorrijbewijs moeten ervoor zorgen dat jonge bestuurders op een veiligere manier meedoen in het verkeer.
- Goede verkeersvoorlichting krijgen. De jongerenorganisatie TeamAlert verzorgt verkeerseducatie en voorlichtingscampagnes over bijvoorbeeld alcohol- en drugsgebruik in het verkeer.

Versterken wat goed gaat

De betrokken partijen bij de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid maken ook tijd en geld vrij voor het versterken van maatregelen die al succesvol zijn. Zo stimuleren wegbeheerders vanaf 2013 uniformiteit en veiligheid van wegen, door zoveel mogelijk gebruik te maken van de nieuwe Basiskenmerken Wegontwerp van het CROW (het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte). Deze basiskenmerken worden uitgebreid met kruisingen en rotondes. Dat vergroot de uniformiteit en veiligheid voor weggebruikers. De ANWB adviseert provinciale wegbeheerders hoe zij hun wegen veiliger kunnen inrichten. En het ministerie van Infrastructuur en Milieu investeert in het veiliger maken van rijkswegen. In de periode tot en met 2018 worden onder andere bermen, bogen en invoegstroken verbeterd.

Vernieuwen

Door beter aan te sluiten bij de wensen en initiatieven van burgers zelf, verwachten de partijen nog meer resultaten te boeken. Ook daarmee gaan ze dus aan de slag. Een aansprekend voorbeeld uit de lijst van 23 maatregelen is het Meldpunt Veilig Verkeer. Deze VVN-website biedt wijkbewoners de mogelijkheid om gevaarlijke verkeerssituaties te melden, zoals straten waar te hard wordt gereden, gevaarlijke kruispunten en oversteekplaatsen. VVN helpt hen vervolgens bij het veiliger maken van de situatie. Ze brengt hen daarvoor bijvoorbeeld in contact met de politie, gemeente of andere buurtbewoners.

Ook marktpartijen, waaronder de auto-industrie, verzekeraars en leasemaatschappijen zetten zich in voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het Rijk houdt deze ontwikkelingen goed in de gaten, en waar mogelijk ondersteunt ze deze. Ze financiert bijvoorbeeld een onderzoek van de verzekeringssector naar hoe verzekeraars zo effectief mogelijk financiële prikkels op basis van goed of slecht rijgedrag kunnen geven. Ook dat moet leiden tot meer veiligheid op de weg.

Resultaten boeken

Natuurlijk hopen alle betrokken partijen bij de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid dat de 23 extra maatregelen leiden tot minder ongelukken. Daarom is afgesproken dat het ministerie eens per half jaar de uitvoering van de 23 maatregelen met de partners bespreekt. De SWOV brengt jaarlijks in beeld hoe de verkeersveiligheid zich ontwikkelt, met speciale aandacht voor de risicogroepen. Samen hopen de partners tot nieuwe inzichten te komen en deze vlot om te kunnen zetten in nog meer concrete maatregelen, want het werken aan de verbetering van verkeersveiligheid is en blijft een continu proces.



Maatregelen Beleidsimpuls Verkeerveiligheid

	activiteit	door wie	wanneer gereed
Fietsen			
1a	Lokale aanpak veilig fietsen	alle gemeenten	2013
1b	Model-aanpak veilig fietsen	ministerie van Infrastructuur en Milieu en VNG	2013
1c	Inventarisatie lokale best practices	ministerie van Infrastructuur en Milieu	2013
1d	Pilots verkeerveiligheid	Fietseraad i.o.v. ministerie van Infrastructuur en Milieu	2013
1e	Kennisuitwisseling fietsveiligheid	KpVV, provincies, stadsregio's	continu - vanaf 2012
1f	Lokaal advies maatschappelijk veld	VVN, Fietsersbond en Blijf Veilig Mobiel	continu - vanaf 2012
1g	Doelgroepcommunicatie maatschappelijk veld	VVN, Fietsersbond, Blijf Veilig Mobiel, ANWB, TeamAlert	continu - vanaf 2012
2	Onderzoek internationale fietsverlichtingseisen	ministerie van Infrastructuur en Milieu	2013
3	Keurmerk Fietsverlichting	RAI Vereniging	2013
4	Campagne fietsverlichting	Fietsersbond	2012
5	Nationale Onderzoeksagenda Fiets	SWOV, TUDelft, Fietseraad, TNO, industrie, ministerie van Infrastructuur en Milieu	2013
Ouderen			
6	Mobiliteitsadvies in gezondheidszorg	Blijf Veilig Mobiel	2013
7	Keuzewijzer Scootmobiel	Blijf Veilig Mobiel	2013
8	Mobiliteitsambassadeurs	Blijf Veilig Mobiel	2013
9	Nieuwe Blijf Veilig Mobielproducten	Blijf Veilig Mobiel	2013
10	Zebra-check voor oudere voetgangers	Blijf Veilig Mobiel	2013
Infrastructuur			
11	Gebruik Basiskennmerken Wegontwerp	decentrale wegbeheerders	continu - vanaf 2013
12	Ontwikkelen Basiskennmerken kruisingen en rotondes	CROW i.o.v. ministerie van Infrastructuur en Milieu	2014
13	EuroRAP provinciale wegen	ANWB	2013
14	Meer Veilig - Rijkswegen	ministerie van Infrastructuur en Milieu	t/m 2018
Gedrag			
15	Inventarisatie praktijkvoorbeelden gedragsbeïnvloeding	ministerie van Infrastructuur en Milieu	2012
16	Informatie Verkeersregels	ANWB	2013
Integraal			
17	Pilot gezamenlijke aanpak ARBO- en verkeerveiligheid	ministerie van Infrastructuur en Milieu en ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid	2013/2014
18	Meldpunt en Buurtaanpak/Buurtlabel Veilig Verkeer	VVN	continue - vanaf 2012
19	Inventarisatie app's/sociale media en verkeerveiligheid	ministerie van Infrastructuur en Milieu	2013
20	Versterken beleidsinformatie verkeerveiligheid	ministerie van Infrastructuur en Milieu	2013
21	Monitor verkeerveiligheid	SWOV	jaarlijks - vanaf 2013
22	Toets strategie op koers richting doelen	SWOV	2015
23	Bewaken voortgang realisatie maatregelen beleidsimpuls	ministerie van Infrastructuur en Milieu, SWOV, ANWB, VVN, Fietsersbond, TeamAlert, ANBO, decentrale overheden	2 x per jaar vanaf 2012

toelichting

Gemeenten brengen lokale verkeersveiligheidsknelpunten voor fietsers in kaart en stellen een verbeteraanpak op met gedrags- en/of infrastructurele maatregelen.

IenM en VNG werken een Modelaanpak veilig fietsen uit voor gemeenten; met basisaanpak en opties voor aanvullen op basis van lokale ambtjes.

IenM inventariseert de huidige aanpak fietsveiligheid bij (middel)grote en kleine gemeenten inventariseren gericht op best practices.

Fietsberaad adviseert op basis van pilots bij gemeenten over bijdrage die verschillende lokale aanpakken of meldpunten leveren aan verkeersveiligheid.

(Regionale) coördinatie met als doel actieve uitwisseling van kennis en ervaringen te stimuleren en de Fietsberaadpublicatie bij gemeenten onder de aandacht brengen.

Maatschappelijke organisaties adviseren gemeenten ten behoeve van beleid, (doelgroep)maatregelen en inbedding verkeersveiligheid bij thema's als gezondheid/leefbaarheid/onderwijs.

Maatschappelijke organisaties communiceren richting de achterban over het belang van verkeersveiligheid en helpen hen de verkeersveiligheid zelf te verbeteren.

IenM voert een vergelijkend onderzoek uit naar wet- en regelgeving fietsverlichting in het buitenland.

RAI Vereniging ontwikkelt een kwaliteitssysteem fietsverlichting en rolt dit uit bij fietswinkels.

Fietsersbond-campagne fietsverlichting: vooral gericht op jongeren, over noodzaak van goede fietsverlichting en praktische tips.

Samenwerking en onderzoeksagenda gericht op kennisontwikkeling rond fietsveiligheid met aandacht voor vergrijping, elektrische fietsen, veiliger ontwerp van de fiets.

Blijf Veilig Mobiel promoot en helpt 0e, 1e, 2e-lijns zorg om het Stroomschema voor Individueel Mobiliteitsadvies binnen hun normale werkzaamheden en contacten met senioren te gebruiken.

Blijf Veilig Mobiel verspreidt informatie onder ouderen en gemeenten voor juiste scootmobielkeuze door (aspirant) gebruiker.

Blijf Veilig Mobiel werft en traint tot 100 mobiliteitsambassadeurs om het gebruik van BVM-producten te stimuleren.

Blijf Veilig Mobiel ontwikkelt nieuwe producten zoals: online test voor zicht/gehoor en het versterken van de E-bike dagen.

Blijf Veilig Mobiel stelt een zebra-pad-checklist beschikbaar aan gemeenten en maatschappelijk veld om te kunnen bepalen of de zebra veilig is voor senioren.

Decentrale wegbeheerders gebruiken bij voorkeur de richtlijnen van de Basiskennmerken Wegontwerp om de uniformiteit en verkeersveiligheid van het wegennet te versterken.

CROW breidt de set Basiskennmerken Wegontwerp uit met kenmerken voor rotondes en kruisingen (op verzoek van gemeenten).

ANWB brengt op basis van de internationale EuroRAP-methode de verkeersveiligheid van provinciale wegen in beeld en bespreekt de resultaten met wegbeheerders.

IenM maakt rijkswegen veiliger met de investeringsprogramma's Meer Veilig 2 (t/m 2014) en Meer Veilig 3 (2015-2018).

IenM inventariseert praktijkvoorbeelden gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid ten behoeve van praktische handvatten voor overheden en maatschappelijke organisaties.

ANWB-website waarop verkeersregels eenvoudig te vinden en uitgelegd zijn.

Arbo- en verkeersveiligheid zijn bij overheid en bedrijfsleven gescheiden onderwerpen maar kennen vergelijkbare aanpak. De pilot richt zich op verkeersveiligheidswinst door synergie en minder regeldruk.

VVN-Meldpunt waar burgers gevaarlijke situaties in buurt kunnen melden; VVN faciliteert burger en overheid bij het aanpakken van deze situaties. Een goede structurele aanpak kan worden beloond met het Buurtlabel Veilig Verkeer.

Apps en sociale media kunnen rijaakondersteunend zijn maar ook afleidend werken. RWS-DVS inventariseert apps/sociale media en de invloed op de verkeersveiligheid.

IenM maakt afspraken met dataleveranciers ter verbetering van de ongevalleninformatie. O.a. met Incident Management, meldpunten en waar mogelijk met verzekeraars en ambulancezorg.

SWOV monitort trends in verkeersveiligheid en en effect van Beleidsimpuls; om het jaar kort (trends) en uitgebreid (analyses).

SWOV toetst voortgang nationale doelstellingen en analyse probleemgebieden en geeft beleidsadvies.

Halfjaarlijks overleg IenM met actieshouders in Beleidsimpuls, waarin de voortgang van uitvoering en nieuwe inzichten worden besproken.

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienm

November 2012