

Vergaderjaar 2005–2006

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 43

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 september 2006

Veiligheid is voor burgers een belangrijk onderwerp en daarmee een belangrijk aandachtspunt voor de overheid. Verkeersveiligheid is daar een onderdeel van en voor mij een topprioriteit. Een topprioriteit met internationale en nationale dimensies, die samenwerking met andere departementen, andere overheden en maatschappelijke organisaties verlangt. We doen het goed en dat zet Nederland, ook gelet op de toegenomen internationale belangstelling voor verkeersveiligheid, op de kaart. Niet alleen halen we onze doelstelling, we staan internationaal gezien ook nog eens aan de top. Met 881 doden in 2004 en 817 in 2005 zijn we ook Zweden en Groot-Brittannië voorbij gestreefd in aantallen per 100 000 inwoners. Maar hoe trots ik er ook op ben dat we dit met zijn allen hebben weten te bereiken we kunnen niet achterover leunen. Niet alleen wil ik deze koppositie vast houden; veel belangrijker is dat er ondanks dit succes nog steeds meer dan 800 doden per jaar vallen. Dat moet verder omlaag. Het gaat hier immers om het terugdringen van groot menselijk leed met ook nog eens een flink bedrag aan maatschappelijke kosten¹. Ook de komende jaren is er daarom een stevige inzet nodig. Deze brief, die ik u mede namens de ministers van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Justitie stuur, bevat daartoe de hoofdlijnen terwijl de bijlagen op de verschillende deelterreinen de stand van zaken weergeven. Graag praat ik hierover met u verder op het algemeen overleg verkeersveiligheid dat op 21 september 2006 wordt gehouden.

Ontwikkeling verkeersveiligheid is succesvol

Er zijn grote successen geboekt op het gebied van de verkeersveiligheid. Nederland staat al jaren aan de top van de meest verkeersveilige landen van de wereld. Het aantal verkeersdoden vertoont al sinds begin jaren zeventig een dalende trend. De daling in 2004 en 2005 was extra sterk, de daling van het aantal ziekenhuisgewonden blijft helaas achter. Dit is een aandachtspunt voor nader onderzoek om aanknopingspunten te vinden voor (aanvullend) beleid.

In de Nota Mobiliteit is – samen met de decentrale partners – als nationale

¹ In 2003 bedroegen de totale maatschappelijke kosten € 12,3 mld. (Bron: AVV, juli 2006).

doelstelling voor verkeersveiligheid vastgesteld dat het aantal doden in 2010 maximaal 900 en het aantal ziekenhuisgewonden maximaal 17 000 mag zijn. In 2020 mogen dit er maximaal 580 respectievelijk 12 250 zijn. De recente extra gunstige ontwikkeling in het aantal verkeersdoden is voor mij aanleiding geweest om in april jl. op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres (NVVC), bij de presentatie van de ongevalcijfers 2005, aan te kondigen dat ik de doelstelling op het gebied van het aantal verkeersdoden in de Nota Mobiliteit nog verder wil aanscherpen. Hierover ben ik in gesprek met de decentrale overheden en eind september hopen we definitieve afspraken te kunnen maken. Mijn inzet is een aanscherping naar maximaal 750 doden in 2010. Een dergelijke aanscherping is ook volgens de SWOV mogelijk. Hoewel de SWOV-analyse over de grote daling van het aantal verkeersdoden in de jaren 2004 en 2005 geen eenduidige verklaring oplevert, is het in elk geval wel duidelijk dat we niet te maken hebben met toevallige omstandigheden.

Belangrijke pijlers onder het nederlandse verkeersveiligheidsbeleid

Het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid rust op verschillende pijlers die hebben bijgedragen aan het Nederlandse succes:

- *Samenwerking met andere partijen*
Al vele jaren wordt op het gebied van het verkeersveiligheid intensief samengewerkt. Ik noem de andere departementen, inclusief de politie en het Openbaar Ministerie maar ook provincies, stadsregio's, gemeenten en waterschappen spelen een belangrijke rol. De verantwoordelijkheid voor het regionale en lokale verkeersveiligheidsbeleid ligt bij de provincies, stadsregio's en gemeenten. Er zijn daarnaast veel maatschappelijke organisaties, zoals 3VO, de ANWB, het Motorplatform en de Fietzersbond, die hun steentje bijdragen aan verbetering van de verkeersveiligheid. Met het bedrijfsleven is veelvuldig overleg en worden afspraken gemaakt over maatregelen, met name gericht op vracht- en bestelverkeer. De proef met de snelheidsmonitor voor veilig bestelverkeer wordt door het ministerie van Economische Zaken¹ als voorbeeld gehanteerd van een nieuwe werkwijze de overheid waarbij maatschappelijke ontwikkelingen gestimuleerd worden zonder wet- en regelgeving of subsidies.
- *Duurzaam Veilige aanpak*
Al sinds begin jaren negentig zijn de verkeersveiligheidsmaatregelen in belangrijke mate gebaseerd op de principes van Duurzaam Veilig. In de afgelopen jaren is dat vooral tot uitdrukking gekomen in infrastructurele maatregelen als de aanleg van rotondes en de inrichting van 30- en 60 km-gebieden.
- *Integrale aanpak*
Kenmerk van verkeersveiligheidsbeleid is de integrale aanpak, zowel binnen het verkeer- en vervoerbeleid, alsook in relatie tot andere beleidsterreinen. Geslaagde voorbeelden van integrale benadering zijn de snelheidsbeperkende maatregelen bij Overschie, die vanuit milieuoverwegingen zijn ingesteld, maar die ook goed zijn voor de verkeersveiligheid, de aanpak van agressie in het verkeer, als bijdrage aan de verbetering van normen en waarden en de aanpak van alcohol in het verkeer via de verslavingszorg en niet louter vanuit het rijden onder invloed. Integrale aanpak ook echter dankzij de koppeling van maatregelen en afspraken inzake de handhaving en voorlichting. Al jaren voert VenW samen met maatschappelijke organisaties en BVOM een pro-actief en structureel voorlichtingsbeleid aan de hand van een gemeenschappelijke campagnekalender. Deze campagnes ondersteunen en versterken de positieve effecten op kennis-, houding- en gedragsniveau door een doelgroepgerichte invulling. Via deze integrale aanpak is de afgelopen jaren een start gemaakt met de noodzakelijke verbreding en verdieping.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2005–2006, 30 300 XIII, 27 400, nr. 87.

- *Internationaal*
Door onze internationale topositie vervult Nederland nogal eens een voorbeeldfunctie. In de EU speelt Nederland op het gebied van verkeersveiligheid een prominente rol; mede door de Nederlandse inbreng komen EU-richtlijnen tot stand, die de verkeersveiligheid – ook buiten ons land – ten goede komen.

We zijn er nog niet

Ondanks de gunstige ontwikkelingen in de daling van het aantal verkeersdoden, zijn we er nog niet. Ruim twee doden per dag zijn er nog steeds ruim twee te veel, elke dag weer. En dan is er de stagnatie in de daling van het aantal ziekenhuisgewonden. Alle reden dus om door te gaan met verkeersveiligheidsbeleid en dat is dan ook de ambitie van dit kabinet die is opgenomen in de Nota Mobiliteit. Bijlage 1 geeft een overzicht van de stand van zaken van lopende maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid.¹

Forse inspanningen blijven nodig

Om de (aangescherpte) doelstellingen te kunnen realiseren en om de ambitie van permanente verbetering te kunnen waarmaken, blijven forse inspanningen noodzakelijk. Niet alleen van het Rijk, maar van alle partijen. In het kader van het Landelijk Initiatief Verkeersveiligheid (LIVV) zijn de afgelopen twee jaar de mogelijkheden verkend voor inhoudelijke verbreding van de verkeersveiligheid, nieuwe vormen van samenwerking en een goed werkende kennisinfrastructuur. Deze missie is geslaagd; het LIVV heeft een aanjaagfunctie vervuld en het heeft de noodzaak van samenwerking, innovatie en kennisdeling op het gebied van de verkeersveiligheid op de agenda gezet. Alle partijen zijn zich bewust van hun mogelijkheden om een bijdrage te leveren aan verdere verbetering van de verkeersveiligheid, ieder vanuit zijn of haar eigen rol en verantwoordelijkheid. De komende periode staat in het teken van een verdergaande verbreding en verdieping. De concrete invulling moet volgen uit een inventarisatie van wat partijen de komende jaren kunnen en willen doen op het gebied van verkeersveiligheid enerzijds en van te verwachten innovaties in de trits mens, weg en voertuig anderzijds. Daartoe wordt een strategisch plan verkeersveiligheid opgesteld. Dat plan zal tevens moeten aangeven op welke wijze om kan worden gegaan met twee belangrijke trends, die de verkeersveiligheid in de periode na 2010 negatief kunnen beïnvloeden: de toenemende vergrijzing en de groei van het goederenvervoer. Met de geschetste lijnen van verbreding en verdieping en in de uitwerking van het toekomstige beleid in het strategische plan verkeersveiligheid wordt tevens invulling gegeven aan de lijnen die de SWOV uitzet in haar boek «Door met Duurzaam Veilig». Ik noem er enkele: voortbouwen op de behaalde successen, het inspanningsniveau handhaven, maar tegelijkertijd een hogere kwaliteit leveren, beleidsinnovaties intensiveren en verkeersveiligheid inhoudelijk integreren in andere beleidssectoren

Verbreding en verdieping

Ik zie, als gezegd, kansen om te komen tot verbreding en verdieping van het huidige beleid. Dit kan langs een aantal lijnen gestalte krijgen:

1. Verdere integratie met andere beleidsterreinen

Ten eerste denk ik aan een verdere integratie van het verkeersveiligheidsbeleid met andere beleidsterreinen zoals ruimtelijke ordening, gezondheidszorg en de verantwoordelijkheid van werkgevers voor sociaal beleid. Zo gaat op initiatief van mijn ambtgenoot van Volksgezondheid, Welzijn en Sport een traject lopen om te komen tot een verdere reductie van letsel

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

door ongevallen en geweld in brede zin, dus naast verkeersongevallen ook arbeidsongevallen en ongevallen en geweld in en om het huis.

2. Innovatie: Nederland als experimenteertuin van Europa

Innovatie moet meer dan tot nu toe, een bijdrage leveren aan de verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Voertuigtechnologie is een onderwerp dat niet alleen veel kansen biedt maar ook een langzame ontwikkeling kent. Extra inzet is geboden, mede met het oog op de rol die Nederland in Europa kan en wil spelen. Nederland zal zich in Brussel dan ook nadrukkelijk positioneren om pilots voor nieuwe technologieën te kunnen uitvoeren.

Ook op het gebied van gedrag is innovatie mogelijk. Denk aan toepassingen als het alcoholslot, drugstesters en apparatuur om vermoeidheid tijdig te detecteren; allemaal technische toepassingen, die deelname aan het verkeer veiliger kunnen maken. Hier kan een extra impuls een stimulans zijn voor snellere ontwikkeling. Voor een uitgebreid overzicht van innovaties verwijs ik u naar mijn brief van 21 juni 2006¹ over het Innovatieprogramma Mobiliteit en Water.

3. Onderzoek: Nederland als kenniscentrum

De maatregelen met het meeste effect en met het grootste draagvlak zijn al genomen. We moeten nu op zoek naar de 2e generatie maatregelen. Daar is informatie voor nodig, en onderzoek. Ik zie daartoe onder meer samen met mijn collega's van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Justitie de mogelijkheden voor post mortem onderzoek. Een aantal Europese landen is al gestart met diepte-onderzoeken van elk ongeval met dodelijke afloop. Dergelijk onderzoek zou een schat aan informatie opleveren, ook omdat de weginrichting en het voertuig dan in beschouwing worden genomen.

4. Meer internationale focus

De vierde lijn is versterking van de internationale zichtbaarheid van Nederland op het gebied van verkeersveiligheid. Onze positie als internationale experimenteertuin en kenniscentrum heeft onmiskenbaar positieve effecten op de Nederlandse economie en maatschappij.

Tot slot

Het gaat goed met de verkeersveiligheid in Nederland. Dat stemt tot tevredenheid. Maar dat betekent niet dat we achterover kunnen leunen. In deze brief hoop ik duidelijk te hebben gemaakt dat het forse inspanningen zal vergen om het aantal slachtoffers in het wegverkeer nog verder terug te dringen en de hoge ambities op het gebied van verkeersveiligheid te kunnen waarmaken.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2005–2006, 29 644, nr. 69.