

Vergaderjaar 2006–2007

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 52

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juni 2007

Met deze brief kom ik tegemoet aan het verzoek van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat u te informeren over de stand van zaken op het gebied van het verkeersveiligheidsbeleid. Dit onderwerp gaat mij zeer aan het hart. Het gaat hier immers om het terugdringen van groot menselijk leed, waarbij ook nog eens een flink bedrag aan maatschappelijke kosten¹ kan worden bespaard.

Ik maak van de gelegenheid gebruik te melden dat u de komende maanden in elk geval nog zult worden geïnformeerd over het strategisch plan verkeersveiligheid, de resultaten van het onderzoek naar de gevolgen van het eventuele verhogen van de maximumsnelheid voor caravans en de voorwaarden die zullen gelden voor de ervaringsfase met langere en zwaardere vrachtautocombinaties.

Ontwikkeling verkeersveiligheid is succesvol maar we zijn er nog niet

Het aantal verkeersdoden vertoont al sinds begin jaren zeventig een dalende trend. De daling in 2004 en 2005 was extra sterk en zoals ik u in mijn brief van 23 april 2007 heb medegedeeld was het aantal ook in 2006 weer lager². Nederland staat al jaren aan de top van de meest verkeersveilige landen van de wereld.

Samen met de decentrale overheden zijn er voor verkeersveiligheid doelstellingen vastgesteld. In 2010 mogen er maximaal 750 doden en 17 000 ziekenhuisgewonden vallen in het verkeer en in 2020 maximaal 580 doden en 12 250 ziekenhuisgewonden. In overleg met de decentrale overheden wil ik bezien of 500 doden in 2020 ook haalbaar is.

Ondanks de gunstige ontwikkelingen in de daling van het aantal verkeersdoden vallen er op dit moment nog steeds ruim twee doden per dag en dat zijn er nog steeds ruim twee te veel, elke dag weer. En de daling van het aantal ziekenhuisgewonden blijft helaas achter. Dit is een aandachtspunt voor nader onderzoek en beleid. We zijn er dus nog niet; alle reden om door te gaan met verkeersveiligheidsbeleid. Bijlage 1 geeft een overzicht van de stand van zaken van lopende maatregelen op het gebied van

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

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 29 398, nr. 50.

verkeersveiligheid.¹ Hierbij wordt tevens ingegaan op de ontwikkeling in het aantal ziekenhuisgewonden en op de wijze waarop wordt omgegaan met de bijzondere ontwikkelingen in de ongevalcijfers 2006, waarover ik u in mijn hiervoor genoemde brief berichtte.

De stijging van het aantal fietsers onder de verkeersdoden, vooral onder ouderen, is één van de meest opvallende ontwikkelingen. In de recente beantwoording van de kamervragen van de leden Van der Staaij en Duyvendak heb ik al aangegeven dat ik fietsers in het verkeer als specifieke doelgroep nader onder de loep zal nemen en in overleg met partners als de Fietsersbond tot concrete maatregelen wil komen. Zo ondersteun ik het initiatief van de Fietsersbond die de mogelijkheden gaat verkennen voor fietslessen voor kwetsbare verkeersdeelnemers (kinderen en ouderen), vooral van een betere beheersing van de fiets en gevaarherkenning, om op die manier een bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid voor deze groep.

Een andere in het oog springende ontwikkeling is het feit dat het aantal doden dat omkomt bij enkelvoudige ongevallen al jarenlang hoog is en slechts beperkt daalt. Er zal nader onderzoek moeten komen naar de oorzaken van dit type ongeval, zodat kan worden gezocht naar gerichte maatregelen om dit type ongevallen te beperken.

Verder blijft de auto te water een prangend probleem. Eind vorig jaar heeft het ministerie met partners een campagne gevoerd om de juiste manier van ontsnappen uit een auto te water bekender te maken. Naast de juiste manier van ontsnappen is de mogelijk levensreddende rol van de veiligheidshamer ook een belangrijk onderdeel van deze campagne geweest. Daarom heb ik de branche ook opgeroepen deze hamers standaard mee te leveren.

Forse inspanningen blijven nodig

Om de 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.

Er wordt momenteel gewerkt aan het opstellen van een strategische visie verkeersveiligheid tot 2020. Hierbij gaat de aandacht met name uit naar de concretisering van maatregelen die nodig zijn om de doelstellingen, vooral die voor 2020, te halen. Duidelijk is reeds dat hiertoe de nodige inspanningen zullen moeten worden verricht en dat keuzen moeten worden gemaakt. De grootste winst lijkt nog te halen bij categorieën waar de daling van de ongevallen de dalende trend niet volgt. We zullen u in het najaar meer uitgebreid informeren over de strategie verkeersveiligheid tot 2020.

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

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.