

Vergaderjaar 2015–2016

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 478

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 november 2015

Zoals elk jaar informeer ik uw Kamer in het najaar over het aantal ernstig verkeersgewonden in het afgelopen jaar. Zoals vorig jaar toegezegd informeer ik u dit jaar tevens over de verkenning van SWOV naar de verwachte aantallen doden en ernstig gewonden in 2020 en 2030 en – zoals aangegeven in mijn brief van juni dit jaar – de uitkomst van mijn gesprek hierover met decentrale overheden in relatie tot de doelstelling verkeersveiligheid.

Verkeersgewonden 2014

Het aantal ernstig verkeersgewonden in 2014 bedraagt 20.700¹. In 2013 waren er 18.800 ernstig verkeersgewonden. Al sinds 2007 is sprake van een toename van het aantal ernstig verkeersgewonden, maar in 2012 en 2013 was er een lichte daling van de aantallen. De toename die in 2007 is begonnen lijkt zich helaas in 2014 weer voort te zetten. Nadere analyses volgen in de Monitor die SWOV eind dit jaar uitbrengt.

Verkenning 2020 en 2030

Bijgaand ontvangt u de verkenning van SWOV *«De verkeersveiligheid in 2020 en 2030; prognose voor de aantallen verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden»*². Hierin geeft SWOV aan dat de verwachting is dat het aantal doden met het huidige beleid in 2020 uit zal komen tussen de 500–510, en in 2030 tussen de 330–470 per jaar. Op basis van deze prognoses lijkt het doel van maximaal 500 doden in 2020 dus haalbaar. Voor het aantal ernstig verkeersgewonden is de situatie anders. SWOV verwacht in 2020 tussen de 16.600–17.500 ernstig verkeersgewonden en in 2030 tussen de 14.600–19.200. Het doel van maximaal 10.600 ernstig

¹ De definitie van ernstig verkeersgewond: een slachtoffer van een verkeersongeval die opgenomen en behandeld is in het ziekenhuis (MAIS2); zie http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Ernstig_verkeersgewonden.pdf

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

verkeersgewonden in 2020 wordt op basis van de berekeningen zowel in 2020 als in 2030 niet gehaald.

Doelstelling gezamenlijke overheden

Afgelopen maanden heb ik overleg gevoerd met de decentrale overheden over de doelstelling voor doden en gewonden. In het Strategisch Plan verkeersveiligheid 2008–2020 heb ik destijds samen met de decentrale overheden doelstellingen geformuleerd en actieplannen opgesteld. Vervolgens bleek dat het halen van de doelen voor het aantal ernstig verkeersgewonden onzeker was, en zijn 23 extra acties afgesproken in de Beleidsimpuls verkeersveiligheid 2012. Bij een doorrekening van de Beleidsimpuls heeft SWOV ook onderzocht of de doelstelling haalbaar zou zijn wanneer nog meer maatregelen genomen zouden worden (SWOV rapport «Opschakelen naar meer verkeersveiligheid»). In mijn brief van 24 juni 2015³ heb ik uw kamer laten weten dat het volledig uitvoeren van alle 18 maatregelen die volgens SWOV nodig zijn om de doelstellingen te halen niet realistisch is, en dat daarmee de doelstelling voor het aantal verkeersgewonden voor 2020 niet zal worden gehaald. Daarbij gaat het vooral om het ontbreken van maatschappelijk draagvlak voor verdergaande maatregelen. In die brief heb ik toegezegd dat ik u het resultaat van de besprekingen met de overheden over de doelstelling zal melden in de brief over het aantal ernstig verkeersgewonden.

Als overheden hebben we vastgesteld dat het nu nog te vroeg is om de doelstellingen los te laten of bij te stellen. Gezamenlijk hebben we geconstateerd dat de huidige maatregelen niet genoeg zijn om het aantal ernstig verkeersgewonden naar beneden te brengen. Het is nodig dat er een betere verbinding wordt gelegd tussen de risico's en de maatregelen. Het aantal geregistreerde ongevallen op regionale en lokale weggedeelten is dusdanig laag, dat die minder geschikt zijn als indicatoren voor het beleid. Er is behoefte aan informatie die in kaart brengt waar sprake is van risico's die kunnen leiden tot ongevallen.

Ik ga samen met de andere overheden inzetten op de twee sporen:

- a) Verbetering van data;
 - b) Onderzoek naar risicogestuurde aanpak als nieuwe basis voor de inzet van maatregelen.
- a. Verbetering van data.
 - Afgelopen jaar heb ik uit onderzoek van RIVM en SWOV beschikking gekregen over de ambulancedata van 2009–2012, en het blijkt dat deze bron nieuwe informatie oplevert over de locatie, de betrokken voertuigen en de verkeersdeelnemers. Binnenkort komen ook de gegevens beschikbaar over 2013 en 2014. Vanaf volgend jaar zal ik deze data gebruiken in de analyses voor het aantal ernstig verkeersgewonden.
 - STAR (Smart Traffic Accident Reporting) is een initiatief dat gestart is door de politie, verzekeraars en het verkeerskundig ICT-bureau VIA. Er is een app in ontwikkeling die het mogelijk maakt om direct na een ongeval (met een auto, fiets of voetganger) gegevens hierover door te geven. Deze app komt begin 2016 beschikbaar. Hierdoor kunnen overheden over extra informatie beschikken.
 - Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Fryslân is samen met VeiligheidNL een proef van een jaar gestart met de spoedeisende hulp van het Medisch Centrum Leeuwarden. Het ziekenhuis registreert waar, wanneer en onder welke omstandigheden

³ Kamerstuk 29 398, nr. 466

- ongevallen op de weg plaatsvinden. Zo wordt in beeld gebracht welke locaties het gevaarlijkst zijn en aangepakt moeten worden.
- b. Risicogestuurde aanpak als basis voor de inzet van maatregelen. Het Interprovinciaal Overleg (IPO) heeft SWOV opdracht gegeven een instrument te ontwikkelen om proactief de verkeersveiligheid in beeld te brengen en prioriteiten te kunnen stellen. De risicogestuurde aanpak werkt met indicatoren die onveilige situaties in beeld brengen en preventieve sturingsmogelijkheden bieden. Dan kan gaan om veiligheid van de infrastructuur maar ook gedrag (snelheid, alcohol). Samen met de overheden ga ik bekijken hoe deze vernieuwde aanpak in gang kan worden gezet en als grondslag kan dienen voor het meer gericht inzetten van maatregelen.

Er vinden al ontwikkelingen plaats die aansluiten bij deze risicogestuurde aanpak.

- Rijkswaterstaat ontwikkelt de Verkeersveiligheidsindicator voor rijkswegen (VIND). In kaart wordt gebracht welke risicofactoren er zijn op het rijkswegennet, en onderzocht wordt op welke manier deze risicofactoren teruggedrongen kunnen worden. Voorbeelden zijn gladheidsbestrijding, stroefheid van wegooppervlak.
- Samen met SWOV verkennen enkele provincies hoe ze vanuit de bestaande doelstellingen en data, een vertaalslag naar indicatoren kunnen maken. In twee provincies zijn pilots uitgevoerd (Gelderland en Noord-Holland). De ROV's van Fryslân, Gelderland en Zeeland hebben met de provincie Utrecht en SWOV een verkenning gedaan naar de meetbaarheid van een aantal indicatoren.
- De gemeente Amsterdam werkt aan een nieuw meerjarenprogramma verkeersveiligheid, dat in 2016 wordt vastgesteld. Daarbij zet de gemeente in op een preventieve benadering. Er zijn risico indicatoren gemeten voor infrastructuur en gedrag waarvan bekend is dat het kan leiden tot ontstaan van ongevallen.

Conclusie

Er is veel energie bij zowel de overheden als de maatschappelijke organisaties om de verkeersveiligheid in Nederland verder te verbeteren. Zo is de ANWB gestart met het vormen van werkgroepen rond verschillende thema's. Ik zorg ervoor dat de initiatieven en de inzet van overheden waar nodig op elkaar worden afgestemd en verbonden, zodat ze elkaar kunnen versterken. We gaan een gezamenlijk traject in met de ambitie het aantal ernstig verkeersgewonden terug te brengen. Daarmee geef ik een nadere invulling aan mijn regierol. Ik zal u jaarlijks informeren over de voortgang van dit traject. Mijn streven is voor het einde van 2020 gezamenlijk met de andere overheden een doelstelling te formuleren voor na 2020, zodat er opvolging wordt gegeven aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020.

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