



Beleidsimpuls Verkeersveiligheid

Aanvulling op Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020

| | |
|--------|--|
| Datum | 25 juni 2012 |
| Status | Vastgesteld in Bestuurlijk Koepeloverleg |

Colofon

Bestuurskern
Dir. Wegen en Verkeersveiligheid

Plesmanweg 1-6 Den Haag

Contactpersoon

ir. R. Hijman
Senior Beleidsmedewerker
T 070-4566859
F 070-4567467
robert.hijman@minienm.nl

Inhoud

Colofon—2
Inhoud—3
Inleiding—4

| | |
|----------|---|
| 1 | Analyse—5 |
| 1.1 | Trends in mobiliteit en maatschappij—5 |
| 1.2 | Trends verkeersveiligheid—6 |
| 1.3 | Wat zijn de prioritaire doelgroepen?—8 |
| 2 | Beleidsimpuls en acties—9 |
| 2.1 | Doorgaan—10 |
| 2.2 | Versterken—12 |
| 2.3 | Vernieuwen—14 |
| 2.4 | Focus: Fietzers—17 |
| 2.5 | Focus: Ouderen—22 |
| 2.6 | Focus: Jonge beginnende bestuurders—27 |
| 3 | Verbeteren verkeersveiligheid: continu proces—31 |

Inleiding

Aanleiding

Bij vaststelling van het nationale *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020* door de rijksoverheid en decentrale overheden is afgesproken elke vier jaar de voortgang en het effect van beleid te toetsen. De SWOV is daarom gevraagd om samen met het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid en Rijkswaterstaat – Dienst Verkeer en Scheepvaart te onderzoeken of de gezamenlijke doelen voor 2020 bereikt worden bij uitvoering van de strategie.

Uit de *Verkeersveiligheidsverkenning 2020* [SWOV, 2011] blijkt dat met uitvoering van het strategisch plan:

- de doelstelling van maximaal 500 verkeersdoden in 2020 alleen behaald wordt bij lage mobiliteitsgroei en mits de handhaving en investeringen in verkeersveiligheid op peil blijven, en
- de doelstelling van maximaal 10.600 ernstig verkeersgewonden in 2020 vrijwel zeker niet gehaald wordt.

Het Bestuurlijk Koepeloverleg heeft in juni 2011 op basis van deze conclusies besloten dat het *Strategisch Plan 2008-2020* van kracht blijft, maar een gerichte impuls nodig heeft op de doelgroepen waar het nog niet goed (genoeg) gaat. Doel is het aantal verkeersslachtoffers voor deze doelgroepen terug te dringen.

Gezamenlijke aanpak

Deze bijstelling is tot stand gekomen door interactieve samenwerking tussen marktpartijen, maatschappelijke partners, kennisinstututen en overheden onder regie van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarbij zijn gezamenlijk de volgende stappen doorlopen:

- Integrale verkenning van trends, problemen en oplossingsrichtingen op de landelijke strategiedag verkeersveiligheid op 29 september 2011.
- Bepalen en delen van koers en aanknopingspunten voor beleid in het najaar van 2011.
- Concretiseren in beleidslijnen, activiteiten en onderzoeksvragen op de prioritaire thema's in versnellingsessies in het voorjaar van 2012.
- Toetsen van resultaten op draagvlak in klankbordgroep met overheden en maatschappelijke partners.
- Bestuurlijk vaststellen met decentrale partners in juni 2012.

Leeswijzer

In dit rapport zijn de hoofdlijnen van de beleidsimpuls verkeersveiligheid beschreven. Hoofdstuk 1 beschrijft de analyse waaruit de prioritaire doelgroepen zijn bepaald. In hoofdstuk 2 is de beleidsimpuls in de paragrafen *doorgaan*, *versterken*, *vernieuwen* en *focus* uitgewerkt in beleidslijnen en activiteiten. Tenslotte is in hoofdstuk 3 beschreven hoe het proces de komende jaren wordt ingericht.

1 Analyse

1.1 Trends in mobiliteit en maatschappij

Tijdelijke stagnatie automobilititeit, wel meer gefietst

Autobestuurders legden in de periode 2000 en 2006 9 procent meer kilometers af, daarna bleef het aantal kilometers tot 2010 ongeveer gelijk. Fietsers hebben in de periode tussen 2000 en 2010 13 procent meer kilometers afgelegd.

De helft van alle verplaatsingen in Nederland gebeurt met de auto, een kwart met de fiets, één op de vijf lopend en één op de twintig met het openbaar vervoer. [KiM, Mobiliteitsbalans 2011]

De 'Structuurvisie Infrastructuur en Milieu' [IenM, 2012] schetst, als leidend beleidskader voor de komende jaren, een groeiverwachting van de personenmobiliteit van 18 tot 38% tot 2020 (t.o.v. 2009).

Groei bevolking en vergrijzing

In de periode tussen 2000 en 2010 is de bevolking gegroeid met 4,5%, de gemiddelde leeftijd steeg van 39,4 tot 41,1 jaar. De bevolking zal tot 2020 naar verwachting nog groeien en de vergrijzing zet door. Het aantal 65+'ers stijgt, terwijl het aantal inwoners onder de 65 jaar afneemt.

Het aandeel ouderen in het verkeer is de laatste jaren toegenomen en zal, mede als gevolg van de urbanisatie, vooral in niet-stedelijk gebied verder groeien.

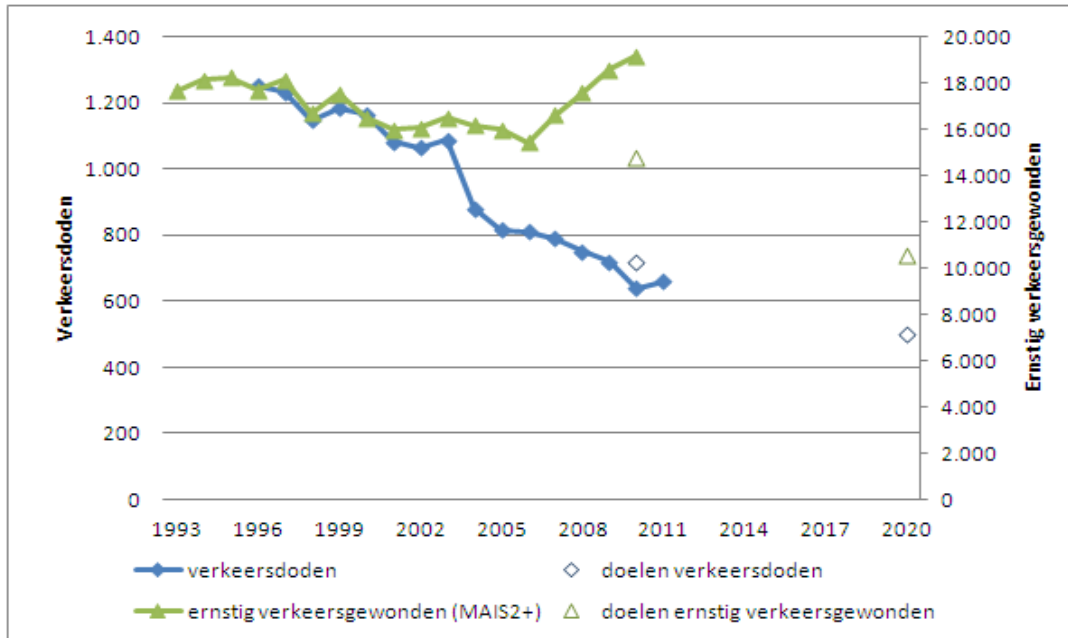
Technologische ontwikkeling

In de periode tussen 2000 en 2010 zijn met name (vracht)auto's 'intelligenter' geworden. Systemen als ABS helpen de bestuurder de auto onder controle te houden en zijn er in-car systemen die onderweg helpen files ontwijken, maar ook snelheid, koers en afstand te bewaken. Het sterk gestegen gebruik van smartphones heeft deze ontwikkeling verder versneld. De verwachting is dat deze ontwikkeling zich doorzet.

Mondige burger

Burgers worden individueler en mondiger. Opvallend is dat ze zich vooral ergeren aan het gedrag van anderen in het verkeer en achten de overheid verantwoordelijk hier wat aan te doen. Sociale media en internet maken het makkelijker naar hen te luisteren en in dialoog te gaan om samen aan oplossingen te werken.

1.2 Trends verkeersveiligheid



Dalende trend verkeersdoden, toename in 2011

Het aantal verkeersdoden vertoont sinds de jaren 70 van de vorige eeuw, toen er jaarlijks meer dan drie duizend verkeersdoden waren te betreuren, een dalende trend. Deze trend heeft zich deze eeuw voortgezet. Het aantal verkeersdoden lag in 2010 met 640 onder het tussendoel van maximaal 720 verkeersdoden.

In 2011 is het aantal verkeersdoden, voor het eerst in jaren, gestegen tot 661. Opvallend is dat in andere landen uit de verkeersveiligheidstop 10 van Europa (zoals Zweden en Duitsland) in 2011 ook sprake was van een stijging. De stijging in 2011 valt nog binnen de marges van de langjarige trendontwikkeling.

De SWOV heeft in de 'Verkeersveiligheidsverkenning 2020' berekend dat de doelstelling van maximaal 500 verkeersdoden in 2020 zonder kilometerheffing alleen gehaald wordt bij een lage mobiliteitsgroei en continueren van investeringen in verkeersveiligheid en voortzetten van handavingsinspanning. Zie onderstaande tabel.

| Bezuinigingsscenario infrastructuur | Aantal verkeersdoden | | | |
|-------------------------------------|----------------------|-------------------|----------------------------------|-----|
| | Aantal in 2009 | Doelstelling 2020 | Geschatte aantal in 2020 volgens | |
| | | | GE | RC |
| Scenario I | 720 | 500 | 570 | 500 |
| Scenario II | | | 620 | 550 |

Tabel 10.1. *Haalbaarheid doelstelling verkeersdoden 2020.*

Scenario I: voortzetting investeringen en handhaving zoals voorgaande jaren
 Scenario II: dec. overheden verwachten afname infra-investeringen van 50%

Stijgend aantal ernstig gewonden bij ongevallen zonder motorvoertuig

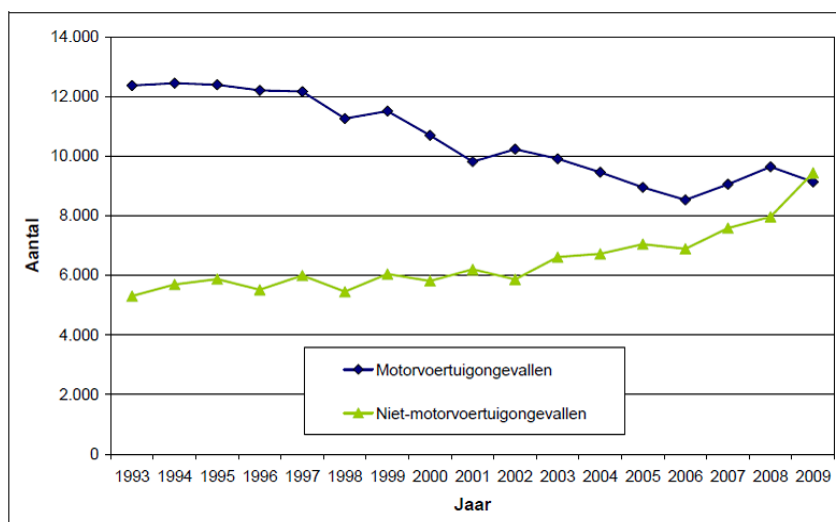
In 2008 is door de Minister van Infrastructuur en Milieu en de decentrale partners in het Bestuurlijk Koepeloverleg besloten om naast politiegegevens ook ziekenhuisgegevens te gebruiken om een beter beeld van de verkeersgewonden te krijgen. De beleidsindicator en doelstelling is aangepast in 'ernstig verkeersgewonden'. Deze indicator geeft beter inzicht in het aantal ongevallen waar geen motorvoertuig bij betrokken is.

Het aantal ernstig verkeersgewonden nam tot 2006 licht af. Sindsdien is een stijgende trend zichtbaar. Het aantal ernstig verkeersgewonden is de laatste jaren toegenomen van ongeveer 15.400 in 2006 tot 19.200 in 2010. Het tussendoel voor 2010 is niet gehaald en het einddoel 2020 van maximaal 10.600 is bij voortzetting van huidig beleid uit zicht geraakt, zie onderstaande tabel.

| Bezuinigingsscenario infrastructuur | Aantal ernstig verkeersgewonden | | | |
|--|---------------------------------|----------------------|----------------------------------|--------|
| | Aantal in 2009 | Doelstelling 2020 | Geschatte aantal in 2020 volgens | |
| | | | GE | RC |
| Scenario I | 18.580 | 10.600 | 18.300 | 16.700 |
| Scenario II | | | 19.000 | 17.400 |

Tabel 10.2. Haalbaarheid doelstelling ernstig verkeersgewonden 2020.

De stijging van het aantal ernstig verkeersgewonden is te verklaren door de toename van slachtoffers bij ongevallen zonder motorvoertuigen, zoals enkelvoudige fietsongevallen [SWOV, 2011], zie onderstaande figuur. Een trend die tot 2008 nog niet zichtbaar was met de oude indicator op basis van politieregistratie.



Afbeelding 3.2. Het aantal ernstig verkeersgewonden per jaar bij ongevallen met en zonder motorvoertuigen (Reurings & Bos, 2011).

Het verschil in ontwikkeling van verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden wordt (deels) verklaard door de ontwikkeling in het aantal ernstig verkeersgewonden bij niet-motorvoertuigongevallen.

1.3 Wat zijn de prioritaire doelgroepen?

In de Verkeersveiligheidsverkenning zijn prognoses uitgevoerd voor de meeste aandachtsgebieden uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020.

Verkeersdoden: reductie jonge beginnende bestuurders relatief klein

| Verkeersdoden | prognose bij hoge mobiliteitsgroei | | | prognose bij lage mobiliteitsgroei | |
|--|------------------------------------|------|-------------|------------------------------------|-------------|
| | 2009 | 2020 | t.o.v. 2009 | 2020 | t.o.v. 2009 |
| Voetgangers | 70 | 60 | -25% | 50 | -33% |
| Fietsers | 160 | 130 | -24% | 110 | -31% |
| Brom- en snorfiets | 60 | 50 | -22% | 40 | -29% |
| Motorfiets | 70 | 60 | -23% | 50 | -29% |
| Kinderen | 30 | 10 | -55% | 10 | -63% |
| Ouderen (60 jaar en ouder) | 230 | 190 | -18% | 170 | -25% |
| Beginnende bestuurders (slachtoffer) | 80 | 80 | -4% | 70 | -14% |
| Beginnende bestuurders (tegenpartij) | 40 | 30 | -31% | 30 | -41% |
| Enkelvoudige ongevallen (fiets) | 10 | 10 | -18% | 10 | -23% |
| Enkelvoudige ongevallen (auto) | 170 | 120 | -26% | 110 | -35% |
| Vracht- en bestelverkeer (tegenpartij) | 190 | 150 | -21% | 140 | -27% |

Alle door SWOV onderzochte doelgroepen vertonen een dalende trend in aantallen verkeersdoden. Met oog op de noodzakelijke verdere reductie in de periode tot 2020 verdient vooral de groep jonge beginnende bestuurders aandacht, omdat het aantal slachtoffers in deze groep naar verwachting het minst sterk daalt tot 2020.

Ernstig verkeersgewonden: stijgende trend fietsers en ouderen

De prognose voor ernstig verkeersgewonden is minder gunstig. Voor een aantal groepen is een toename te verwachten. Deze ontwikkeling is het sterkst zichtbaar bij fietsers (m.n. enkelvoudige ongevallen) en ouderen. Deze groepen overlappen; zo stijgt vooral het aantal ernstig gewonde oudere fietsers.

| Ernstig verkeersgewonden | prognose bij hoge mobiliteitsgroei | | | prognose bij lage mobiliteitsgroei | |
|--|------------------------------------|-------|-------------|------------------------------------|-------------|
| | 2009 | 2020 | t.o.v. 2009 | 2020 | t.o.v. 2009 |
| Voetgangers | 660 | 660 | -1% | 570 | -14% |
| Fietsers | 9520 | 11100 | 17% | 10370 | 9% |
| Brom- en snorfiets | 2420 | 2580 | 7% | 2270 | -6% |
| Motorfiets | 1070 | 1040 | -2% | 930 | -13% |
| Kinderen | 1580 | 1420 | -10% | 1180 | -25% |
| Ouderen (60 jaar en ouder) | 4960 | 5660 | 14% | 5390 | 9% |
| Beginnende bestuurders (slachtoffer) | 540 | 480 | -11% | 410 | -24% |
| Beginnende bestuurders (tegenpartij) | 730 | 730 | 1% | 610 | -17% |
| Enkelvoudige ongevallen (fiets) | 7290 | 8780 | 21% | 8270 | 14% |
| Enkelvoudige ongevallen (auto) | 850 | 650 | -24% | 580 | -32% |
| Vracht- en bestelverkeer (tegenpartij) | 1190 | 1080 | -9% | 1000 | -16% |

Risicovol gedrag grootste generieke oorzaak verkeersongevallen

De Verkeersveiligheidsverkenning maakt verder duidelijk dat risicovol gedrag in het verkeer de grootste generieke oorzaak is van verkeersongevallen. Een aantal gedragingen zijn daarbij het meest gevaarlijk: te hard rijden, alcohol- en drugsgebruik en het niet attent rijden als gevolg van vermoeidheid of afleiding.

2 Beleidsimpuls en acties

Strategie, ambities, doelstellingen en regionale doorwerking blijven van kracht

De ambitie is en blijft de verkeersveiligheid permanent te verbeteren. Het beleid richt zich op het bereiken van de nationale doelstellingen tot maximaal 500 verkeersdoden en maximaal 10.600 ernstig verkeersgewonden in 2020.

De rijksoverheid streeft ernaar het aantal slachtoffers op het rijkswegennet minimaal gelijke tred te houden met de nationale reductiedoelstellingen. Provincies en stadsregio's streven ernaar qua slachtoffers minimaal gelijke tred te houden met de nationale reductiedoelstellingen.

De rijksoverheid is verantwoordelijk voor nationaal beleid, het faciliteren van de decentrale overheden met financiële middelen via de brede doeluitkering (BDU) en ondersteuning bij kennisontwikkeling en uitvoering; onder andere door subsidies aan de SWOV, VVN, de Fietzersbond en Team Alert.

Provincies en stadsregio's zijn verantwoordelijk voor regionaal verkeersveiligheidsbeleid, dit in afstemming met gemeenten en waterschappen en maatschappelijke organisaties. De provincies en stadsregio's stimuleren vanuit regionaal beleid ook de lokale verkeersveiligheid door middel van subsidies en kennisuitwisseling.

Gemeenten en waterschappen zijn verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid op het lokale wegennet. Sinds de invoering van Duurzaam Veilig wordt gewerkt aan de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door de aanleg van 30 km zones en rotondes. Deze lijn wordt doorgezet met behulp van de Basiskennmerken Wegontwerp tijdens onderhoudswerkzaamheden.

Doorgaan, versterken, vernieuwen en focus

De trends voor de meeste doelgroepen wijzen de goede kant op. Het 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020' en de pijlers integrale aanpak, samenwerking en duurzaam veilig als inspiratiebron blijven daarom van kracht. Er wordt **doorgegaan** met succesvolle generieke maatregelen, beter beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers en harder aanpakken van notoire overtredders.

Deze Beleidsimpuls Verkeersveiligheid is een aanvulling op de gezamenlijke nationale strategie met als doel het aantal slachtoffers terug te dringen voor de doelgroepen waar het nog niet goed (genoeg) gaat. Op basis van de trends en ontwikkelingen is ervoor gekozen het huidige beleid te **versterken** en gericht te **vernieuwen**. Analyse wijst uit dat fietsers, ouderen en jonge beginnende bestuurders extra aandacht verdienen. Hierop ligt de **focus** in deze beleidsimpuls.

2.1 Doorgaan

Verkeersveiligheidsbeleid en -maatregelen hebben geleid tot een reductie van het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden bij ongevallen met motorvoertuigen. Daarom gaan we door met de uitvoering van het strategisch plan verkeersveiligheid en de succesvolle maatregelen gericht op mens, infrastructuur en voertuigen. Dit alles binnen de kaders van Europese en nationale wet- en regelgeving. Als gevolg van bezuinigingen en kortingen zijn minder financiële middelen beschikbaar bij (decentrale) overheden dan werd verwacht bij het vaststellen van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Via monitoring wordt gemeten welke impact dit heeft op de realisatie van maatregelen en doelen.

Veilige infrastructuur

Wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor de inrichting van wegen en gaan door met Duurzaam Veilig inrichten van wegen, beheer en onderhoud en het aanpakken onveilige situaties. Het CROW biedt de wegbeheerders hiervoor de handvatten in de vorm van richtlijnen, procesinrichting en kennis.

Wegbeheerders gebruiken beschikbare ongevalinformatie en informatie van meldpunten en maatschappelijke organisaties voor het identificeren van onveilige situaties. Omdat het aantal black spots is teruggebracht, maar ook de kwaliteit van de ongevalregistratie is teruggelopen, werken de ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Veiligheid en Justitie samen met decentrale overheden, kennisinstituten en maatschappelijke organisaties aan betere registratie, nieuwe bronnen en methodieken om risicovolle situaties te duiden [zie hoofdstuk 3].

Veilig gedrag

Verkeersdeelnemers zijn zelf verantwoordelijk voor veilig gedrag in het verkeer. Dit vereist kennis, vaardigheden en voor sommige verkeersdeelnemers ook het kennen van en handelen naar de eigen grenzen en beperkingen.

Om verantwoord aan het verkeer te kunnen deelnemen is het nodig kennis en vaardigheden op te doen. Diverse partijen bieden hiervoor de faciliteiten, zoals:

- Rijopleidingen motorvoertuigen door CBR en de rijkschoolbranche.
- Permanente verkeerseducatie; decentrale overheden bieden, samen met marktpartijen en maatschappelijke partners, pakketten voor het trainen van kennis en vaardigheden per leeftijd en vervoerwijze. Deze permanente verkeerseducatie (PVE) sluit aan op de kennis, vaardigheden en mogelijkheden van de specifieke doelgroepen. De aanpak van permanente verkeerseducatie wordt in 2013 door provincies, stadsregio's en ROV's/VVB's samen met KpVV versterkt met focus op verkeersdeelnemers die nu minder goed bereikt worden.
- Voorlichting en publiekscampagnes; overheden gaan samen met maatschappelijke organisaties door met voorlichting en publiekscampagnes. Dit aan de hand van het Meerjarenprogramma Publiekscampagnes Verkeersveiligheid 2011-2015 met als doel de consistentie, efficiency en effectiviteit van de campagnes te versterken. Uit burgervragen die bij ANWB en overheden binnenkomen blijkt de behoefte om snel inzicht te kunnen krijgen in verkeersregels en -situaties. De ANWB lanceert in het najaar van 2012 www.verkeersregels.nu verkeersregels eenvoudig te vinden en uitgelegd zijn.

Handhaving door politie als onderdeel van het ministerie van Veiligheid en Justitie heeft als doel verkeersdeelnemers bewust te maken van de grenzen en zich eraan te houden. Politie gaat door met handhaving met focus op de helmgebruik, stoppen voor rood licht, gordels, alcohol/drugs en snelheid. Specifieke lokale inzet wordt bepaald in overleg binnen de lokale driehoek.

Personen die rijden onder invloed (van alcohol, drugs of medicijnen), veel te hard rijden of andere ernstige verkeersovertredingen begaan, vallen onder de werking van het strafrecht. Het strafrecht geeft een passende reactie op de overtreding of misdrijf. Deze personen krijgen een strafblad en kunnen met strenge straffen en maatregelen worden aangepakt. Het kan gaan om hoge geldboetes, ontzegging van de rijbevoegdheid en inbeslagname van het voertuig. In zeer ernstige gevallen is het mogelijk om een gevangenisstraf op te leggen. In de strafvorderingsrichtlijnen van het Openbaar Ministerie zijn steeds zwaardere straffen opgenomen naarmate een delict vaker wordt gepleegd.

Lichtere verkeersovertredingen vallen onder het bereik van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv), beter bekend als de Wet Mulder. Deze wet maakt een grotere pakkans en een snellere afdoening mogelijk, doordat overtredingen in de meeste gevallen op basis van kentekenherkenning worden geconstateerd en de verwerking van de administratieve sancties grotendeels automatisch geschiedt.

Veilige voertuigen

De voertuigindustrie en voertuigeigenaren zijn verantwoordelijk voor veilige voertuigen die minimaal voldoen aan Europese voertuigregelgeving. De rijksoverheid blijft, met hulp van de RDW, invloed uitoefenen op Europese voertuigregelgeving en EuroNCAP-testen ten behoeve van veilige voertuigen.

De voertuigindustrie zet zich in voor veilige voertuigen. In combinatie met ITS vormt het een kwaliteitsaspect dat wordt ingezet bij de verkoop van voertuigen. Overheden kiezen ervoor de ontwikkelingen niet proberen te sturen, maar actief te volgen en wanneer nodig met kennisontwikkeling te ondersteunen. Daarnaast brengen overheden belanghebbende partijen met elkaar om tafel om gebruik van nieuwe veilige of kansrijke toepassingen te stimuleren.

De voertuigbranche heeft een rol om de consument bij aanschaf te adviseren over het voertuig dat aansluit bij de behoefte en mogelijkheden van de klant.

2.2 Versterken

Het infrastructuurbeleid (zie paragraaf 2.1) wordt voortgezet en met de volgende activiteiten verder versterkt:

- Basiskanmerken Wegontwerp; om de uniformiteit en verkeersveiligheid van het wegennet verder te versterken gebruiken wegbeheerders met ingang van 2013 bij aanleg en reconstructie de Basiskanmerken Wegontwerp. Het is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder om, als moet worden afgeweken van de basiskanmerken, de veiligheid van wegen of gebieden te borgen. Op verzoek van gemeenten zal CROW in 2013/2014, op kosten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de Basiskanmerken Wegontwerp doorontwikkelen voor toepassing bij kruisingen en rotondes. Dit in samenwerking met wegbeheerders.
- EuroRAP; de ANWB brengt tot begin 2013 de verkeersveiligheid van de provinciale wegen in beeld als onderdeel uit van het zogenoemde European Road Assessment Programme (EuroRAP). De resultaten uit het onderzoek worden met de wegbeheerders besproken, om zo de wegen op een effectieve manier veiliger te kunnen maken. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft als doel al haar wegen in 2020 aan de drie sterren-norm te laten voldoen.
- Meer Veilig; het ministerie van Infrastructuur en Milieu investeert in het veiliger maken van het rijkswegennet door het investeringsprogramma Meer Veilig 2 (t/m 2014 voor 53 mln) en Meer Veilig 3 (2015-2018 voor 40 mln). Dit naast de investering in kritische ontwerpelementen op 130 km/uur wegen.

Het gedragsbeleid (zie paragraaf 2.1) wordt voortgezet en met versterkt:

- Onbewuste invloeden op gedrag; Uit nieuwe psychologische inzichten blijkt dat veel handelingen worden ingegeven door onbewust beslisgedrag. Deze principes worden betrokken bij het versterken van de aanpak van permanente verkeerseducatie, maar deze principes kunnen breder worden ingezet voor verkeersveilig gedrag. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu brengt in 2012 best practices gericht op onbewuste invloeden op gedrag in beeld. De resultaten zullen samen met de verkeersveiligheidspartners worden besproken met als doel praktische kansen te verzilveren en de nut en noodzaak van een gezamenlijke aanpak te bepalen.

De *aanpak van (notoire) verkeersovertreders*, als onderdeel van gedragsbeleid, is sinds het SPV uitgebreid met diverse sancties en maatregelen. Zo wordt het rijbewijs van een beginnende bestuurder geschorst wanneer in de beginnersperiode van vijf jaar ten minste drie keer een specifiek verkeersdelict wordt begaan. Het gaat bijvoorbeeld om ernstige overtredingen als bumperkleven, ernstige snelheidsovertredingen en het veroorzaken van gevaar of hinder in het verkeer. Naar aanleiding van de wens van de Kamer wordt de norm voor schorsing van het rijbewijs van drie naar twee verkeersdelicten verlaagd.

Daarnaast is per juni 2011 de recidiveregeling ernstige alcoholdelicten in werking getreden. Deze bepaalt dat rijbewijshouders hun rijbewijs kwijtraken wanneer zij binnen een periode van vijf jaar na een eerdere onherroepelijke veroordeling opnieuw worden veroordeeld voor een alcoholgerelateerd verkeersdelict. Deze recidiveregeling wordt per 1 januari 2013 uitgebreid met drugsdelicten.

De maatregelen uit het bestuursrecht worden door het CBR opgelegd. Door deelname aan een educatieve maatregel (LEMA/EMA) of het alcoholslotprogramma (ASP) doet een bestuurder kennis en ervaring op om veilig aan het verkeer deelnemen. De Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer (EMG) is bedoeld voor bestuurders die zich tijdens één rit herhaaldelijk risicovol gedragen, of zich schuldig maken aan een zware snelheidsovertreding binnen de bebouwde kom.

Het voertuigbeleid uit het strategisch plan wordt voortgezet. De overheid wil de voertuigindustrie slim ondersteunen in haar ambities de voertuigen steeds veiliger te maken.

Tot voor kort trachtte de auto-industrie een auto te bouwen die veilig is voor inzittenden. Volvo heeft de ambitie dat er in 2020 niemand meer in een Volvo mag overlijden. Maar ook zij geven aan dat dit een tussenstation is op weg naar minder ongevallen. Hieruit blijkt dat (geheel in lijn met de constatering in dit strategisch plan) de toekomst ligt in het versterken van functionaliteiten die de auto veilig maken als 'botspartner': De auto zelf moet voorkomen dat andere (kwetsbare) weggebruikers bij een ongeval betrokken raken. Deze nieuwe trends worden mogelijk door moderne technologie die nu pas beschikbaar is (snelle beeldverwerking, betrouwbare meetmethoden), waardoor auto's zelf kunnen remmen of zelfs fietsers 'zien'. Nederland werkt mee aan het versterken van de kennis van deze technologieën om zo de industrie te kunnen voeden met kennis.

Een concreet voorbeeld hiervan is eCall, waarbij de auto zelf 112 belt na een botsing. Een andere ontwikkeling is dat vanaf 2015 nieuwe voertuigen voorzien moeten zijn van GPS waardoor veel informatie standaard geregistreerd kan worden en kan worden ingezet voor feedback tijdens het rijden.

2.3 Vernieuwen

Op de landelijke strategiedag verkeersveiligheid in september 2011 zijn de trends en prioritaire aandachtsgebieden besproken. Verder zijn oplossingsrichtingen door partners van binnen en buiten de sector verkeersveiligheid uitgewerkt. Dit heeft de volgende aanknopingspunten voor de beleidsimpuls opgeleverd.

Aansluiten bij motieven en context van de burger/verkeersdeelnemer

Verkeersveiligheid is voor burgers vaak een zaak die anderen of de overheid aangaat. De doelen in termen van slachtofferreductie zijn voor de overheid een objectieve maatstaf, maar voor de gemiddelde burger ver-van-mijn-bed. Ze komen in actie als ze het (subjectieve) gevoel hebben dat de eigen veiligheid onderweg of die van familie of vrienden in het geding is. Dan zijn ze bereid een signaal af te geven of soms actief een steentje bij te dragen aan de verkeersveiligheid. De sociale media en moderne technieken als app's en websites maken interactie makkelijker en sneller.

Het gedrag van de verkeersdeelnemer onderweg wordt niet alleen bepaald door kennis, vaardigheden en handhaving. Ook de sociale context (groepsdruk, haast, altijd bereikbaar etc.). In deze context ligt ook een sleutel naar de verbetering. Prikkel vanuit de fysieke en sociale omgeving van de verkeersdeelnemers kunnen helpen (on)bewust gedrag in het verkeer veiliger te maken. Met oog hierop richten we de trits mens, voertuig, weg in vanuit de context van de verkeersdeelnemer, waarbij we ook de sociale omgeving expliciet betrekken [zie onderstaande figuur].



Goede kennis van en contact met de doelgroepen is nodig om maatregelen te kunnen treffen om de verkeersveiligheid te verbeteren zonder hun mobiliteit te beperken.

Insteek hierbij is:

- benut activiteiten in sectoren dicht bij de burger als gezondheidszorg, werkgelegenheid en onderwijs om doelgroepen gericht en te bereiken,
- benut de veiligheidsbeleving en eigen inzet van de burger om lokale verkeersveiligheidsproblemen in beeld te krijgen en op te lossen,
- benut de snelle ontwikkelingen op het vlak van technologie en ICT om voertuigen en het verkeersgedrag veiliger te maken.

Verkeersveiligheid in andere sectoren

Gezondheidszorg; Met name voor de oudere doelgroep biedt de gezondheidszorg een loket waarlangs ouderen gericht geadviseerd kunnen worden over veilige mobiliteit, voertuig, kennis en training. Dit is nader uitgewerkt onder de paragraaf Ouderen.

Werkgevers/verzekeraars/leasemaatschappijen; Arbo- en verkeersveiligheid zijn zowel bij overheid als bedrijfsleven twee gescheiden onderwerpen. Dit terwijl beide onderwerpen eenzelfde aanpak vergen, dezelfde doelgroep betreffen en verkeersveiligheid als risico wordt onderkend door werknemers. De ministeries van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Infrastructuur en Milieu en GezondTransport zetten in 2013 een pilot op met als doel de verkeersveiligheid te verbeteren door een gezamenlijke aanpak, onder andere op het thema vermoeidheid.

Verzekeraars en leasemaatschappijen kunnen veilig gedrag van verkeersdeelnemers belonen op basis van (geregistreerd) gedrag. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu helpt verzekeraars en leasemaatschappijen verkeersveiligheid te borgen bij breed toepasbare nieuwe concepten. Het faciliteert met onderzoek en evaluatie bij het introduceren van een concept waarbij een continue incentive wordt gekoppeld aan het rijgedrag. Dit ter vervanging van de huidige situatie met een vaste premie per jaar waar geen positieve prikkel vanuit gaat.

Daarnaast is, namens IenM, SWOV, VVN en ANWB, in 2012 de nationale verkeersveiligheidsprijs uitgereikt aan App4Drivers die dit principe toepassen.

Onderwijs; Naast het aanbieden van educatieve pakketten helpen de overheden, in samenwerking met maatschappelijke organisaties en marktpartijen, scholen en scholieren met aansprekende verkeersveiligheidsopdrachten (naast het voor 'educatie') met opdrachten t.b.v. maatschappelijke stages, groepsopdrachten en afstudeerwerk e.d.

Veiligheidsbeleving in de wijk

Verkeersonveiligheid in woonwijken wordt in veel gevallen (mede) veroorzaakt door gedrag. In woonwijken is dit vaak het gedrag van de eigen bewoners. Het investeren in infrastructurele maatregelen ligt hier niet altijd voor de hand. Voor de burger die actief aan de gang wil gaan met het oplossen van dit soort verkeersonveilige situaties in hun eigen leefomgeving, heeft Veilig Verkeer Nederland twee instrumenten voor handen: de Buurtactie Veilig Verkeer en het Buurtlabel Veilig Verkeer.

Door buurtbewoners in contact te brengen met lokale netwerken, kunnen de handen ineen worden geslagen om lokale activiteiten te organiseren. Dit om het verkeersgedrag van de lokale verkeersdeelnemers positief te beïnvloeden. Veilig Verkeer Nederland biedt bewoners hiervoor 'handvatten' aan in de vorm van stappenplannen Buurtacties en materialen. Denk hierbij aan acties op het gebied van snelheid, parkeren, sluijverkeer of onveilige oversteken. Veilig Verkeer Nederland adviseert, faciliteert, brengt bewoners in contact met de wegbeheerder en politie en helpt ze lokale netwerken te benutten om de acties succesvol te laten verlopen.

Een buurt, wijk of dorp kan in aanmerking komen voor het Buurtlabel Veilig Verkeer, nadat aan een aantal criteria is voldaan. Er is een actieve werkgroep Veilig Verkeer en er is structureel overleg tussen de werkgroep en de gemeente. De werkgroep doet in ieder geval één Buurtactie per jaar en heeft de intentie dit ook voor de daaropvolgende twee jaren te doen. Hierbij is deelname van bewoners van groot belang. Toekenning van het Buurtlabel houdt niet in dat een buurt voor 100% verkeersveilig is ingericht. Wel moet het zo zijn dat buurtbewoners en de gemeente samenwerken om de buurt zo verkeersveilig mogelijk te maken. Van de lokale verkeersdeelnemers wordt verwacht verkeersveilig gedrag te tonen.

Technologie en ICT

Het aantal apparaten en apps neemt toe. Deze kunnen zowel rijtaakondersteunend zijn maar ook afleidend werken. Het gebruik van deze systemen is een eigen verantwoordelijkheid voor de bestuurders. Het is niet aan de overheid om zich te mengen in de productie van apps, de taak van de overheid beperkt zich tot inzicht gewaarschuwd worden voor risicoverhogende systemen. RWS-DVS inventariseert in 2013 de bestaande apps die van invloed zijn op verkeersveiligheid. Er zal worden bekeken hoe de bevindingen het beste te communiceren richting weggebruikers.

Collectieve aanpak

Overheden en maatschappelijke organisaties staan schouder aan schouder bij het verbeteren van de verkeersveiligheid. Zo communiceren de ANWB, VVN Fietsersbond, TeamAlert en ANBO/Blijf Veilig Mobiel richting hun achterban over het belang en mogelijkheden voor verkeersveiligheid(sactiviteiten) en bieden ze ondersteuning ten baten van nationaal, regionaal en lokaal verkeersveiligheidsbeleid. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, provincies, stadsregio's en gemeenten benutten de inzet van maatschappelijke organisaties en helpen hen de taken uit te kunnen voeren.

Ook steeds meer marktpartijen zijn bereid een actieve bijdrage te leveren. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu pakt haar rol als verbindende partij om een collectief te smeden, dat recht doet aan ieders eigen verantwoordelijkheden. Een krachtige samenwerking waaraan diverse regionale overheden onder de noemer 'Maak van de nul een punt' al uitwerking geven.

2.4 Focus: Fietsers

Context

De fietser van jong tot oud geniet graag van de vrijheden die een fiets je kan bieden. Een fiets biedt zelfstandigheid aan jonge kinderen, middelbare scholieren, studenten en mensen die geen auto hebben. Met de fiets kom je vaak sneller door steden heen, zijn de parkeerkosten vaak gering en fietsen is goed voor je gezondheid. Verder is de fiets een aantrekkelijk recreatiemiddel.

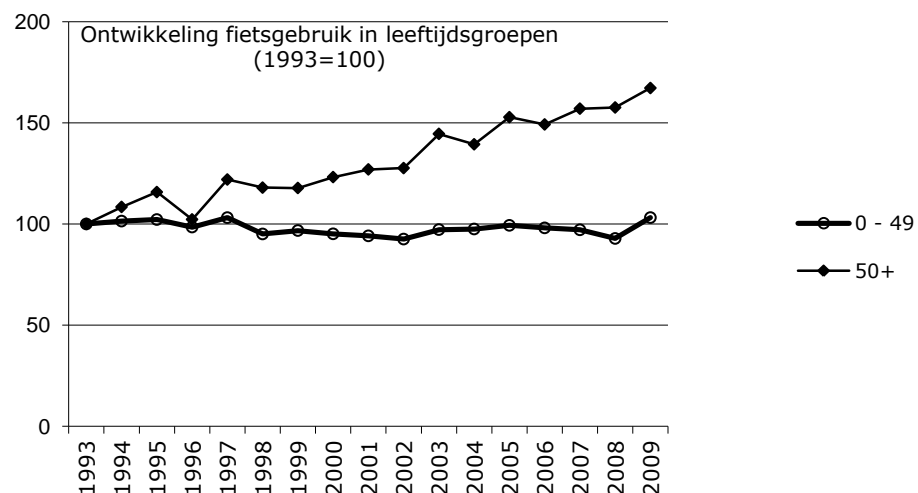
Het besef van eigen verantwoordelijkheid verschilt per levensfase waar een fietser in zit. En ook binnen die levensfase bestaan verschillen: ouders wachten met kinderen bij het stoplicht. Zonder kinderen wordt er wel door roodlicht gefietst.

De drijfveren om te fietsen zijn: betaalbaarheid, beschikbaarheid van de fiets, onafhankelijkheid, onbezorgd genieten, gezelligheid en vrijheid. Aspecten die van belang zijn voor prettig en veilig fietsen zijn comfortabele weg, rustpunten, korte routes, beschikbaarheid van hulp(middelen) bij pech en de beschikbaarheid van een veilige stallingsplek.

Ongevallen en oorzaken

Voor alle leeftijdsgroepen geldt dat de fiets in onbalans kan komen en het voertuig en de infrastructuur niet zo vergevingsgezind zijn als bij de auto. Waarom de fiets in onbalans raakt, verschilt. Jongeren luisteren muziek, bellen en sms-en tijdens het fietsen. Senioren rijden om meerdere redenen langzamer (minder spierkracht, voorzichtigheid) en vinden het moeilijker om meer dingen tegelijk te doen, vooral als het druk is op de weg of vanwege verminderd zicht of gehoor. Bovendien is het letsel ten gevolge van een valpartij voor jongeren meestal minder ernstig dan voor senioren.

In onderstaande figuur is de geïndexeerde ontwikkeling van het fietsgebruik per leeftijdsgroep weergegeven. Het blijkt dat het fietsgebruik onder 50+'ers sterk is gestegen terwijl het in de leeftijdsgroep onder de 50 ongeveer constant bleef. Het fietsgebruik onder 50+'ers is gestegen omdat deze leeftijdsgroep in omvang is gegroeid en de gemiddelde 50+'er per persoon meer is gaan fietsen.



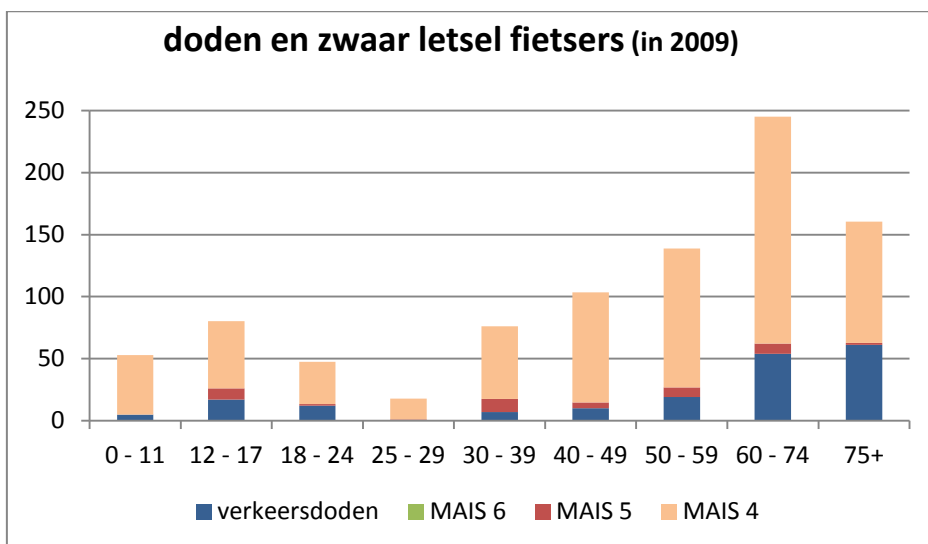
De stijging van het aantal ernstig gewonde fietsers is grotendeels te verklaren door een stijging van het aantal fietskilometers door 50+'ers. Die hebben een verhoogd risico om ernstig gewond te raken bij een fietsongeval (zowel hogere kans op een ongeval, als een hogere kans op letsel bij een ongeval).

Uitgangpunt dalend fietsgebruik bij bepaalde doelstellingen onjuist

Bij het vaststellen van de doelstelling ernstig verkeersgewonden ten tijde van de *Nota Mobiliteit* [in 2012 vervangen door *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*] die is overgenomen in het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid* werd nog uitgegaan van een afname van het fietsgebruik door ouderen. Aangenomen werd dat ouderen met het stijgen der jaren zouden overstappen in de auto.

Dit blijkt niet het geval. Als de huidige ontwikkeling van het fietsgebruik door ouderen zich voortzet leidt dit, bij ongewijzigd beleid, tot circa vierduizend ernstig verkeersgewonden meer dan verwacht.

In onderstaande figuur is het aantal slachtoffers onder fietsers naar leeftijd uitgesplitst.



De meeste letselongevallen tijdens het fietsen worden veroorzaakt door vallen of aanrijding bij oversteken. Met ruim 9.000 ernstig gewonden vormen fietsongevallen zonder motorvoertuigen de helft van het totaal aantal ernstig verkeersgewonden en deze groep steeg vanaf 1993 voortdurend in omvang. Naar schatting 80% van de fietsongevallen zonder gemotoriseerd verkeer betreft enkelvoudige ongevallen (Van Boggelen, et al., 2011). Het aantal ernstig gewonden fietsers bij ongevallen met motorvoertuigen is kleiner en lag in 2009 net onder het aantal in 1993.

Fietsen: meer gezondheidswinst door beweging dan verlies door ongevallen

Het aantal ernstig gewonden is met name gestegen door een gestegen fietsgebruik bij 50+'ers. De gezondheidsvoordelen van het fietsgebruik onder 50+'ers zijn groter dan de ziektelast die wordt veroorzaakt door fietsongevallen. Ruwe schatting van Rijkswaterstaat DVS wijst uit dat de gezondheidswinst door fietsen bij fietsers boven de 50 jaar groter is dan het gezondheidsverlies door fietsongevallen: een gezondheidswinst van 0,4 tot 1,6 miljoen DALYs ('Disability-Adjusted Life-Years') door fietsen ten opzichte van een gezondheidsverlies van 0,02 miljoen DALYs door fietsongevallen.

Fietsen is makkelijk in te passen in het dagelijkse activiteitenpatroon en helpt tegen een veelvoud aan ziekten zoals hart- en vaatziekten, overgewicht en obesitas, type 2 diabetes, hypertensie, sommige vormen van kanker en depressie. Als mensen de tijd die ze nu besteden aan fietsen zouden moeten besteden aan sporten om aan hun dagelijkse hoeveelheid lichaamsbeweging te komen zou er bovendien een verplaatsing zijn van ongevalletsels naar blessureletsels.

Beleidslijn

Om de fietsveiligheid te verbeteren is een integrale aanpak nodig die voorziet in het terugdringen fietsongevallen door:

- Een aanpak van fietsknelpunten met aandacht voor educatieve en infrastructurele maatregelen.
- Het verbeteren van de zichtbaarheid van en voor de fietser door het vergroten gebruik fietsverlichting en betere fietsverlichting op fietsen.
- Krachten bundelen door samenwerking tussen partijen; onder andere bij kennisontwikkeling en communicatie.

Aanpak fietsknelpunten

Uit de ziekenhuisregistratie blijkt dat 60 procent van alle ernstig verkeersgewonden onder fietsers slachtoffer is van een enkelvoudig fietsongeval. En jaarlijks worden veel fietsers na enkelvoudige fietsongevallen behandeld op de Spoedeisende Hulp. Kinderen en ouderen zijn vaker betrokken bij enkelvoudige fietsongevallen. Vooral ouderen lopen daarbij vaak ernstig letsel op. De helft van de enkelvoudige fietsongevallen heeft één of meer aan infrastructuur gerelateerde factoren als (mede)oorzaak.

Fiets-fietsongevallen zijn ongevallen waarbij twee (of meer) fietsers met elkaar in botsing komen. Ongeveer 13 procent van alle ernstig gewonde fietsers is het slachtoffer van dit type ongeval. Bij de fiets-fietsongevallen speelt de infrastructuur vaak ook een rol. Daarnaast is kruisend en passerend verkeer punt van aandacht.

Deze cijfers waren aanleiding aan de slag te gaan, dit heeft geresulteerd in de publicatie 'Grip op enkelvoudige fietsongevallen' uitgebracht door het Fietsberaad van KpVV. Deze publicatie biedt wegbeheerders handvatten om de infrastructuur zo aan te passen dat enkelvoudige ongevallen voorkomen kunnen worden.

Ook goede voorlichting, educatie en informatie over veilig fietsen en (reeds bestaande) veilige fietsroutes dragen bij aan het voorkomen van fietsongevallen.

Aanpak veilig fietsen

Wie/wat: alle gemeente brengen knelpunten fietsveiligheid in kaart en stellen een verbeteraanpak op gericht op gedrag en infrastructuur.

Wanneer: uiterlijk in 2013

Gemeenten worden geholpen met:

modelaanpak fietsveiligheid

- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu werkt in samenwerking met de VNG een model-aanpak fietsveiligheid voor gemeenten uit; met een basisaanpak en opties voor aanvulling passend bij lokale ambitie.

overzicht van lokale best practices

- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu inventariseert in 2012 de huidige aanpak van fietsveiligheid bij grote, middelgrote en enkele kleinere gemeenten; met als doel best practices in beeld te krijgen.

informatie op basis van burgerparticipatie

- Het Fietsberaad organiseert, gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu, bij enkele gemeenten pilots met de verschillende burgermeldpunten; met als doel te kunnen bepalen welke bijdrage de verschillende beschikbare meldpunten kunnen leveren aan het treffen van gerichte en effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen.

coördinatie, kennis- en informatie(uitwisseling)

- KpVV/Fietsberaad, provincies, stadsregio's en VNG wisselen kennis, informatie en ervaringen over veiligheidsmaatregelen gericht op fietsers uit in de overleggen met gemeenten en brengen de publicatie van het Fietsberaad 'Grip op enkelvoudige fietsongevallen' onder de aandacht.
- VVN, Fietsersbond en ANBO/Blijf Veilig Mobiel adviseren gemeenten in nationale, regionale en lokale overleggen vanuit de kennis over en beschikbare maatregelen/pakketten voor de doelgroep; met oog voor een inbedding van verkeersveiligheid bij andere beleidsthema's zoals zorg.
- VVN, Fietsersbond, ANBO/Blijf Veilig Mobiel, ANWB en Team Alert communiceren richting de achterban over verkeersveiligheidsrisico's en de mogelijkheden om zelf veilig aan het verkeer deel te nemen, ofwel de verkeersveiligheid in de buurt of sociale omgeving te verbeteren.
- Overheden en maatschappelijke organisaties inventariseren of en hoe activiteiten gecombineerd kunnen worden om verkeersveiligheid onderdeel te maken van regionale initiatieven in het kader van '2013, het jaar van de fiets'.

Zichtbaarheid

Fietsers die ernstig gewond raken, zijn meestal betrokken bij een ongeval bij daglicht, omdat er dan het meest gefietst wordt. Maar in het donker vallen relatief meer slachtoffers dan bij daglicht, blijkt uit onderzoek van de SWOV.

Het aandeel fietsers dat in het donker ernstig gewond raakt bij een motorvoertuigongeval schommelt in de periode 1993-2008 rond de 15 procent. Voor ernstig gewonde fietsers in niet-motorvoertuigongevallen steeg dit aandeel in dezelfde periode van 13 procent naar 23 procent. Slechts 10 procent van de afgelegde afstand werd echter in het donker gefietst.

De conclusie is dat het risico voor fietsers in het donker hoger is dan bij daglicht. De laatste jaren lijken de risico's in het donker te stijgen. Het SWOV onderzoek toont aan dat voor alle leeftijdscategorieën het risico in het donker het hoogst is.

Uit recentelijk onderzoek van RWS-DVS blijkt dat het risico voor fietsers om bij duisternis slachtoffer te worden van een ongeval afneemt met 21 tot 25% bij werkende voor- en achterlicht. Het voeren van goede en werkende fietsverlichting helpt fietsongevallen terug te dringen.

Fietsverlichtingseisen in buitenland

Wie: Rijkswaterstaat – Dienst Verkeer en Scheepvaart

Wat: Onderzoek naar fietsverlichtingseisen. Uit gesprekken met partners uit de industrie blijkt dat wet- en regelgeving in het buitenland meer strikt zijn bij ons. Een hypothese is dat fietsers hierdoor beter zichtbaar zouden zijn en zelf ook beter zicht zouden hebben. Onderzoek heeft als doel uit te wijzen waarin de verschillen zitten en wat kunnen we hiervan gebruiken in Nederland.

Wanneer: in 2013

Kwaliteitssysteem: Keurmerk voor vaste en monteerbare fietsverlichting

Wie: Rai Vereniging

Wat: De fietsindustrie werkt aan een kwaliteitssysteem voor fietsverlichting. Dit systeem zal in fietswinkels uitgerold worden om consumenten te helpen bij hun keuze uit de verschillende verlichting.

Wanneer: uitrol in 2013

Campagne fietsverlichting

Wie: Fietsersbond

Wat: De campagne fietsverlichting is vooral gericht op jongeren tussen de 13 en 24 jaar. Door samenwerking met maatschappelijke partners, decentrale overheden en de industrie worden mensen gewezen op nut en noodzaak van goede en werkende fietsverlichting. Het publiek krijgt handreikingen om voor goede werkende fietsverlichting te zorgen.

Wanneer: 2012

Krachten bundelen; o.a. gezamenlijke onderzoeksagenda fiets

Kennis over fietsveiligheid staat, in vergelijking met de auto en infrastructuur, nog in de kinderschoenen. De Nationale Onderzoeksagenda Fietsveiligheid (NOaF) is een samenwerkingsverband van organisaties die de verkeersveiligheid voor fietsers willen vergroten door wetenschappelijk onderzoek. Nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen zoals de vergrijzing en de introductie van elektrische voertuigen kunnen grote invloed hebben op het aantal fietsslachtoffers. Onderzoek hiernaar is nodig om de samenhang tussen ontwikkelingen en de veiligheid van fietsers te doorgronden. En om effectieve maatregelen te kunnen ontwikkelen.

De ontwikkeling van de fiets als voertuig staat ook niet stil, met de elektrische fiets als actueel voorbeeld. Overheden, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en marktpartijen zetten de ontstane uitwisseling van kennis over fietsen, fietsers en verkeersveiligheid voort.

2.5 Focus: Ouderen

Context

De 'oudere' bestaat niet. Leeftijd is enige gezamenlijke kenmerk. We willen graag dat ouderen zo lang mogelijk veilig zelf mobiel blijven: actieve, vitale, fitte ouderen. Belangrijkste drijfveren van de doelgroep: fit, mobiel, zelfstandig, onafhankelijk en sociaal actief blijven. Ouderen willen zich onderweg veilig.

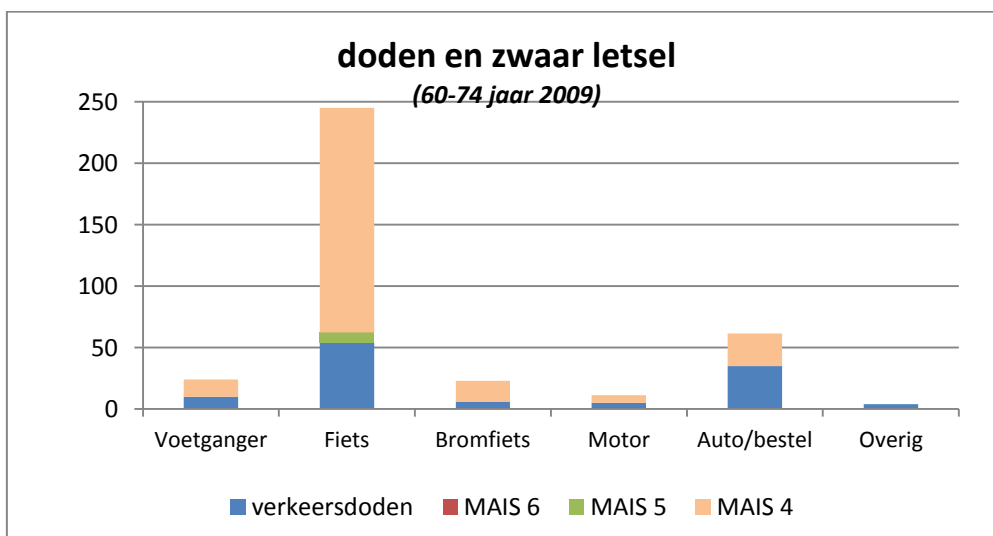
Ouderen hebben heel veel ervaring als het gaat om mobiliteit: ze zijn immers al hun leven lang verkeersdeelnemers. Wel komen er steeds meer visuele, auditieve, fysieke en mentale beperkingen om de hoek kijken. Ze zijn bang om te vallen, in het donker te reizen, te verdwalen en voor geweld op straat (sociale veiligheid).

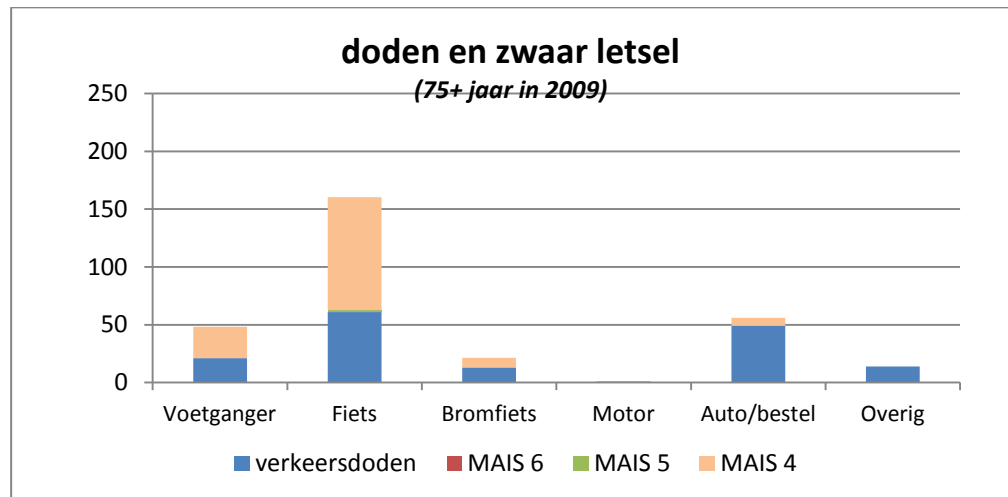
In de toekomst zal het aandeel en aantal ouderen in de Nederlandse samenleving toenemen, ook in het verkeer. In 2020 is een vijfde van de bevolking 65 jaar of ouder. Ouderen zijn daarbij steeds vaker hoger opgeleid en hebben vaker een behoorlijk budget te besteden [Grijs op Reis – KiM]

Ongevallen en oorzaken

Met de leeftijd neemt de fragiliteit toe, zodat ongevallen ernstiger aflopen en er een grotere kans is op complicaties na letsel. Ook is het bij stijgende leeftijd lastiger in het verkeer om te gaan met de drukte, complexiteit en inrichtingsaspecten van de infrastructuur zoals paaltjes, smalle fietspaden en stoepranden.

De meeste letselongevallen onder ouderen vinden plaats tijdens het fietsen. Ongeveer 2 op de 3 slachtoffers komen voort uit enkelvoudige ongevallen, dit zijn ongevallen waarbij de fietser komt te vallen zonder (aanwijsbare) betrokkenheid van een andere verkeersdeelnemer. Sinds 1985 is het aantal slachtoffers onder fietsers van 50 jaar en ouder verdubbeld, terwijl het totaal aantal slachtoffers onder jongere fietsers ongeveer gelijk is gebleven. Het risico van ernstige val-ongevallen neemt toe met de leeftijd, ook voor voetgangers. Bij de ongevallen van ouderen te voet of met de fiets zijn aanrijdingen tijdens het oversteken dominant, terwijl het bij oudere autobestuurders in veel gevallen gaat om andere complexe verkeerssituaties.





Beleidslijn

Om de veiligheid van ouderen in het verkeer verder te verbeteren is gekozen voor het versterken van bestaande succesvolle activiteiten en door de verbinding te leggen met andere activiteiten en beleidsthema's. Van 1 + 1 drie maken.

Het samenwerkingsprogramma Blijf Veilig Mobiel staat centraal bij het verkeersveiligheidsbeleid voor ouderen. Met financiële steun van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is in 2009 het meerjarenprogramma Blijf Veilig Mobiel (BVM) opgestart. Bij BVM werken ANBO, ANWB, CG-Raad, Fietsersbond, PCOB, Unie KBO, Veilig Verkeer Nederland, Viziris en de Werkgroep SeniOoren samen aan het veilig mobiel houden van senioren.

Blijf Veilig Mobiel

De afgelopen jaren heeft BVM een impuls gegeven aan decentrale overheden en maatschappelijk veld en succesvolle concrete producten gerealiseerd. Zoals een uniforme basis- en opfriscursus scootmobiel, de Verkeersquiz BVM en een Fietsactiviteitenmap met ondersteunend audiovisueel materiaal.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu steunt ook in 2012 en 2013 het meerjarenprogramma. De focus ligt op breed inzetten van succesvolle producten om met de producten de maximale veiligheidswinst voor senioren te behalen.

Daarnaast worden enkele nieuwe initiatieven opgezet die in deze paragraaf nader zijn beschreven



Er wordt ingezet op een persoonlijke benadering dicht bij huis, motiveren vanuit gezondheid en de sociale functie van de mobiliteit, benutten van nieuwe media (die door ouderen steeds meer gebruikt worden) en voortbouwen op de samenwerking.

Mobiliteitsadvies en rijgeschiktheid

Stroomschema voor individueel mobiliteitsadvies; Om advies over de mogelijkheden en beperkingen rond mobiliteit zo te communiceren dat het impact heeft is het belangrijk om in te spelen op de behoefte van senioren aan gezondheid -en bewegen- en sociaal contact. BVM heeft een stroomschema ontwikkeld voor vrijwilligers en beroepskrachten die individueel contact met senioren hebben. Het schema helpt om in het contact met de senior eventuele knelpunten rond mobiliteit bespreekbaar te maken en zo nodig gerichte adviezen te kunnen geven

Hulp- en dienstverleners in de eerste en tweedelij hebben in de regel weinig zicht op en kennis van het aanbod voor senioren op het gebied van verkeerseducatie, en (Wmo)voorzieningen etc.. Met het stroomschema krijgen ze handvatten om senioren te kunnen adviseren. Door structureel gebruik van het stroomschema door deze lijnen kan de verkeersveiligheid onder senioren worden vergroot.

Promotie Stroomschema Individueel Mobiliteitsadvies 0^e, 1^e en 2^e-lijns zorg

Wie: Blijf Veilig Mobiel-partners

Wat: De volgende lijnen in de zorg worden door BVM benaderd het Stroomschema binnen hun normale werkzaamheden en contacten met senioren te gebruiken:

- 0e -lijn: mantelzorg, familieleden, kennissen van senioren die een (zorg)relatie met de senior hebben;
- 1e -lijn: Huisartsen, opticiens, audiciens, apothekers, diëtisten, paramedici, gezinszorg
- 2e -lijn: Specialisten (w.o. KNO-artsen, neurologen, hart en vaatspecialisten)
- Leveranciers /verkopers van voertuigen en hulpmiddelen (dealers)die een contact met de senior hebben die een product wil kopen.

Wanneer: 2012-2013

Aankoopadvies Scootmobiel; Door BVM is recent de scootmobielcursus (basis- en opfris) ontwikkeld. Deze is aan alle gemeenten aangeboden met een dringend beroep de cursus te gebruiken onder (on)ervaren scootmobielgebruikers. Aansluitend hierop is er bij zowel aspirant scootmobielgebruikers als gemeenten behoefte aan objectieve informatie om tot de juiste match tussen scootmobiel en gebruiker te komen.

Aankoopwijzer Scootmobiel

Wie: Blijf Veilig Mobiel-partners

Wat: Een Aankoopwijzer Scootmobiel met objectieve informatie voor de aankoop van een geschikte scootmobiel.

Wanneer: 2012-2013

Daarnaast bestaat reeds een aankoopwijzer voor elektrische fietsen van de BOVAG.

Rijgeschiktheid; Medische aandoeningen en medicijngebruik kunnen van invloed zijn op de rijgeschiktheid. Dit geldt niet alleen voor ouderen, maar voor alle bestuurders van motorrijtuigen ongeacht de leeftijd.

Om te beoordelen in hoeverre het verantwoord is om iemand rijgeschiktheid te verklaren tot het besturen van motorrijtuigen is de Regeling eisengeschiktheid 2000 bepalend. Deze Regeling geeft de kaders om tot een zo'n optimale afweging te komen tussen het individuele belang van de bestuurder en het algemeen belang, de verkeersveiligheid. De insteek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu is mensen zolang mogelijk verantwoord mobiel te houden. Hiervoor is het van belang dat de regeling up to date is: dat nieuwe inzichten omtrent rijgeschiktheid tijdig worden verwerkt in de Regeling. Hiervoor heeft het ministerie de Gezondheidsraad gevraagd een commissie van rijgeschiktheid in te stellen om de Minister hier structureel over te adviseren, deze zal vanaf 2013 operationeel zijn.

Daarnaast zal het ministerie het voortouw nemen in het onderzoek naar de keuringsleeftijd voor het rijbewijs, deze ligt momenteel op 70 jaar. Onderwerp van onderzoek is de vraag of de seniorenkeuring een goed instrument is ter bepaling van de rijgeschiktheid en of er betere alternatieven zijn.

BVM-ambassadeur; Nagenoeg alle BVM partners hebben een achterban met actieve vrijwilligers met affiniteit met verkeerseducatie/veilige mobiliteit die zich willen inzetten op lokaal niveau. Het is zaak dit maatschappelijke kapitaal effectief in te zetten om senioren veilig mobiel te houden.

Mobiliteitsambassadeurs

Wie: Blijf Veilig Mobiel-partners. De trainingen voor deze mobiliteitsambassadeurs zullen regionaal worden aangeboden, zodat vertegenwoordigers uit de BVM achterbannen elkaar op regionaal niveau vinden en hun krachten kunnen bundelen.

Wat: Binnen BVM worden maximaal 100 mobiliteitsambassadeurs geworven en getraind die specifiek met de BVM producten bij de gemeente gaan lobbyen voor scootmobielinstructie, seniorproof wegontwerp en activiteiten om senioren – veilig- te laten fietsen.

Wanneer: 2012-2013

Kennis en vaardigheden

(On)zichtbare training; Al vanaf puberleeftijd laten mensen zich het best overtuigen door leeftijdgenoten of lotgenoten. Ook senioren laten zich in de regel beter overtuigen door leeftijdsgenoten of mensen die in dezelfde situatie zitten met dezelfde beperking. Vrijwilligers – vaak zelf op leeftijd- hebben bij uitstek een laagdrempelige ingang bij ouderen en spreken als generatiegenoot dezelfde taal als de doelgroep.

- **Bordspelposter:** Uit ervaring blijkt dat speelse laagdrempelige producten bij uitstek succesvol zijn om senioren tot actie te prikkelen. Hiertoe wordt een 'BVM bordspelposter' ontwikkeld met testen en tips voor senioren om hen te verleiden hun rijvermogens en vaardigheden te testen en te oefenen. Dit product is geschikt voor de individuele senior als een uitgelezen handvat voor mobiliteitsambassadeurs, professionals in de mobiliteitsbranche en daarbuiten om – op speelse wijze- verkeersveilige mobiliteit aan te kaarten bij senioren.
- **Internet:** Ouderen zijn steeds meer online. Daarom kiest BVM voor laagdrempelige inzet van digitale middelen om senioren te bereiken. Op de website BVM worden demofilms van rijvaardigheids-dagen en digitale testen voor zicht , gehoor en reactievermogen toegevoegd. Dit biedt senioren de kans thuis de eigen vaardigheden te toetsen en zo nodig actie te ondernemen.
- **Aanvullende educatieve producten voor fietsende senioren:** BVM zal participeren in enkele E-bike dagen van de Fietsersbond om inzicht te krijgen in de specifieke risico's voor oudere fietsers, suggesties te doen en indien nodig aanvullende educatieve producten voor senioren te stimuleren. Er wordt extra aandacht besteed aan balans en reactievermogen van de fietsende senior
- Verdere uitrol van de **Fietsactiviteitenmap** in regionale workshops door workshops voor vrijwilligers die activiteiten voor senioren organiseren die (willen) fietsen: Deze map geeft praktische informatie in het geval een organisatie een fietsactiviteit voor senioren wil organiseren. Er is aandacht voor het veilig mobiel houden van senioren op de fiets. De map wordt aangevuld met een module over de E-bike dagen.

Veilig oversteken

Ouderen geven aan zich regelmatig onveilig te voelen bij het oversteken van zebrapaden, omdat automobilisten het niet altijd mogelijk bieden om rustig over te steken. Om senioren in staat te stellen veilig over te steken is het nodig aandacht te besteden aan de infrastructuur, het gedrag van alle verkeersdeelnemers en aan de communicatie ter plaatse.

Zebra-check voor oudere voetgangers

Wie: Blijf Veilig Mobiel-partners

Wat: Binnen BVM wordt een zebra-check ontwikkeld om te kunnen beoordelen of de zebra een veilige oversteekplaats is voor senioren met als doel zebra's veiliger te kunnen maken voor voetgangers.

Wanneer: 2012-2013

2.6 Focus: Jonge beginnende bestuurders

Context

Jongeren krijgen steeds meer vrijheden en verantwoordelijkheden. Maar hun brein is pas rond hun 25e volgroeid. Ze zijn onervaren, onbevungen, enthousiast, ontdekkend en willen vrij zijn. Maar zijn ook gevoelig voor status, 'erbij horen' en beloning. Pubers hebben, misschien nog wel meer dan kinderen, structuur en kaders nodig.

Jongeren zien het rijexamen als de laatste proef voordat het vrije leven op de weg kan beginnen, zo blijkt uit onderzoek. Zij beschouwen zichzelf na een paar weken als bekwame en veilige bestuurders. Uit de ongevallencijfers blijkt echter dat voor jongeren dan de grootste leerschool nog moet beginnen.

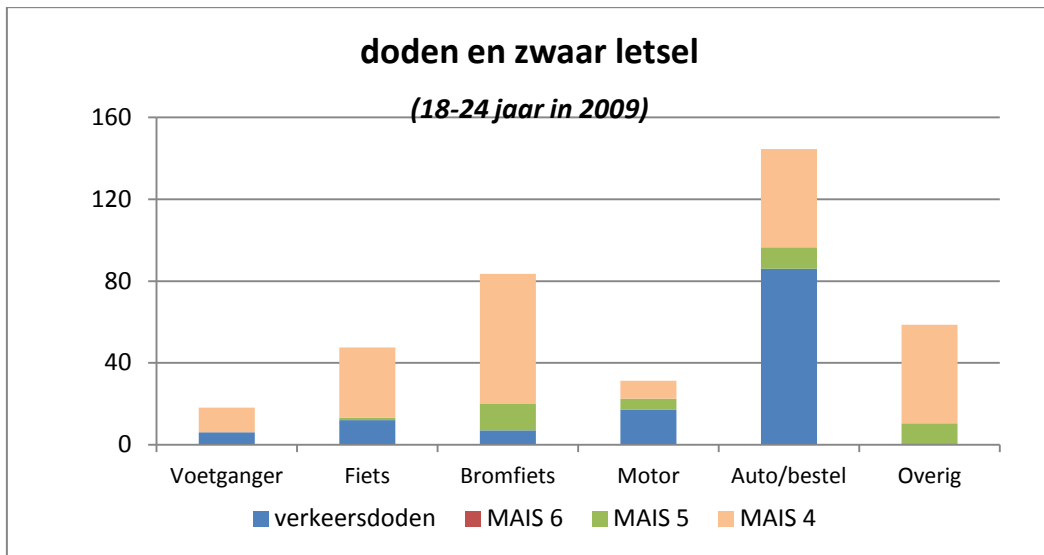
Ratio ontwikkelt zich bij jongeren minder snel en emotie heeft de overhand. Ze gaan daardoor op zoek naar hun grenzen en blijken gevoelig voor peer pressure. Het rijbewijs staat voor 'kunnen rijden'. Een pas geslaagde jongere kent de theorie, kan een auto besturen, maar moet het deelnemen aan het verkeer nog leren. Dat vergt veel praktijkervaring.

Ouders overschatten de rijvaardigheden van hun kinderen, net als de jongeren zelf. Daarnaast voelen ouders zich vaak niet in staat het rijgedrag van hun kind te beïnvloeden nadat zij het rijbewijs hebben gehaald en wijzen vooral naar de verantwoordelijkheid van de rij scholen om volwaardige bestuurders af te leveren.

Ongevallen en oorzaken

Verkeersongevallen zijn de belangrijkste doodsoorzaak onder jongeren. Beginnende bestuurders hebben een hoog ongevalrisico, in de eerste jaren en vooral in de eerste maanden na het behalen van het rijbewijs. In vergelijking met meer ervaren bestuurders hebben 18 tot 24 jarigen een bijna driemaal zo grote kans betrokken te zijn bij ernstige verkeersongevallen. Het ongevalrisico van jonge mannen is ruim zes keer zo groot.

Oorzaken hiervan zijn leeftijdspecifieke kenmerken zoals overmoedig gedrag, het nog niet goed kunnen overzien van oorzaak en gevolg en een gebrek aan gevaarherkenning. Daarnaast speelt een gebrek aan ervaring de beginnende bestuurder parten.



Beleidslijn

Het rijexamen is en blijft de noodzakelijke basis voor veilige verkeersdeelname. Maar het rijbewijs is geen finishlijn. Na het rijexamen moet verder 'geleerd' worden. Deze vorm van leren is niet vergelijkbaar met leren op school, het is leren omgaan met risico's. Dat leer je door:

- grenzen te kennen en ervaren,
- de juiste voorlichting te krijgen en
- vooral door veel ervaring op te doen.

Alle 'beïnvloeders' van jongeren (ouders, rij scholen, verzekeraars, media, etc.) hebben een rol om de jongere zich hiervan bewust te maken. De afgelopen jaren zijn diverse maatregelen opgestart om hieraan invulling te geven. Het effect van deze maatregelen wordt de komende jaren in beeld gebracht, afhankelijk hiervan zal de beleidslijn verder worden ontwikkeld.

Ervaring opdoen

Om het risico op betrokkenheid bij een ongeval in met name de periode kort na het behalen van het rijbewijs te verkleinen is het opdoen van rijervaring van belang. Ervaringen in het buitenland laten zien dat het rijden onder begeleiding een positief effect heeft op de verkeersveiligheid. Proeven in Duitsland tonen aan dat jongeren 30% minder ongevallen en 20% minder overtredingen veroorzaken als ze eerst onder begeleiding van een coach hebben gereden.

2toDrive

Wie: Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Wat: 1 november 2011 is het experiment 2toDrive gestart. 2toDrive biedt jongeren de mogelijkheid vanaf 16,5 jaar te beginnen met rijlessen. De jongere kan vanaf 17 jaar rijexamen doen en tot 18 jaar mag alleen worden gereden onder begeleiding van een coach.

Waar: in heel Nederland

Wanneer: In 2015 vindt een tussenevaluatie plaats van de effecten van 2toDrive op de verkeersveiligheid.

De 17-jarige 2toDrive-deelnemers kwamen in de eerste vier maanden tot een gemiddeld slagingspercentage van 60,7 % voor hun praktijkexamen. In diezelfde periode lag het slagingspercentage bij 18-jarigen op 57,3 % en bij de totale groep examenkandidaten op 49,7%.

Serious gaming is een middel dat in ontwikkeling is en potentieel heeft met het oog op trainen van jonge beginnende bestuurders, maar er is nog beperkt kennis over en ervaring mee. Onderzoek hiernaar is waardevol en kan handvatten opleveren voor de rijopleiding.

Het praktijkexamen voor de bromfiets en een getrapte toegang voor het motorrijbewijs hebben ook als doel bij te dragen aan veiligere participatie van jonge bestuurders in het verkeer.

Grenzen kennen en ervaren

Jonge beginnende autobestuurders hebben duidelijke kaders en grenzen nodig en moeten het ook 'ervaren' als ze de grens overschrijden.

Beginnersrijbewijs

Wie: Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Wat: In 2002 is in Nederland een puntenstelsel voor beginnende automobilisten ingevoerd. Bij een zware overtreding worden strafpunten toegekend. Bij de toekenning van het derde strafpunt volgen er consequenties voor de bestuurder; het rijbewijs wordt geschorst en er volgt een onderzoek naar de rijvaardigheid van de bestuurder.

Waar: In heel Nederland. Iedereen die voor het eerst een rijbewijs haalt, krijgt een beginnersrijbewijs. Wordt het rijbewijs behaald op 16- of 17-jarige leeftijd dan geldt het beginnersrijbewijs zeven jaar. Wanneer het rijbewijs op 18-jarige leeftijd of daarna wordt behaald, is de termijn vijf jaar.

Beginnende bestuurders krijgen een strafpunt bij zware verkeersovertredingen waarvoor de bestuurder is staande gehouden. De overtredingen die worden geregistreerd als punt op het beginnersrijbewijs zijn:

- bumperkleven,
- ernstige snelheidsovertredingen (meer dan 30 km/uur te hard in de bebouwde kom en 80 km-wegen of op autosnelwegen meer dan 40 km/uur te hard),
- het veroorzaken van gevaar of hinder in het verkeer,
- veroorzaken van materiële of immateriële schade door onjuiste naleving van verkeersregels en
- het veroorzaken van een ongeval met dodelijk gevolg of zwaar letsel.

Alcohol in het verkeer levert geen strafpunt op, wel worden beginnende bestuurders eerder naar een EMA-cursus gestuurd. Op 1 januari 2006 is de alcohollimiet voor automobilisten met een beginnersrijbewijs verlaagd naar 0,2‰ in plaats van 0,5‰ die geldt voor automobilisten zonder het beginnersrijbewijs.

Bij de toekenning van het derde strafpunt volgen consequenties voor de automobilist. Het rijbewijs wordt geschorst en er volgt onderzoek naar de rijvaardigheid. Naar aanleiding van de wens van de Kamer wordt de norm voor het schorsen van het rijbewijs verlaagd van drie naar twee verkeersdelicten.

Bewustwording en educatie

Verkeerseducatie is een taak van de regionale overheden. In hun verkeersveiligheid plannen is beschreven hoe deze wordt ingevuld en hoe ze daarbij samenwerken met onder ander scholen, marktpartijen en maatschappelijke organisaties.

Stichting TeamAlert is een verkeersveiligheidsorganisatie voor en door jongeren, zij bieden de decentrale overheden ondersteuning. TeamAlert ontvangt subsidie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en decentrale overheden voor het uitvoeren van activiteiten gericht op het vergroten van het bewustzijn van jongeren ten aanzien van hun kwetsbare positie in het verkeer en zo hun verkeersveiligheid te verbeteren.

Educatie en voorlichting - Team Alert

Wie: Stichting TeamAlert

Wat: De activiteiten van TeamAlert zijn gericht op het vergroten van het bewustzijn van jongeren ten aanzien van hun kwetsbare positie in het verkeer. De activiteiten vallen uiteen in twee categorieën: educatie en voorlichtingscampagnes (zoals *BOB* en *de Witte Waas*). TeamAlert richt zich hierbij zowel op voetgangers, fietsers, scooterrijders als jonge beginnende bestuurders.

Waar: in heel Nederland

Wanneer: continu in de periode 2012 tot en met 2015

Naast TeamAlert helpen andere organisaties bij het stimuleren van bewustwording en educatie; zoals scholen, politie, VVN, Responsible Young Drivers en diverse marktpartijen.

3 Verbeteren verkeersveiligheid: continu proces

Met de beleidsimpuls wordt een stap vooruit gezet door de krachten van zowel overheden als maatschappij in te zetten om de verkeersveiligheid te verbeteren. Om de resultaten daarvan ook in dalende verkeersongevallencijfers terug te kunnen zien is het van belang dat alle betrokkenen aan de slag gaan. Het verbeteren van de verkeersveiligheid gebeurt niet op papier, maar in de praktijk.

Om het samenspel tussen partijen optimaal te blijven benutten worden de bestaande pijlers pro-actief ingezet: samenwerking, integrale aanpak en duurzaam veilig als inspiratiebron. Goede informatie en de vinger aan de pols houden om de effectiviteit van beleid te kunnen beoordelen en de juiste nieuwe maatregelen in te zetten is daarbij essentieel.

Pro-actief: samenwerking, integrale aanpak en Duurzaam Veilig als inspiratie
Bij het gezamenlijk uitwerken van deze beleidsimpuls is gebleken dat verkeersveiligheidsproblemen in de context van de verkeersdeelnemer bekijken aanknopingspunten biedt voor bredere samenwerking en een integrale aanpak.

Deze benadering wordt de komende jaren voortgezet door thema's waarin verkeersveiligheid en maatschappelijke ontwikkelingen samenkomen op nationaal niveau te bespreken. Het Overleg Infrastructuur en Milieu van het ministerie helpt bij het organiseren van bijeenkomsten rond thema's als onbewust gedrag, burgerparticipatie en technologische ontwikkelingen. Betrokken partijen uit overheid, kennisinstituten, bedrijfsleven en maatschappelijk veld worden hiervoor uitgenodigd. Doel is innovaties en ontwikkelingen met elkaar te delen en samenwerkingverbanden te sluiten en zo, ook in de geest van Duurzaam Veilig, pro-actief bestaande kennis te gebruiken om ongevallen te voorkomen.

Verder wordt de samenwerking van partijen rond doelgroepen voortgezet. Blijf Veilig Mobiel, het Motoractieplan en de Nationale Onderzoeksagenda Fiets zijn voorbeelden van onderwerpen waarop in samenwerkingverbanden tussen overheid, markt en maatschappij activiteiten in gang zijn gezet.

Goede informatie als basis voor beleid

De laatste jaren liep de registratie van verkeersongevallen door politie terug. De Minister van Veiligheid en Justitie heeft in het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid van 13 juni 2012 aangegeven hoe de registratie verbeterd wordt: (1) Politie maakt altijd proces verbaal van aanrijding op bij ongevallen waar zij ter plaatse komt en één of meer slachtoffers overlijden. (2) Als er sprake is van slachtoffers die naar het ziekenhuis worden vervoerd maakt de politie in ieder geval een Kenmerkenmelding+ op. Dit is het bestaande kenmerkenmeldingsformulier uitgebreid met kenmerken over voertuig, persoon, alcohol e.d. (3) De werkinstructie afhandeling verkeersongevallen wordt verbeterd en gecommuniceerd. (4) De afhandelingsprocessen worden zo afgestemd dat deze processen verbaal van aanrijding en Kenmerkenmeldingen+ consequent aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu worden verstuurd.

Aanvullend heeft politie in 2011 een digitale koppeling van meldkamergegevens over verkeersongevallen gerealiseerd.

De politie wordt niet bij alle ongevallen met ernstig letsel ingeschakeld. Doel van het project KREVIN is de politiegegevens aan te vullen met informatie uit andere bronnen, dit conform de bestuurlijke afspraken met de decentrale overheden.

KREVIN

Wie: Rijkswaterstaat DVS i.s.m. partners

Wat: In het project Kwaliteitsverbetering Registratie Verkeersongevallen in Nederland (KREVIN) maakt Rijkswaterstaat in de periode tot en met 2015 afspraken met andere bronnen met ongevalleninformatie; zoals Brandweer, Ambulancediensten en informatie van Rijkswaterstaat. Ter aanvulling op bestaande informatie van politie en ziekenhuizen (LMR).

Wanneer: 2012-2015

Verder biedt het Verbond van Verzekeraars onder voorwaarden vanaf 2013 informatie over 'kleine' schadegevallen met motorvoertuigen via www.mobielschademelden.nl, bieden de diverse Meldpunten informatie voor verkeersveiligheidsbeleid en laat het ministerie van Infrastructuur en Milieu onderzoek uitvoeren naar informatie die via sociale media beschikbaar is en naar nieuwe methodieken voor toepassen van beschikbare informatie.

Overheden hebben als uitgangspunt dat de verkeersveiligheidsgegevens openbaar beschikbaar zijn. Door middel van het Meldpunt Veilig Verkeer van VVN, andere meldpunten en sociale media komen ook gegevens over verkeersveiligheidsbeleving door burgers beschikbaar. De SWOV doet in 2012/2013 onderzoek gericht op het effectief inzetten van de 'democratisering van gegevens'. Met aandacht voor hoe goed en breder gebruik van deze gegevens door marktpartijen en burgers de verkeersveiligheid kunnen verbeteren.

Vinger aan de pols houden

Het is de intentie om met de beleidsimpuls de stijgende trend van ernstig verkeersgewonden te keren. De SWOV geeft aan dat een schatting van de effecten van de beleidsimpuls pas goed mogelijk is als de aanpak van met name de lokale fietsaanpak door gemeenten is uitgewerkt. Het is niet reëel te denken dat de doelstelling van maximaal 10.600 ernstig gewonden nu zo maar gehaald wordt, mede vanwege het stijgende fietsgebruik en groeiend aantal actieve ouderen.

Om ontwikkelingen goed te volgen en de vinger aan de pols te houden wordt door de SWOV (twee)jaarlijks een monitor verkeersveiligheid opgesteld die de ontwikkeling van het aantal slachtoffers in beeld brengt, de gerealiseerde maatregelen door overheden en organisaties en het effect ervan. De voortgang op de nationale en regionale doelen voor verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden staat centraal, maar de ontwikkeling wordt waar mogelijk per doelgroep uitgesplitst. De voortgang bij uitvoering van de maatregelen in de Beleidsimpuls wordt twee keer per jaar door de verantwoordelijke overheden en maatschappelijke partners besproken.

Deze conclusies van de SWOV-monitor worden bij SVIR-monitor betrokken en in bestuurlijk overleg met decentrale overheden en aan de maatschappelijke partners besproken. Doel is voortgang op de doelen in beeld te houden en praktische handvatten te bieden voor verbetering van de verkeersveiligheid. Om de beleidsmatige keuzes en impact nog beter voor bestuurders inzichtelijk te maken werkt de SWOV maatschappelijke kosten en baten van verkeersveiligheidsmaatregelen uit met aandacht voor de integrale benadering met thema's als bereikbaarheid, leefbaarheid, gezondheid en milieu.

Over vier jaar toetst de SWOV, conform bestuurlijke afspraak weer of met beleidsuitvoering de nationale doelen worden behaald en wordt door de bestuurlijke partners besloten of het verkeersveiligheidsbeleid geactualiseerd moet worden. Vanwege de actiegerichte uitwerking van de huidige beleidsimpuls wordt geen aanvullend Actieprogramma met activiteiten opgesteld.