



Vereniging van  
Nederlandse Gemeenten

01.2794

Brief aan de leden  
T.a.v. het college en de raad

Raad 12 JULI 2012

informatiecentrum tel.  
(070) 373 8393

uw kenmerk

betreft  
Beleidsimpuls Verkeersveiligheid FLO/U201201067

ons kenmerk

Lbr. 12/065

|                           |         |
|---------------------------|---------|
| Beh. Ambt.:               |         |
| bijlage(n)<br>Streefdat.: |         |
| datum<br>Afschr.:         | B&W / R |
| 12-07-2012                |         |

### Samenvatting

In de nota Mobiliteit zijn tussen alle betrokken overheden afspraken gemaakt over de gezamenlijke inspanningen om te komen tot een verdere reductie van het aantal verkeersdoden (max. 500) en ernstige verkeersgewonden (max. 10.600) in 2020. Deze afspraken zijn verder uitgewerkt in het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020*. Het Rijk en de decentrale overheden hebben afgesproken elke vier jaar de voortgang en het effect van het beleid te toetsen. Uit de *Verkeersveiligheidsverkenning 2020* blijkt dat met ongewijzigde uitvoering van het strategisch plan de doelstellingen waarschijnlijk niet gehaald gaan worden.

In het Bestuurlijk Koepeloverleg Infrastructuur en Milieu van juni 2011 is op basis van deze conclusies besloten dat het *Strategisch Plan 2008-2020* van kracht blijft, maar dat dit plan ook een impuls nodig heeft, gericht op de doelgroepen waarmee het nog niet goed (genoeg) gaat. Uit de Verkeersveiligheidsverkenning is gebleken dat het gaat om de volgende prioritaire doelgroepen: jonge beginnende bestuurders, ouderen en fietsers.

Deze bijstelling (de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid) is tot stand gekomen door interactieve samenwerking tussen marktpartijen, maatschappelijke partners, kennisinstututen en alle overheden.

Gezien de hiervoor beschreven ontwikkelingen en het beeld van de aantallen verkeersongevallen adviseren wij u om:

- de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid te bespreken in uw gemeente en mee te nemen bij het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid en de voorbereiding van de gemeentelijke begroting voor 2013 (hierbij kan in 2013 gebruik gemaakt worden van de model-aanpak).
- de focus bij het verkeersveiligheidsbeleid te leggen op de (oudere) fietser.
- het maatschappelijk middenveld nadrukkelijk te betrekken bij het verkeersveiligheidsbeleid.
- bij infrastructurele projecten gebruik te maken van de nieuwe richtlijnen uit de Basiskennmerken Wegontwerp.

Gemeente Woerden 12.012794



Registratiedatum:  
Behandelend afdeling  
Afgehandeld door/op:

13/07/2012



## Aan de leden

|  |  |                     |
|--|--|---------------------|
| informatiecentrum tel.<br>(070) 373 8393       | uw kenmerk                                   | bijlage(n)          |
| betreft<br>Beleidsimpuls<br>Verkeersveiligheid | ons kenmerk<br>FLO/U201201067<br>Lbr. 12/065 | datum<br>12-07-2012 |

Geacht college en gemeenteraad,

In de nota Mobiliteit (voorganger van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte) zijn tussen alle betrokken overheden afspraken gemaakt over de gezamenlijke inspanningen om te komen tot een verdere reductie van het aantal verkeersdoden (max. 500) en ernstige verkeersgewonden (max. 10.600) in 2020. Deze afspraken zijn verder uitgewerkt in het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020*. Het Rijk en de decentrale overheden hebben afgesproken elke vier jaar de voortgang en het effect van het beleid te toetsen. Uit de *Verkeersveiligheidsverkenning 2020* 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.

In het Bestuurlijk Koepeloverleg Infrastructuur en Milieu van juni 2011 hebben minister Schultz en de bestuurders van VNG, IPO, SkVV (stadsregio's) en UvW op basis van deze conclusies besloten dat het *Strategisch Plan 2008-2020* van kracht blijft. Tevens hebben zij besloten dat dit plan een gerichte impuls nodig heeft, gericht op de doelgroepen waarmee het nog niet goed (genoeg) gaat. Uit de Verkeersveiligheidsverkenning is gebleken dat het gaat om de volgende prioritaire doelgroepen: jonge beginnende bestuurders, ouderen en fietsers.

Deze bijstelling (de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid) is tot stand gekomen door interactieve samenwerking tussen marktpartijen, maatschappelijke partners, kennisinstututen en alle overheden. De Beleidsimpuls Verkeersveiligheid wordt na het reces naar de Tweede Kamer gezonden en zal dan ook op [www.vng.nl](http://www.vng.nl) geplaatst worden.

### **Doorgaan, versterken, vernieuwen**

De ambitie is en blijft de verkeersveiligheid permanent te verbeteren. Het beleid richt zich op het bereiken van de gezamenlijke nationale doelstellingen. Er wordt *doorgegaan* met succesvolle generieke maatregelen, beter beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers en harder aanpakken van notoire overtreeders. Op basis van de trends en ontwikkelingen is ervoor gekozen het huidige beleid te *versterken* en waar nodig gericht te *vernieuwen*.

Op het gebied van infrastructuur betekent dit dat wegbeheerders blijven doorgaan met het aanpakken van onveilige verkeerssituaties volgens het Duurzaam Veilig principe. Ze worden hierbij geholpen door nieuwe richtlijnen in de "Basiskennmerken Wegontwerp" die onlangs door het CROW zijn opgesteld (ook deze zullen na het reces beschikbaar komen via [www.vng.nl](http://www.vng.nl)).

Op het gebied van veilig gedrag wordt doorgegaan met de permanente verkeerseducatie, voorlichting en publiekscampagnes.

### **Goede registratie**

De laatste jaren is de registratie van verkeersongevallen door politie teruggelopen. Hierdoor is het voor gemeenten en andere wegbeheerders moeilijker geworden om met gerichte acties gevaarlijke situaties aan te pakken. De minister van Veiligheid en Justitie heeft tijdens een Algemeen Overleg met de Tweede Kamer op 13 juni 2012 aangegeven dat de ongevalregistratie verbeterd gaat worden. Het gaat hierbij om de volgende zaken:

- het kenmerkenformulier wordt uitgebreid,
- de politie maakt altijd proces verbaal van aanrijding op bij ongevallen waarbij sprake is van één of meer verkeersdode(n) of ernstige verkeersgewonde(n) die naar het ziekenhuis wordt / worden vervoerd en
- de werkinstructie wordt verbeterd en gecommuniceerd binnen de politieorganisatie.

Daarnaast worden de afhandelingsprocessen zo afgestemd dat deze processen verbaal van aanrijding consequent aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu worden verstuurd.

Bovendien werkt het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan de Kwaliteitsverbetering van de verkeersongevallenregistratie in Nederland (KREVIN), dit conform de bestuurlijke afspraken met de decentrale overheden. Hierbij worden ook andere bronnen voor ongevalleninformatie gebruikt (brandweer, ambulancediensten, verzekeraars).

### **Focus op Jonge beginnende bestuurders**

Verkeersongevallen zijn de belangrijkste doodsoorzaak onder jongeren. Beginnende autobestuurders hebben een hoog ongevalrisico in de eerste jaren en vooral in de eerste maanden na het behalen van het rijbewijs. De acties om hier verbetering in aan te brengen worden vormgegeven door het project "2todrive", het beginnersrijbewijs, educatie en voorlichting (bijvoorbeeld door Teamalert; voor jongeren, door jongeren).

### **Focus op Ouderen**

Het streven is dat ouderen zo lang mogelijk veilig zelf mobiel blijven: actieve, vitale, fitte ouderen. In de toekomst zal het aandeel en aantal ouderen in de Nederlandse samenleving toenemen, ook in het verkeer. Bij een stijgende leeftijd is het lastiger om te gaan met de drukte, complexiteit en inrichtingsaspecten van de infrastructuur, zoals paaltjes, smalle fietspaden en stoepranden. Daarnaast is er een grotere kans op complicaties na letsel. De meeste letselongevallen onder ouderen vinden plaats tijdens het fietsen (ook op een e-bike).

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. Het samenwerkingsprogramma "Blijf Veilig Mobiel" blijft daarmee centraal staan bij het verkeersveiligheidsbeleid voor ouderen. Andere acties zijn: mobiliteitsadvies, rijgeschiktheidsonderzoek en mobiliteitsambassadeurs.

### **Focus op Fietsers**

De stijging van het aantal ernstige verkeersgewonden blijkt grotendeels te verklaren door de toename van slachtoffers bij ongevallen waarbij geen motorvoertuig betrokken is, zoals eenzijdige fietsongevallen. Fietsongevallen zonder motorvoertuigen vormen zelfs 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 eenzijdige ongevallen. Verder blijkt dat het fietsgebruik onder 50+'ers sterk is gestegen. 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.

Om de fietsveiligheid te verbeteren is een integrale aanpak nodig die voorziet in het terugdringen van 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 van het gebruik van fietsverlichting en betere fietsverlichting op fietsen.
- Krachten bundelen door samenwerking tussen partijen; onder andere bij kennisontwikkeling en communicatie.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rai Vereniging en de Fietsersbond zetten zich in voor het verbeteren van de zichtbaarheid van fietsers.

### **Rol gemeenten**

Voor gemeenten ligt er met name een rol in het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers. Afgesproken is dat gemeenten de lokale knelpunten op het gebied van fietsveiligheid in kaart brengen (als dit nog niet is gebeurd) en hier een verbeteraanpak voor opstellen gericht op gedrag en infrastructuur. Voorbeelden hiervan zijn het verwijderen van overbodige paaltjes of andere obstakels op fietspaden en verbetering van de gladheidbestrijding op fietspaden. Maatschappelijke organisaties zullen hierbij ondersteunen door mee te denken over oplossingen

en het informeren en mobiliseren van hun achterban. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu werkt samen met de VNG een model-aanpak verbetering fietsveiligheid uit met een overzicht van best-practices. Hier wordt in 2012 mee gestart, zodat in 2013 al concrete maatregelen genomen kunnen worden.

### **Collectieve aanpak**

Overheden en maatschappelijke organisaties werken samen 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 de mogelijkheden voor verkeersveiligheidsactiviteiten 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.

### **Monitoring**

Om ontwikkelingen goed te volgen en de vinger aan de pols te houden wordt door de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) (twee)jaarlijks een monitor verkeersveiligheid opgesteld die cijfers in beeld brengt en wat er door alle betrokken overheden en organisaties gerealiseerd is om gesignaleerde knelpunten aan te pakken en het effect ervan. Over vier jaar toetst de SWOV opnieuw of met de beleidsuitvoering de nationale doelen worden gehaald en zal door de bestuurlijke partners worden bezien of het verkeersveiligheidsbeleid geactualiseerd moet worden.

### **Vaststelling in Bestuurlijk Koepel Overleg**

Op 25 juni 2012 is de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid vastgesteld in het Bestuurlijk Koepel Overleg. Door de VNG is na raadpleging van de achterban nadrukkelijk aandacht van de minister gevraagd voor vier onderwerpen:

- Verbetering van de ongevallenregistratie door de politie (zie eerdere opmerkingen).
- Intensivering van de handhaving, ook binnen de bebouwde kom (de minister van Infrastructuur en Milieu heeft toegezegd dit punt te bespreken met haar collega van Veiligheid en Justitie).
- Aandacht voor de "*maak van de nul een punt*" filosofie waarmee veel gemeenten en provincies al aan de slag zijn.
- Aandacht voor de verslechterende financiële situatie bij gemeenten in relatie tot de ambities en verwachtingen.

### **Advies aan gemeenten**

Gezien de hiervoor beschreven ontwikkelingen en het beeld van de aantallen verkeersongevallen adviseren wij u om:

- de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid te bespreken in uw gemeente en mee te nemen bij

het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid en de voorbereiding van de gemeentelijke begroting voor 2013 (hierbij kan vanaf 2013 gebruik gemaakt worden van de model-aanpak).

- de focus bij het verkeersveiligheidsbeleid te leggen op de (oudere) fietser.
- het maatschappelijk middenveld nadrukkelijk te betrekken bij het verkeersveiligheidsbeleid.
- bij infrastructurele projecten gebruik te maken van de nieuwe richtlijnen uit de Basiskmerken Wegontwerp.

Na het zomerreces wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid. Vanaf dat moment zal de beleidsimpuls ook gepubliceerd worden op [www.vng.nl](http://www.vng.nl), evenals de "Basiskmerken Wegontwerp". Uiteraard zullen wij u op de hoogte houden van de ontwikkelingen.

Hoogachtend,  
Vereniging van Nederlandse Gemeenten



mr. R.J.J.M. Pans  
voorzitter directieraad

Deze ledenbrief staat ook op [www.vng.nl](http://www.vng.nl) onder brieven.

informatiecentrum tel.  
(070) 373 8393

uw kenmerk

bijlage(n)

betreft  
Beleidsimpuls Verkeersveiligheid  
ons kenmerk  
FLO/U201201067  
Lbr. 12/065

datum  
12 juli 2012

Geachte heer/mevrouw,

In de nota Mobiliteit zijn tussen alle betrokken overheden afspraken gemaakt over de gezamenlijke inspanningen om te komen tot een verdere reductie van het aantal verkeersdoden (max. 500) en ernstige verkeersgewonden (max. 10.600) in 2020. Deze afspraken zijn verder uitgewerkt in het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020*. Het Rijk en de decentrale overheden hebben afgesproken elke vier jaar de voortgang en het effect van het beleid te toetsen. Uit de *Verkeersveiligheidsverkenning 2020* blijkt dat met ongewijzigde uitvoering van het strategisch plan de doelstellingen waarschijnlijk niet gehaald gaan worden.

In het Bestuurlijk Koepeloverleg Infrastructuur en Milieu van juni 2011 is op basis van deze conclusies besloten dat het *Strategisch Plan 2008-2020* van kracht blijft, maar dat dit plan ook een impuls nodig heeft, gericht op de doelgroepen waarmee het nog niet goed (genoeg) gaat. Uit de *Verkeersveiligheidsverkenning* is gebleken dat het gaat om de volgende prioritaire doelgroepen: jonge beginnende bestuurders, ouderen en fietsers.

Deze bijstelling (de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid) is tot stand gekomen door interactieve samenwerking tussen marktpartijen, maatschappelijke partners, kennisinstututen en alle overheden.

Gezien de hiervoor beschreven ontwikkelingen en het beeld van de aantallen verkeersongevallen adviseren wij u om:

- de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid te bespreken in uw gemeente en mee te nemen bij het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid en de voorbereiding van de gemeentelijke begroting voor 2013 (hierbij kan in 2013 gebruik gemaakt worden van de model-aanpak).
- de focus bij het verkeersveiligheidsbeleid te leggen op de (oudere) fietser.
- het maatschappelijk middenveld nadrukkelijk te betrekken bij het verkeersveiligheidsbeleid.
- bij infrastructurele projecten gebruik te maken van de nieuwe richtlijnen uit de Basiskenmerken Wegontwerp.

Klik hieronder voor de volledige brief en de bijlage:  
<http://www.vng.nl/eCache/DEF/1/16/561.html>



Vereniging van Nederlandse Gemeenten

## Beleidsimpuls Verkeersveiligheid

Ledenbrief, 12 juli 2012

- Beleidsimpuls Verkeersveiligheid (volledige brief)

---

### Samenvatting

In de nota Mobiliteit zijn tussen alle betrokken overheden afspraken gemaakt over de gezamenlijke inspanningen om te komen tot een verdere reductie van het aantal verkeersdoden (max. 500) en ernstige verkeersgewonden (max. 10.600) in 2020. Deze afspraken zijn verder uitgewerkt in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020. Het Rijk en de decentrale overheden hebben afgesproken elke vier jaar de voortgang en het effect van het beleid te toetsen. Uit de Verkeersveiligheidsverkenning 2020 blijkt dat met ongewijzigde uitvoering van het strategisch plan de doelstellingen waarschijnlijk niet gehaald gaan worden. In het Bestuurlijk Koepeloverleg Infrastructuur en Milieu van juni 2011 is op basis van deze conclusies besloten dat het Strategisch Plan 2008-2020 van kracht blijft, maar dat dit plan ook een impuls nodig heeft, gericht op de doelgroepen waarmee het nog niet goed (genoeg) gaat. Uit de Verkeersveiligheidsverkenning is gebleken dat het gaat om de volgende prioritaire doelgroepen: jonge beginnende bestuurders, ouderen en fietsers.

Deze bijstelling (de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid) is tot stand gekomen door interactieve samenwerking tussen marktpartijen, maatschappelijke partners, kennisinstututen en alle overheden.

Gezien de hiervoor beschreven ontwikkelingen en het beeld van de aantallen verkeersongevallen adviseren wij u om:

- de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid te bespreken in uw gemeente en mee te nemen bij het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid en de voorbereiding van de gemeentelijke begroting voor 2013 (hierbij kan in 2013 gebruik gemaakt worden van de model-aanpak).
- de focus bij het verkeersveiligheidsbeleid te leggen op de (oudere) fietser.
- het maatschappelijk middenveld nadrukkelijk te betrekken bij het verkeersveiligheidsbeleid.
- bij infrastructurele projecten gebruik te maken van de nieuwe richtlijnen uit de Basiskanmerken Wegontwerp.

VNG Postbus 30435 2500 GK Den Haag | 070-373 83 93



**Elshout, Peter**

---

**Van:** VNG [VNG@VNG.NL]  
**Verzonden:** donderdag 12 juli 2012 13:59  
**Aan:** Stadhuis  
**Onderwerp:** Lbr. 12/065 - Beleidsimpuls Verkeersveiligheid

