

Veilig Verkeer NederlandStationsstraat 79a
3811 MH AMERSFOORT

Tel: 088 524 88 00

info@vvn.nl

www.veiligverkeernederland.nl

IBAN: NL27 INGB 0656728140

BTW: NL808641888B02

KvK: 24303976

VVN heeft het CBF keurmerk

Postbus 66 – 3800 AB AMERSFOORTAan: Vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu
Ter attentie van de heer I. Sneep

Per e-mail: cie.im@tweedekamer.nl

Kenmerk

D/cs/15.031

Contactpersoon**Amersfoort,**

24 mei 2016

Onderwerp**Stijging verkeersdoden 2015 verdient meer aandacht**

Geachte commissieleden,

Aanstaande donderdag bespreekt de Tweede Kamer de cijfers over het aantal verkeersdoden die vorige maand werden gepubliceerd. Cijfers die aanleiding zouden moeten vormen tot een gevoel van urgentie en tot moedige maatregelen.

In 2015 kwamen in ons land 621 mensen om in het verkeer, een groei van 9% ten opzichte van 2014 en 2013, toen er 570 verkeersdoden vielen. De stijging is de grootste in bijna veertig jaar en staat niet op zichzelf: in 2014 waren er 20.700 ernstig verkeersgewonden, ook al een recordaantal. 621 families die zonder hun geliefde verder moeten, 20.700 mensen die maanden moeten herstellen om weer fit te worden.

De totale maatschappelijke kosten van deze onveiligheid zijn dan ook hoog: meer dan 12 miljard euro per jaar, bijna 1,5 keer zoveel als het totale bedrag dat het rijk jaarlijks investeert in onze mobiliteit. Investeren in verkeersveiligheid loont: het *return on investment* behoort volgens het CPB tot de hoogste van alle publieke uitgaven.

De feiten

De stijging van het aantal verkeersdoden is ernstig. De toename is vier keer groter dan de groei van het wegverkeer zelf. Zonder aanvullende maatregelen dreigt het streven om tot maximaal 500 verkeersdoden te komen in 2020 buiten beeld te raken.

Opvallend is dat het aantal auto-inzittenden dat in het verkeer omkomt voor het eerst in lange tijd gestegen is. Ook de toename van het aantal verkeersdoden op rijkswegen is opmerkelijk. Het aandeel fietsers is al jaren onverminderd hoog. Afgemeten naar de bevolkingsomvang, vallen er verhoudingsgewijs ook veel doden in het verkeer onder jongeren (16-24 jaar). Zeer negatief springen de straten waar 30 kilometer per uur de limiet is eruit: 40 doden. 30 en 50 km/u straten zijn juist de wegen waar de samenleving kiest voor een veilige omgeving voor jong en oud. De tientallen doden op deze wegen zijn temeer verbazingwekkend omdat de kans op dodelijk letsel daar, juist gezien de lage snelheid en de omgeving, gering zou moeten zijn. Sowieso vallen verreweg de meeste doden op gemeentelijke wegen.

Trends

Het verkeer wordt de komende jaren drukker. Verkeersdeelnemers worden ouder en daarmee kwetsbaarder. Nederland is nog niet klaar met het veilig inrichten van wegen en fietspaden. De slechte score van de 30km/uur-zones spreekt wat dat betreft boekdelen. Dat geldt ook voor het feit dat 41% van de 50km/uur-wegen nog steeds geen gescheiden fietspadvoorziening heeft, een basisvoorwaarde voor veilig fietsen.

De toekomst

Niet lang geleden gold Nederland als 'wereldkampioen verkeersveiligheid'. Die positie zijn we inmiddels kwijt, zo constateerde ook directeur Peter van der Knaap van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) in een opiniebijdrage in NRC/Handelsblad. Maatschappelijke trends kunnen, zonder aanvullende acties, leiden tot een verdere verslechtering van het beeld. Nederland vergrijsst verder, onderhoud van wegen staat onder druk door bezuinigingen en verkeershandhaving is geen landelijke politieprioriteit. Het is goed dat de wegbeheerders initiatieven nemen om de grootste risico's in kaart te brengen om vervolgens aan meer verkeersveiligheid te werken. Maar er is meer nodig dan dat.

We moeten durven kiezen voor oplossingen die ook met de huidige trends op korte termijn échte veiligheidswinst brengen. Daarom pleiten wij voor het terugbrengen van het aantal straten binnen de bebouwde kom waar 50 kilometer gereden mag worden. Een belangrijk instrument voor de effectiviteit hiervan is een dwingende 'snelheids-assistent' in woongebieden, een oplossing die technisch in auto's al enkele jaren mogelijk is. Wij stellen voor dat Nederland zich (opnieuw) koploper toont en gaat opkomen voor een verplichting in Europees verband voor de dwingende versie van de 'snelheidsassistent' en op weg daar naartoe de vrijwillige introductie in Nederland met kracht gaat stimuleren: bijvoorbeeld door te starten met een 'coalition of the willing' van autoeigenaren, autofabrikanten en leasebedrijven die deze techniek toepassen in hun nieuwe wagenpark.

We nemen hiervoor graag het initiatief.

Met vriendelijke groet,



TeamAlert
Marlies den Ouden



De Fietzersbond
Saskia Kluit



Veilig Verkeer Nederland
Felix Cohen