

● Veiliger verkeer in 2020

Visie van de ANWB: het moet en het kan



Inhoud

Woord vooraf	6
1 De ontwikkelingen	9
2 De analyse	15
3 De ANWB & veiliger verkeer	23
4 Onze ambitie	29
5 Onze prioriteiten	33



Woord vooraf

Veilig verkeer is iets dat ons allemaal raakt. Elke dag zijn we er (vaak onbewust) mee bezig. Is het niet voor onszelf, dan wel voor onze kinderen of ouders.

Elke dag komen er gemiddeld bijna twee mensen om in het verkeer. Elke verkeersdode is er één teveel. Vandaar deze visie 'Veiliger verkeer in 2020'. Het is een uitwerking van de ANWB-mobiliteitsvisie 'Op weg naar 2028'. Met onze visie op veiliger verkeer kunnen we verschillende initiatieven vergelijken en wegen.

Onze leden vinden veiliger verkeer een topprioriteit. Wij zetten ons hier de komende jaren dus krachtig voor in.

Het aantal ernstig gewonden laat een zorgelijk beeld zien: jaarlijks ongeveer 19.000 slachtoffers in het verkeer. Dat zijn er ruim 50 per dag. Nog zorgelijker: het aantal stijgt sinds 2006.

Dat vraagt om een grotere inspanning. Onze ambitie: ruwweg een halvering van het aantal verkeersslachtoffers binnen 10 jaar. Dat sluit aan bij de 'UN Decade of Action for Road Safety', het internationale programma van de Verenigde Naties waaraan wij onze naam hebben verbonden. Dus maximaal 350 doden. Maar vooral een drastische vermindering van het aantal ernstig gewonden. Daarin gaan we nog een stap verder dan een halvering: maximaal 5.000 ziekenhuisgewonden in 2020. Want vooral het aantal ernstig gewonden verdient onze aandacht.

En uiteindelijk willen we naar nul verkeersdoden en maximaal 1.000 ernstig gewonden.

Gezien de ontwikkelingen in het verkeer, onze analyses van onveiligheid en de wensen van onze leden kiezen we de komende 10 jaar voor vijf prioriteiten:

1. 80 km-wegen veiliger maken
2. beginnende verkeersdeelnemers op weg helpen
3. ouderen veilig mobiel houden
4. woonwijken veiliger maken
5. vervoermiddelen veilig maken met technologie.

Voor al deze keuzes geldt dat we weggebruikers tot een veilig en verantwoord verkeersgedrag willen aanzetten met aansprekende vormen van beïnvloeding en bewustwording.

Op al deze vijf fronten gaat u de komende tijd meer van ons lezen, horen en zien. Wij maken ons sterk voor uw veiligheid. Het moet en het kan!

Guido van Woerkom,
hoofddirecteur ANWB



1 De ontwikkelingen

Nederland scoort bovengemiddeld goed met de veiligheid van het verkeer. Het aantal verkeersdoden daalt al jaren. In Europa staat Nederland in de top-3 van landen met het veiligste verkeer. En andere landen roemen onze aanpak en maatregelen:

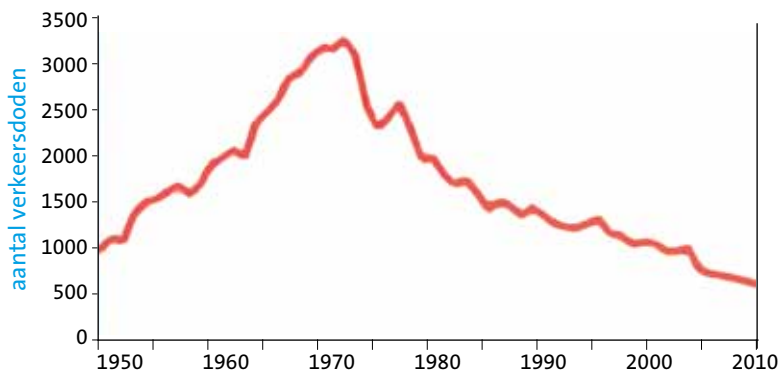
- veiliger gedrag (anti-alcoholcampagnes, gordels ook achterin, helmplicht, snelheidscontroles)
- veiliger voertuigen (airbags, elektronica, kooiconstructies, reflecterende fietsbanden)
- veiliger wegen (30 km-gebieden, aparte fietspaden, mini- rotondes, woonerven).

Vijf zorgwekkende kanttekeningen

1.1 Nog altijd bijna twee doden per dag

In 1972 vielen er 3.267 verkeersdoden. Dat waren elk dag gemiddeld negen mensen die nooit meer thuiskwamen. Familie, vrienden of bekenden van iemand. In 2010 vielen er 640 doden in het verkeer. En dat terwijl het verkeer door de groei van de bevolking en de welvaart nu drie tot vier keer groter is dan in 1972. Maar nog altijd komen gemiddeld bijna twee mensen per dag om in het verkeer. Elke verkeersdode is er één teveel.

Aantal verkeersdoden tussen 1950 en 2011



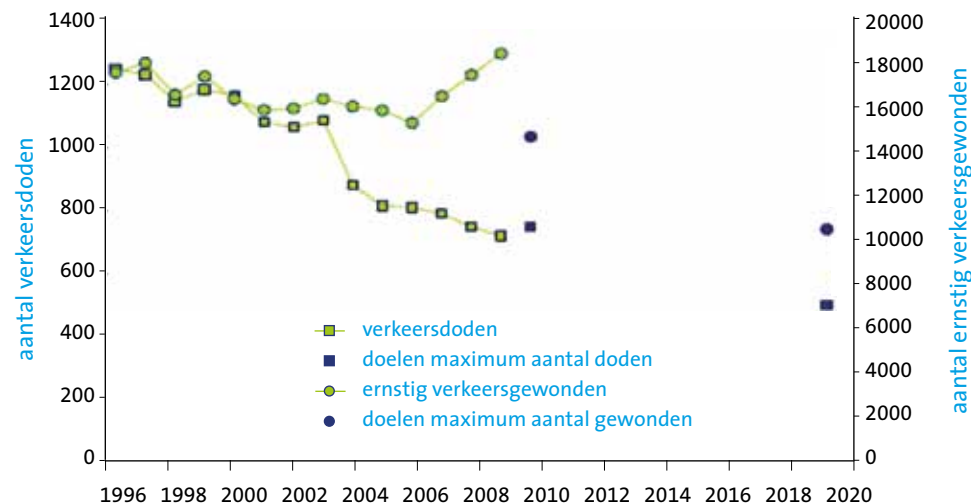
1.2 Daling in andere landen is groter

Europees gezien vallen in Groot-Brittannië, Zweden en Nederland relatief het minste doden in het verkeer. Maar Zweden laat de afgelopen 10 jaar een grotere daling van verkeersdoden zien (min 54 procent) dan Nederland (min 46 procent). In Duitsland is die daling min 48 procent. In heel Europa is het gemiddeld min 43 procent. Nederland scoort dus net boven de middenmoot. Dat moet beter kunnen.

1.3 Steeds meer ernstig gewonden

Het aantal verkeersdoden daalt weliswaar, maar het aantal ernstig gewonden (mensen die na een ongeval in het ziekenhuis belanden) stijgt sinds 2006. Nederland telt nu elk jaar rond de 19.000 ernstig gewonden in het verkeer. De gevolgen van een ernstige verwonding zijn voor de omgeving en de maatschappij vaak bijna net zo ingrijpend als van een dodelijk slachtoffer. Denk aan mensen die jarenlang moeten revalideren, in een rolstoel terecht komen of nooit meer kunnen werken. Bij verkeersgewonden gaat het om dertig keer zoveel mensen als bij verkeersdoden. Op dat front valt er dus nog een wereld te winnen.

Aantal verkeersdoden en ernstig gewonden met Rijksdoelen voor 2020



1.4 Andere zorgwekkende ontwikkelingen

Enkele zorgwekkende feiten uit het 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020' van het ministerie van Infrastructuur en Milieu:

- beginnende verkeersdeelnemers lopen veel meer risico.
- bij kwetsbare groepen als ouderen en fietsers stijgt het aantal doden.
- brom- en snorfietsers hebben dertien keer zoveel kans op een ongeval als fietsers.
- motorrijders lopen per kilometer 30 keer meer kans op een dodelijk ongeval dan automobilisten.
- bij dodelijke ongevallen zijn relatief vaak alcohol, drugs en medicijnen in het spel.
- hoe hoger de snelheid, hoe ernstiger de gevolgen.
- op 50 en 80 km-wegen vallen de meeste doden.

Leeftijd en vervoerwijze van verkeersdoden in 2010

vervoerwijze	0-5	6-11	12-14	15-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80+	
te voet	1	3	0	0	1	3	6	5	1	5	2	8	4	4	1	0	10	18	72
fiets	1	1	7	6	4	7	1	3	2	5	6	7	9	10	13	20	22	38	162
brommer	0	0	0	9	1	5	1	2	1	2	2	0	1	3	6	1	3	6	43
motor	0	0	0	0	2	9	6	7	4	10	6	10	6	2	0	1	0	0	63
auto/bestel	2	3	0	5	17	47	26	24	20	15	23	10	10	12	9	8	14	23	268
truck/bus	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	2	1	1	0	0	0	0	6
overig	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	2	2	2	3	2	2	9	26
totaal	4	7	7	20	26	72	42	41	28	39	39	33	33	34	32	32	51	94	640

Cijfers in oranje vakjes (meer dan 10 slachtoffers) geven de meest risicovolle en kwetsbare groepen aan

1.5 Kosten lopen uit de pas met investeringen

Verkeersongevallen leiden niet alleen tot menselijk leed, maar ook tot kosten voor de samenleving:

- medische kosten (ziekenhuis, dokter, revalidatie)
- verlies aan productie (minder of niet meer kunnen werken)
- materiële schade (voertuigen, lading, wegen, wegmeubilair)
- immateriële schade (lagere kwaliteit van leven)
- kosten van files (oponthoud na ongeval).

De totale kosten van verkeersonveiligheid werden in 2008 geraamd op 10 tot 14 miljard euro (net zo veel geld als de aanleg van twee tot drie Betuwelijken, en dat elk jaar opnieuw). De investeringen van overheden, bedrijven en particulieren in veiliger verkeer bedroegen in 2007 ongeveer 3 miljard euro. Denk daarbij aan veiliger voertuigen, veiliger wegen, verkeerscontroles, campagnes en onderzoek. We investeren dus elk jaar 3 miljard euro in een maatschappelijk probleem dat ons gemiddeld 12 miljard euro kost.

Kortom: Nederland doet het niet slecht maar er moet en kan meer gebeuren. Te weten: minder verkeersdoden, minder ernstig gewonden en meer aandacht voor kwetsbare en risicogroepen. En ook lagere maatschappelijke kosten door verkeersonveiligheid en hogere investeringen in veiliger verkeer.



2 De analyse

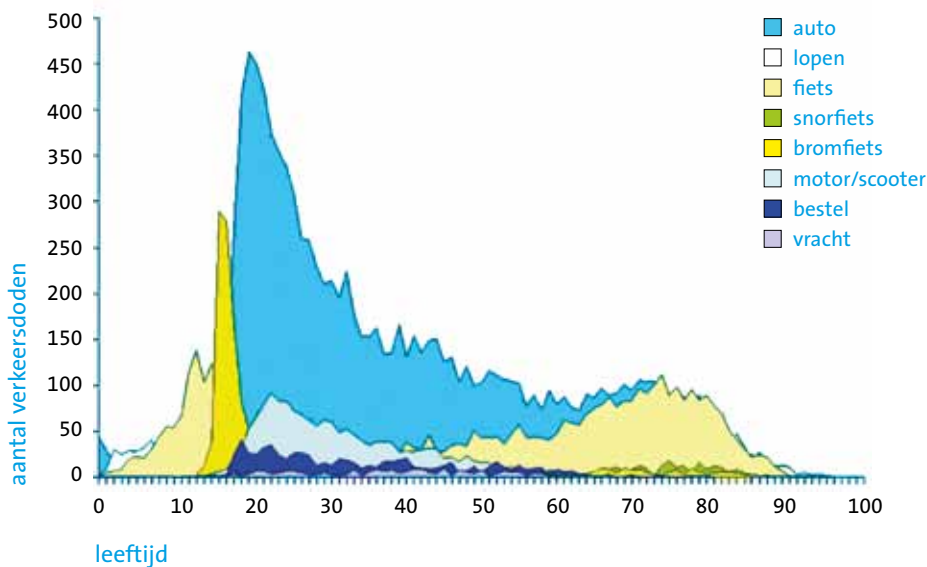
Er is al veel gedaan om verkeersonveiligheid te bestrijden. De voor de hand liggende maatregelen zijn genomen. Verdere winst is steeds moeilijker te boeken, maar het moet en het kan veiliger. We moeten daarvoor kijken naar tekortkomingen bij de mens en naar onvolkomenheden van weg en voertuig. En zoeken naar nieuwe, onverwachte partners.

A. De mens

2.1 Beginners lopen meer risico

Beginnende verkeersdeelnemers zijn vaker betrokken bij ongevallen. Want de vaardigheid van de bestuurder en het kunnen inschatten van risico's zijn bij beginners nog niet optimaal ontwikkeld. Dat geldt bij vrijwel elke vervoerwijze: fietsers, bromfietsers, automobilisten en motorrijders. Maar waarschijnlijk ook voor relatief nieuwe groepen als bestuurders van bijvoorbeeld elektrisch ondersteunde fietsen en scootmobielen.

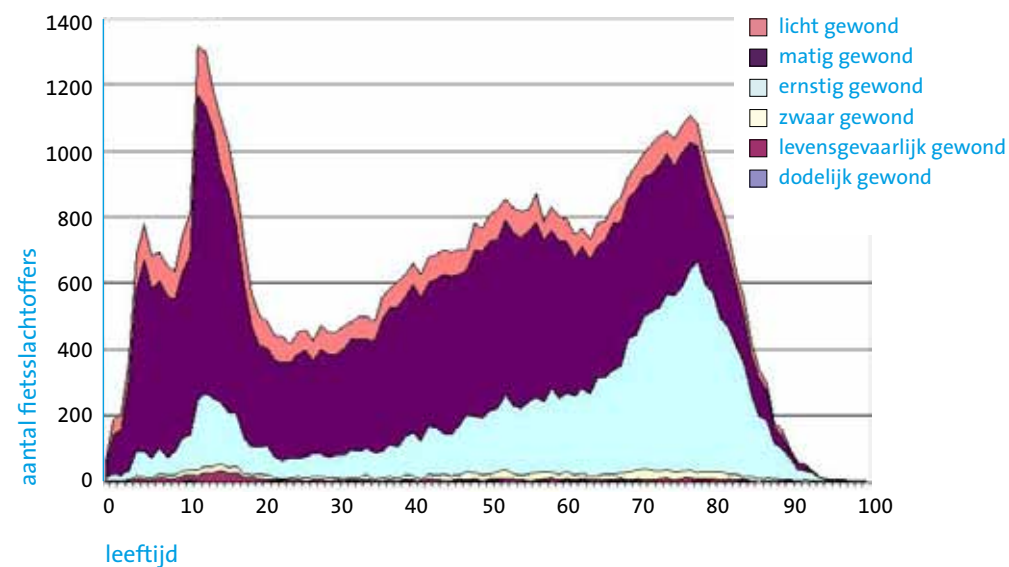
Aantal verkeersdoden naar vervoerwijze 1987–2007



2.2 Fietsers zijn oververtegenwoordigd bij gewonden

Terwijl het aantal verkeersdoden daalt, stijgt het aantal gewonden: sinds 2006 met 20 procent. Het meest onder fietsers (plus 30 procent). De aantallen ernstig gewonde fietsers liggen hoog. Onder de 18.500 ernstig gewonden in 2009, waren 10.800 fietsers (waarvan ruim 6.000 oudere fietsers). Ook fietsers op weg naar de middelbare school zien we teveel in de statistieken terug. Deze zorgwekkende ontwikkeling moet worden omgeboogen.

Aantal fietsslachtoffers in ziekenhuis 1997–2005



2.3 Verkeer moet ook subjectief veiliger

Voor ANWB-leden is het gevoel van veiligheid (= subjectieve veiligheid) minstens zo belangrijk als het aantal verkeersdoden en gewonden (= objectieve veiligheid). Zo bepaalt niet het aantal slachtoffers of je kinderen alleen naar school mogen gaan, maar vooral je gevoel over de veiligheid van de route, (drukke, snelheid). Gemeenten schenken steeds meer aandacht aan subjectieve veiligheid. Denk daarbij aan snelheidscontroles in woonstraten en bij scholen. Die beperken het aantal verkeersslachtoffers niet direct, maar geven ouders en ouderen meer vertrouwen: zij voelen zich dan prettiger in hun leefomgeving. Dat is óók winst, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers als kinderen, voetgangers, fietsers en ouderen.

2.4 Beïnvloeding voor veiliger gedrag

Weggebruikers denken niet continu na over hun verkeersgedrag. Meestal handelen ze uit gewoonte. Als we ongewenst gedrag willen ombuigen naar veilig gedrag, dan moeten weggebruikers dat gewenste gedrag eerst accepteren. Dat verloopt via het rijtje ‘kennen, kunnen, willen, doen’, oftewel bewustwording, vaardigheden, overtuiging en actie. Gedrag is dus te beïnvloeden. Dat werkt vooral via persoonlijke contacten in de sociale omgeving (“Ben jij vanavond de BOB?”) ondersteund met bijvoorbeeld algemene Postbus 51-spotjes op televisie.

Kortom: beginners en kwetsbare verkeersdeelnemers verdienen meer aandacht: kinderen, voetgangers, (gemotoriseerde) jongeren en (fietsende) ouderen. Ombuiging van ongewenst gedrag is cruciaal voor veiliger verkeer.

B. Het voertuig

2.5 Vooral de fietser is kwetsbaar

Het aantal verkeersdoden en gewonden kan ook dalen door veiliger voertuigen. Voetgangers, fietsers, bromfietzers, snorfietzers en motorrijders missen bescherming als kooiconstructies en kreukelzones. Daardoor lopen zij – vooral bij hogere snelheden – meer risico op ernstiger letsel. Van alle ernstig gewonden is bijna 40 procent een oudere fietser.

2.6 Innovaties vaak alleen in dure auto’s

Technologie in voertuigen kan het verkeer drastisch veiliger maken. Denk aan systemen die bestuurders waarschuwen als ze ongemerkt van rijstrook wisselen of vermoeid raken, geavanceerde cruise control en automatisch remmen. Dit soort technologische innovaties zitten vanwege de hoge kosten bijna alleen in duurdere auto’s. Er is ook een keerzijde: sommige technologie maakt dat weggebruikers zich veiliger wanen en daardoor soms net iets meer risico nemen. Denk aan anti-blokkeersystemen in auto’s. Bovendien kan nieuwe technologie (zoals navigatie) bestuurders afleiden. En een overmaat aan technologie kan ertoe leiden dat de bestuurder door de bomen het bos niet meer ziet. Nieuw is de ontwikkeling van airbags aan de buitenzijde van auto’s die voetgangers en fietsers bij een aanrijding kunnen beschermen.

Kortom: de (oudere) fietser is kwetsbaar en moet zich veiliger kunnen verplaatsen. Snellere invoering van nieuwe technologie kan auto’s veiliger maken. Ook voetgangers, bromfietzers, snorfietzen en motoren kunnen daarvan profiteren. Wel moeten bestuurders met nieuwe technologie leren omgaan.

C. De weg

2.7 In woonomgeving valt winst te halen

Beginnende verkeersdeelnemers zetten hun eerste stappen vaak dichtbij huis en op weg naar school. Die woonomgeving moet dus veilig zijn. In woonwijken is het aantal verkeersdoden niet gedaald en het aantal gewonden licht gestegen. Dat houdt in dat er in woonwijken en op schoolroutes nog veiligheidswinst valt te boeken. Een extra argument voor veiliger schoolroutes is dat de leeftijd waarop kinderen alleen naar school mogen steeds hoger komt te liggen. Van alle onderzochte leerlingen mocht 59 procent in 1992 alleen naar school. In 2006 was dat 40 procent.

2.8 Veel ongelukken op 80 km-wegen

Vanwege de hogere snelheid, de stroom tegenliggers en risicovolle obstakels gebeuren op 80 km-wegen relatief veel (ernstige) ongelukken, zoals bermongevallen, frontale aanrijdingen en aanrijdingen met bomen. Van de 640 verkeersdoden in 2010 vielen er 216 op 80 km-wegen. Daarmee zijn 80 km-wegen het gevaarlijkst. Soms nodigen deze wegen door hun vorm uit tot te hard rijden en is het weggebruikers niet altijd duidelijk wat er van hen wordt verwacht, blijkt uit onderzoeken naar de beleving van wegen.

Kortom: woonwijken en schoolroutes verdienen meer aandacht, vooral voor voetgangers in het algemeen en kinderen in het bijzonder. Ook moeten de risico's op 80 km-wegen omlaag.

D. Nieuwe spelers

2.9 Op zoek naar onverwachte spelers

Voor nieuwe maatregelen voor veiliger verkeer kunnen we ook samenwerking zoeken met nieuwe, onverwachte spelers. Denk aan hulpverleners, leasebedrijven, uitkeringsinstanties, werkgevers en zorgverzekeraars. Aan de ene kant kunnen we met zulke nieuwe partners veiliger verkeer breder verankeren in de samenleving. Aan de andere kant levert een bredere bewustwording meer (financiële) kracht op om veiliger verkeer hoger op de maatschappelijke agenda te zetten.

Kortom: we zoeken samenwerking met nieuwe spelers om nieuwe krachten los te maken voor een veiliger verkeer.



3 De ANWB & veiliger verkeer

3.1 Mobiliteitsvisie 2028

Voor de mobiliteitsvisie 'Op weg naar 2028' heeft de ANWB onderzoek gedaan naar de mening van leden en niet-leden over de toekomst van de mobiliteit. Enkele conclusies:

- 1 Als het gaat om mobiliteit komt veiliger verkeer bij de Nederlanders op de eerste plaats. Daarna komen pas thema's als betaalbaarheid, betrouwbaarheid en comfort.
- 2 Mensen verwachten dat de ANWB bij overheden aandringt op strenge controles tegen agressief en onveilig gedrag. En op meer aandacht en geld voor veiliger verkeer.
- 3 Agressie (zoals bumperklevens, geen richting aangeven en onnodig links rijden) geldt als de grootste ergernis in het verkeer.
- 4 Meer dan de helft van de Nederlanders wil een lagere maximum snelheid op plekken waar bewoners last hebben van het verkeer.
- 5 Meer dan de helft wil dat de ANWB zich inzet voor veiliger verkeer voor kinderen.

3.2 Signalen van leden

Bij de ANWB komen signalen van leden binnen die aangeven waarover leden zich zorgen maken.

Rond veilig verkeer zijn dat:

- asociaal verkeersgedrag
- beperkte communicatie rond wetten en regels én beperkte handhaving van die wetten en regels
- matige informatie over drempels, strepen op de weg, turbo-rotondes, verkeersborden, verkeerslichten, verkeersregels en weginrichting
- onduidelijke snelheden en de controle daarop door de politie en met flitspalen
- onveilige verkeerssituaties.

3.3 Decade of Action for Road Safety

In 2011 heeft de ANWB zich achter de 'UN Decade of Action for Road Safety' geschaard.

Oftewel: 10 jaar actie voor veiliger verkeer. Het is een initiatief van de Verenigde Naties en de Internationale Automobielfederatie FIA. Als voortrekker op het vlak van veiliger verkeer onderschrijft de ANWB het doel van de 'UN Decade of Action': de helft minder verkeersdoden en gewonden in de komende 10 jaar. En de ANWB gaat nog een stap verder: gezien de stijging van het aantal verkeersgewonden moet hun aantal nóg drastischer dalen.

Kortom: verkeersveiligheid blijft topprioriteit voor de ANWB, gezien de nadruk die de leden erop leggen en de internationale afspraken die we hierover hebben gemaakt.

Wat doet de ANWB nu al?

Een greep uit de activiteiten die de ANWB nu al onderneemt om het verkeer veiliger te maken:

- ANWB-rijopleiding
- BROEM (cursus voor oudere automobilisten)
- deelname aan campagnes ('Gebruik je hoofd en niet je airbag', 'Laat je niet afleiden')
- deelname aan EuroNCAP (botsproeven in Europees verband)
- deelname aan EuroRAP (wegkwaliteit in Europees verband)
- informatiebladen over rotondes, verkeersdrempels, strepen op de weg)
- Meldpunt Fietsroutes
- Nationaal Verkeersveiligheidscongres (voor mensen die werken aan veiliger verkeer)
- Stichting Verkeersbrigadiers
- Streetwise (verkeerseducatie voor 200.000 leerlingen van de basisschool)
- traumahelikopters
- website 'Een veilige buurt'
- wegbelevingsonderzoeken door leden
- Wegenwacht (vaak als eerste bij ongeval, verplaatst pechauto's zo nodig naar veilige plek)
- weggebruikers voorbereiden op de winter.

De spelers voor veiliger verkeer

Waar ligt de kracht van de ANWB? Met wie kunnen we samenwerken?

Wie vult ons aan? Wie concurreert met ons?

De hoofdrolspelers voor een veiliger verkeer:

- ministerie van Infrastructuur en Milieu: maakt nationaal verkeersbeleid en beheert Rijkswegen
- provincies: maken provinciaal verkeersbeleid en beheren provinciale wegen
- stadsregio's: maken regionaal verkeersbeleid
- gemeenten: maken lokaal verkeersbeleid en beheren gemeentelijke wegen
- ANWB: behartigt belangen van 4 miljoen leden
- auto-industrie: ontwikkelt hulpmiddelen om auto's veiliger te maken
- politie: houdt controles
- regionale organen verkeersveiligheid: zetten zich in voor veiliger verkeer
- Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid: doet onderzoek
- Veilig Verkeer Nederland: komt op voor kwetsbare verkeersdeelnemers
- verzekeraars: hebben veel kennis over (oorzaken van) ongevallen.

De ANWB gaat ook op zoek naar andere, onverwachte partijen om het verkeer veiliger te maken.



4 Onze ambitie

Gezien de ontwikkelingen in het verkeer, onze analyses van onveiligheid en de wensen van onze leden komen we tot een ambitie voor het maximum aantal doden en gewonden in het verkeer.

4.1 Maximaal 350 verkeersdoden en maximaal 5.000 ziekenhuisgewonden in 2020

Leden vinden het voor zichzelf en hun naasten (kinderen, ouders) niet veilig genoeg in het verkeer. Wij steunen de doelen van de 'UN Decade of Action' en streven in elk geval naar een halvering van het aantal doden in 2020: maximaal 350. Het echte punt ligt bij het aantal ernstig gewonden. Daarvoor gaan we een stapje verder dan halvering: maximaal 5.000 ziekenhuisgewonden in 2020.

Een ander doel: de ANWB wordt gezien als autoriteit op het gebied van veiliger verkeer. Communicatie (van folder tot social media) is cruciaal om onze doelen te bereiken en onze positie als autoriteit te onderstrepen.

4.2 Ambities voor mens, voertuig en weg

Mens: de leden hebben de 'tools' waarmee ze zekerder en veiliger mobiel kunnen zijn, van het begin tot het eind van hun mobiliteitscarrière.

Voertuig: technologie biedt aan bestuurders van alle voertuigen hulp om ongelukken te voorkomen en om effecten van ongevallen te minimaliseren.

Weg: wegen zijn optimaal veilig en hebben een uniforme en begrijpelijke vormgeving voor weggebruikers, inclusief duidelijke maximum snelheden.

4.3 Is nul verkeersdoden haalbaar?

Er gaan steeds meer stemmen op om te streven naar nul verkeersdoden. In Zweden is dat al beleid: 'Vision Zero'. Ook enkele Nederlandse provincies onderzoeken dit doel. De ANWB wil aan deze discussie een serieuze bijdrage leveren. Wat is er (extra) nodig om de nullijn te bereiken? Wat moet daarvoor gebeuren? Welke gevolgen heeft dat voor weggebruikers, overheden en auto-industrie? Wat kost het en wat levert het op? Op die vragen moet antwoord komen.

Kortom: maximaal 350 verkeersdoden en 5.000 ziekenhuisgewonden in 2020.

Uiteindelijk moeten er nul verkeersdoden zijn.





5 Onze prioriteiten

De ANWB wil een maatschappelijke voortrekker zijn van een veiliger verkeer. Zodat onze leden, de samenleving en de ANWB daar alle drie beter van worden. Door onze leden te informeren over wat ze zélf kunnen doen, willen we hun verkeersgedrag veranderen en zo het verkeer veiliger maken. We kiezen daarbij voor een mix van activiteiten die andere spelers laten liggen en activiteiten waarin we met anderen optrekken. Gezien de ontwikkelingen in het verkeer, de analyses van verkeersonveiligheid en de wensen van leden, zijn er voor de ANWB de komende 10 jaar vijf prioriteiten. De onderwerpen van de 'UN Decade of Action' zijn hierin verwerkt.

80 km-wegen veiliger maken

Op 80 km- wegen komen relatief veel ongevallen voor. Met het Europese programma EuroRAP brengt de ANWB de veiligheid van verschillende 80 km-wegen in kaart. Met de uitkomsten kan de ANWB overheden aansporen om vaart te maken met veiliger (inrichting van) wegen. Ook doen we met onze leden onderzoeken naar de beleving van wegen. Ook dat kan bijdragen aan veiliger 80 km-wegen. De ANWB gaat de leden met routekaarten en routeplanners nadrukkelijker voorlichten over de veiligheid van verschillende wegen, zodat weggebruikers zelf bewust kunnen kiezen voor de snelste, kortste of veiligste route.

Beginnende verkeersdeelnemers op weg helpen

Beginnende verkeersdeelnemers lopen meer risico op een ongeval, vooral jonge autobestuurders. Gebrek aan rijervaring is vaak de oorzaak. Begeleid rijden (zoals 2toDrive) vergroot de veiligheid. Onder het motto ‘van driewieler tot rollator’ wil de ANWB verkeersdeelnemers veiliger op weg helpen en houden. Dat kan met informatie, cursussen, educatie en toetsen. De ANWB mikt vanaf nu ook op middelbare scholieren die voor het eerst zelfstandig naar school fietsen. Dat kan door het programma ‘Streetwise’ uit te breiden van leerlingen van de basisschool naar middelbare scholieren. En de ANWB richt zich vanaf nu bovendien op de (vaak oudere) beginnende bestuurders van bijvoorbeeld elektrisch ondersteunde fietsen en scootmobielen.

Ouderen veilig mobiel houden

Met het stijgen van de jaren beginnen problemen met de gezondheid invloed te krijgen op de rijvaardigheid. Vanwege de vergrijzing gaat dit een grotere rol spelen. Oudere fietsers raken vaker betrokken bij ongevallen. Enerzijds wil de ANWB oudere leden voorzien van informatie, middelen, opleidingen en producten om hen zo lang mogelijk veilig mobiel te houden. Niet alleen in de auto, maar ook te voet en op de fiets. Het is daarbij van belang dat wegen, fietspa-

den en bushaltes goed zijn ingericht voor ouderen. Anderzijds moeten wij individuen in staat stellen een keer een veilige overstap te maken naar een geschikter vervoermiddel om hun mobiliteit zo goed mogelijk te waarborgen. Voorbeelden zijn fietsen met elektrische ondersteuning, fietsen met een lage instap, stabielere fietsen (al dan niet met drie wielen) en beter toegankelijk openbaar vervoer. Wij bekijken welke rol we daar als ANWB in kunnen vervullen.

Woonwijken veiliger maken

Kinderen spelen in woonwijken, zetten de eerste stappen in het verkeer, gaan er naar school en leren er fietsen. En dat alles tussen de auto’s die 30 of 50 kilometer per uur mogen rijden. Dat kan leiden tot conflicten waarvoor bewoners een oplossing vragen. Hier kan de ANWB persoonlijk relevant zijn en perspectief bieden. Bijvoorbeeld met de interactieve website ‘Een veilige buurt’ om samen problemen op te lossen. Ook kan je technologie inzetten – als moderne variant op de bloembak en verkeersdrempel – om snelheid van auto’s in woonwijken en op schoolroutes te begrenzen.

Vervoermiddelen veiliger maken met technologie

Veiliger verkeer kan niet zonder veiliger voertuigen. Technologie biedt kansen, maar bestuurders moeten er wel mee om kunnen gaan. Innovaties zijn bovendien duur en liggen niet binnen ieders budget. De ANWB streeft naar lagere prijzen om effectieve technologie voor meer mensen aantrekkelijk te maken. Dat gaat de vereniging doen door met zusterorganisaties sterker te lobbyen bij de Europese Unie.

Deze keuzes werken alleen als we weggebruikers tot een veilig en verantwoord verkeersgedrag kunnen bewegen. Beïnvloeding van gedrag moet maatwerk zijn, persoonlijke relevantie bieden en handelingsperspectief geven. Dat vraagt niet om een standaard aanpak, maar om aansprekende vormen van beïnvloeding en bewustwording.

Hoe nu verder

De ANWB maakt op basis van deze visie 'Veiliger verkeer in 2020' een plan van aanpak. Daarin beschrijven we hoe we onze vijf prioriteiten uitwerken tot concrete projecten, met nieuwe partners, haalbare planningen, toereikende middelen en logische doelen. Want we gaan op weg naar de helft minder verkeersdoden en een nog drastischer daling van het aantal gewonden: dat moet en dat kan.



Samenstelling

Ton Hendriks, ANWB Ledenbelang

Redactie

Marc Maartens, MMA

Vormgeving

Els Haasen, ANWB Studio

Fotografie

ANWB Audiovisuele dienst (omslag, pag. 8, 22, 28, 32)

foto pagina 14

EuroNCAP

Druk

VDB Almedeon, Oisterwijk

Verantwoording

afbeelding pagina 10

CBS en Ministerie van Infrastructuur en Milieu

afbeelding pagina 11

Verkeersveiligheidsverkenning 2020 van SWOV (2011)

tabel pagina 12

CBS

paragraaf 1.5 pagina 13

Mobiliteitsbalans 2010 van KiM

afbeelding pagina 16

Ongevallenregistratie ministerie I en M,
gepresenteerd door Henk Stipdonk, SWOV (2008)

afbeelding pagina 17

Landelijke medische registratie slachtoffers,
gepresenteerd door Henk Stipdonk, SWOV (2008)

Paragraaf 2.7 pagina 20

Op weg naar school, VVN (2007)