

Vergaderjaar 2017–2018

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 573

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 december 2017

Verkeersveiligheid staat hoog op de agenda van dit kabinet. Niet voor niets staat in het regeerakkoord dat we aan de slag gaan met het Verkeersveiligheids-manifest. Goed dat zoveel organisaties en marktpartijen dit manifest met gezamenlijke ambities en oplossingsrichtingen presenteerden. Het Rijk werkt samen met deze partijen aan verkeersveiligheid.

In 1970 stierven ruim 3.000 mensen in het verkeer. Sinds het begin van deze eeuw is het aantal verkeersslachtoffers gehalveerd van 1.160 in het jaar 2000 tot 629 in 2016. Er is nu echter sprake van een trendbreuk. Het aantal ernstig gewonden stijgt en ook de daling van het aantal dodelijke slachtoffers stagneert. Deze ontwikkeling kunnen we niet accepteren. Daarom gaan we samen intensiever werken aan veiliger verkeer. Op veel gebieden zijn we volop aan de slag. We omarmen de acties uit het manifest. Deze zullen terugkomen in het nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 dat we in het najaar van 2018 uitbrengen.

In deze brief informeer ik u daarnaast ook over het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden in 2016. Vervolgens zal ik ingaan op de achterliggende analyse en de manier waarop ik aan de slag ga met veilig verkeer.

Verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden 2016

Op 2 mei heeft het CBS het aantal verkeersdoden in 2016 gepubliceerd. In totaal waren er 629 verkeersdoden, er waren helaas 8 meer dodelijke slachtoffers te betreuren dan het voorgaande jaar. Bijgaand treft u enkele

tabellen aan met daarin uitsplitsingen naar vervoerswijze, leeftijd, maximum snelheid en wegbeheerder (bijlage 1¹).

Het aantal ernstig verkeersgewonden in 2016 bedraagt naar schatting 21.400². In 2015 waren er 21.300 ernstig verkeersgewonden. Dit is een stijging van 0,5%. Sinds 2007 is sprake van een toename van het aantal ernstig verkeersgewonden, met een lichte daling in 2012 en 2013. Nadere analyses – over zowel verkeersgewonden als over verkeersdoden – treft u aan in de Monitor van SWOV die als bijlage bij deze brief is toegevoegd (bijlage 2³).

In veel landen in Europa stagneert de verbetering van de verkeersveiligheid. Dit wordt door de Europese Commissie als zorgwekkend beschouwd. Het vraagt om een nieuwe aanpak. De Europese Commissie gaat in haar verkeersveiligheidsstrategie bezien hoe ze met risicoindicatoren een andere koers kan inzetten en zo de verkeersveiligheid kan verbeteren.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid

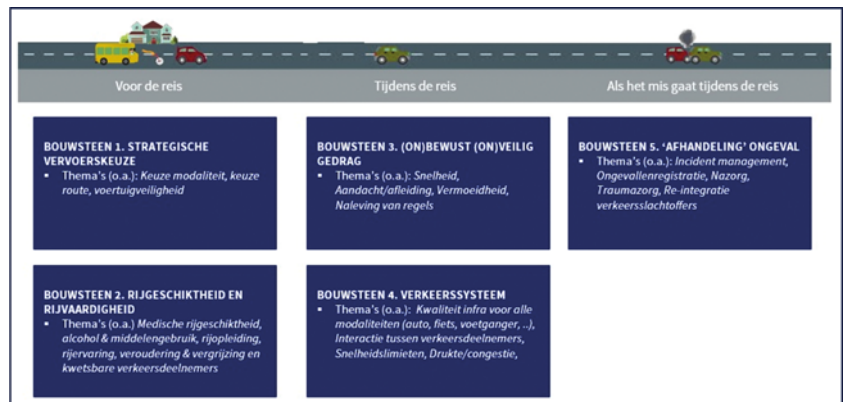
Het huidige Strategisch Plan verkeersveiligheid is gemaakt in 2008 en loopt af in 2020. Er is overduidelijk een nieuwe impuls nodig om de verkeersveiligheid verder te verbeteren. Daarom wordt op dit moment hard gewerkt aan een nieuw Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. We maken dit plan samen met IPO, VNG, de vervoerregio's en het Ministerie van JenV. Daarnaast worden ook vele andere partijen betrokken die betrokken zijn bij verkeersveiligheid. Zo krijgen we vanuit diverse invalshoeken input voor dit plan, net als uit het Verkeersveiligheidsmanifest, waar ruim 30 maatschappelijke organisaties aan hebben meegewerkt. Samen met de ANWB – als initiatiefnemer van het manifest – brengen we in kaart welke maatregelen we op korte termijn kunnen uitvoeren en bepalen we hoe deze een plek krijgen in de strategische koers.

Voor de opbouw van het Strategisch Plan zetten we de reis van een weggebruiker centraal. Hiermee komen alle onderdelen van het verkeersveiligheidsbeleid aan bod en zien we systematisch waar omissies zitten. Dit doen we aan de hand van 5 bouwstenen, gebaseerd op de reis van de verkeersdeelnemer: voor, tijdens en na de reis. Vijf werkgroepen met zowel overheidsorganisaties als maatschappelijke partijen en marktpartijen brengen voor alle bouwstenen de risico's in kaart. Indien mogelijk formuleren we indicatoren en kijken we hoe de daarvoor vereiste informatie beschikbaar kan komen. Vervolgens inventariseren we oplossingen en formuleren we een nieuwe gemeenschappelijke doelstelling. Uw kamer ontvangt het plan naar verwachting in het najaar van 2018.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² De definitie van ernstig verkeersgewonde: een slachtoffer van een verkeersongeval die opgenomen en behandeld is in het ziekenhuis (MAIS2) <https://www.swov.nl/node/16772>. Sinds 2008 wordt het totaal aantal ernstig gewonden bepaald op basis van een vergelijking van BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland: de politieregistratie van verkeersongevallen) de LMR (Landelijke Medische Registratie)

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl



Maar we staan ondertussen niet stil. Ik zal een paar activiteiten aanstippen, waarbij ik gebruik maak van de indeling in bouwstenen.

Bouwsteen 1 – strategisch vervoerskeuze

- Op Europees niveau werken overheden, consumentenorganisaties, experts en voertuigfabrikanten samen om te bepalen hoe we auto's veiliger kunnen maken. Dat doet Nederland o.a. in EuroNCAP verband. Deze organisatie geeft sterren voor de veiligheid van auto's. De EuroNCAP «sterren» zijn voor consumenten en producenten een prikkel om veiliger voertuigen te bouwen en te kopen.
- We zien steeds meer slimme systemen in auto's. Die slimme systemen nemen de bestuurder werk uit handen en kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid. Denk aan auto's die zelf inparkeren, snelheidsbegrenzers of systemen die ervoor zorgen dat je op je rijbaan blijft. Maar bij veel mensen zijn deze systemen nog onbekend. Als de verkeersveiligheid hier echt van wil profiteren, helpt het als de automobilisten de systemen kennen en gebruiken. Daarom werk ik samen met o.a. ANWB aan een community Smart Mobility om kopers en verkopers beter te informeren. Die systemen zelf zijn ook nog niet perfect: ik werk dus ook in Europees verband aan strengere systeem-eisen zodat deze nog beter gaan functioneren.
- Voor scootmobielen zien we een toename in het aantal ongevallen. In 2006 waren er in Nederland zo'n 150.000 scootmobielen en in 2012 was het aantal al toegenomen tot 250.000. Scootmobielen zijn voor mindervaliden en ouderen een belangrijk hulpmiddel om mobiel te blijven. Daarom wil ik geen rijbewijs verplicht stellen voor bestuurders van een scootmobiel, zoals ik wel doe voor andere gemotoriseerde vervoermiddelen. De afgelopen jaren zijn een keuzewijzer voor een passende scootmobiel en een cursus ontwikkeld. Deze cursussen worden onder andere door VVN aangeboden. De SWOV doet momenteel een dieptestudie naar ongevallen met scootmobielen. De resultaten verwacht ik medio 2018. Op basis van de resultaten bekijk ik of en zo ja welke extra maatregelen mogelijk zijn.

Bouwsteen 2 – Rijgeschiktheid en Rijvaardigheid

- Voor een goede rijvaardigheid is een goede basis van belang. Samen met de rijschoolbranche, het CBR en het IBKI onderzoekt lenW maatregelen om de kwaliteit van de rijinstructeurs te verbeteren. Een aantal maatregelen zijn reeds in procedure gebracht, waaronder een verplichte VOG voor rijinstructeurs. Deze is onlangs aan de Raad van State aangeboden, via een nota van wijziging op het voorstel tot wijziging van de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM).

- Na een positieve evaluatie heeft uw kamer het wetsvoorstel Begeleid Rijden behandeld en zal in het voorjaar definitief in werking treden. Jongeren kunnen daarmee al bij 16,5 jaar hun rijbewijs halen en worden er eisen gesteld aan de begeleider. Op die manier zullen zij samen met een begeleider rij-ervaring op doen, zodat ze daarna veiliger deelnemen in het verkeer.
- Veel oudere automobilisten treffen zelf maatregelen om te anticiperen op de merkbare gevolgen van het ouder worden. Zo heeft bijvoorbeeld de eerstvolgende auto die wordt aangeschaft een hoge instap of een automatische versnellingsbak. Hier wil ik graag bij helpen. Zo investeer ik in een online test die inzicht geeft in het rijgedrag en de taakbeleving van oudere automobilisten. Deze test kan een manier zijn om ouderen te stimuleren om zelf maatregelen te nemen én kan het gesprek tussen bijvoorbeeld familieleden en ouderen op gang brengen. Lokaal kunnen hierbij informatie, tips en trainingen worden aangeboden.
- In het kader van rijden onder invloed bezie ik samen met mijn collega van JenV of er verbeteringen en aanvullende maatregelen kunnen worden ingevoerd om rijden onder invloed van alcohol nog beter aan te pakken. Het Ministerie van JenV is gestart met een traject samenvoeging bestuurs- en strafrechtelijke maatregelen op het gebied van rijden onder invloed van alcohol en onderzoekt daarnaast nog het opnemen van het alcoholslot in het strafrecht. U ontvangt hierover binnenkort een brief van de Minister van JenV en mij waarin u verder wordt geïnformeerd. Hierbij zullen onderstaande drie onderzoeken worden meegenomen:
 1. Ik heb u in de brief van 19 juni 2017⁴ de onderzoeksrapportage – Verlaging grens geschiktheidsonderzoek alcohol – van het Trimbos-instituut aangeboden. Bij een inhoudelijke bespreking naar aanleiding van dit rapport is gebleken dat niet alle berekeningen correct zijn uitgevoerd door het onderzoeksinstituut. Het Trimbos-instituut heeft het rapport op verzoek opnieuw bekeken, aangepast en opnieuw voorgelegd aan de begeleidingscommissie. Bij deze bied ik u het aangepaste rapport opnieuw aan. De aanpassingen hebben niet geleid tot wijzigingen in de conclusies en aanbevelingen. (bijlage 5⁵)
 2. Ook bied ik u de eindrapportage van Ecorys – Nadere profilering alcoholovertreders – aan waarin naast een nadere profilering van zware alcoholovertreders wordt ingegaan op mogelijke preventieve maatregelen. Dit onderzoek is uitgevoerd om invulling te geven aan de motie van het lid Hoogland, c.s.^{1 6} inzake zware alcoholovertreders. (bijlage 6)
 3. Het derde onderzoek betreft het WODC onderzoek naar de strafrechtelijke recidive van de deelnemers aan de lichte educatieve maatregel (LEMA), de educatieve maatregel gedrag (EMG) en het alcoholslotprogramma (ASP). (bijlage 7⁷)
- Samen met het CBR bekijk ik hoe de informatievoorziening van het CBR en vanuit zorgverleners over veilig autorijden bij een aandoening verder verbeterd kan worden. Mensen kunnen zich bij het CBR melden voor een onderzoek als ze twijfelen of ze met hun medische situatie nog veilig kunnen autorijden.
- Voor het verbeteren van de fietsveiligheid zet ik vooral in op de oudere fietser. Het nieuwe programma «Doortrappen» ondersteunt gemeenten in het bereiken van de oudere fietser. Met lokale partners en samen met het sociale domein wordt de senior gestimuleerd om zich bewust te zijn van de risico's van fietsen in een positieve context: veilig

⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 564

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 533

⁷ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

doortrappen. De eerste pilots in vier gemeenten hebben geresulteerd in een handleiding. Nu ga ik samen met de decentrale overheden en maatschappelijke organisaties verkennen hoe «Doortrappen» door nog meer partijen kan worden ingezet.

Bouwsteen 3 – (On)bewust (on)veilig gedrag

- Samen met maatschappelijke partijen en marktpartijen is op 6 september jl. een convenant gelanceerd met een nieuwe maatschappelijke norm voor verantwoord mobiel gebruik. Dit thema is ook een onderdeel van het Verkeersveiligheidsmanifest. De nieuwe norm gaat over het gebruik van smartfuncties in het verkeer die de voordelen stimuleert en de nadelen minimaliseert. Denk bij voordelen aan navigatie en een snelheid assistent. Maatschappelijke partijen als producenten, werkgevers, verzekeraars, campagnemakers kunnen aanhaken en daarmee aangeven dat ze dezelfde norm nastreven.
- Ter voorbereiding op een mogelijk verbod voor appen op de fiets – zodat dezelfde regels op de fiets gelden als in de auto – zijn er meerdere onderzoeken uitgevoerd (bijlage 4⁸). Er is groot maatschappelijk en politiek draagvlak voor een verbod voor appen op de fiets. Tegelijkertijd geeft het onderzoek van VeiligheidNL (bijlage 3) aan dat appen op de fiets maar in een beperkt aantal gevallen mede oorzaak is van een ongeval. Als vervolgstap in het wetgevingstraject, ga ik daarom overleggen met de Raad van State. Dit met het oog op het maken van een, ook in juridisch opzicht, verantwoorde en robuuste oplossing.
- Daarnaast zal ik rond de zomer van 2018 een nieuwe campagne lanceren. Deze is gericht op het verstandig omgaan met de smartphone in de auto en op de fiets. Ik blijf met organisaties als TeamAlert, VVN en Stichting Butterfly doorgaan met voorlichting over afleiding in het verkeer.
- Het ministerie stimuleert veilig gedrag met campagnes. Denk aan campagnes voor fietsverlichting met gemeenten, de BOB-campagne, voorlichting over drugs door TeamAlert en de verkeerslessen door VVN. Daar gaan we mee door. Ook pakken steeds meer grote marktpartijen het probleem op en komen met onder andere campagnes en technische oplossingen.

Bouwsteen 4 – Verkeerssysteem

- We blijven met maatregelpakketten investeren in de verkeersveilige inrichting van onze wegen, zowel op onze autosnelwegen als op onze N-wegen, zoals in het regeerakkoord opgenomen.
- CROW heeft opdracht gekregen handvatten te ontwikkelen voor lokale wegbeheerders om drukte op het fietspad aan te pakken. Onderdeel van de opdracht aan CROW is om samen met wegbeheerders te experimenteren met lokale en innovatieve oplossingen voor meer veiligheid en ruimte voor fietsers. Want meer fietsen is goed voor de bereikbaarheid, doorstroming en de gezondheid, maar het moet wel «leuk» blijven. Naar verwachting zullen de resultaten eind 2018 opgeleverd worden.
- Samen met de andere wegbeheerders gaan we een start maken met het in kaart brengen van risico's van de huidige infrastructuur van de decentrale wegen, zoals ook opgenomen in het Verkeersveiligheidsmanifest.

⁸ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

- VeiligheidNL heeft op verzoek van mijn voorganger een onderzoek uitgevoerd bij ziekenhuizen naar de oorzaken van fietsongevallen (bijlage 3). Alleen door dit soort diepteonderzoeken kunnen we immers de daadwerkelijke oorzaken van ongevallen proberen te achterhalen. Het betreft een onderzoek onder slachtoffers die in 2016 op een Spoedeisende Hulp (SEH)-afdeling zijn behandeld. Het onderzoek laat zien dat fietsongevallen waarvoor behandeling op een SEH-afdeling noodzakelijk is relatief vaak voorkomen bij kinderen en ouderen en dat een relatief klein aantal ongevallen voortkomen uit gebruik van de mobiel op de fiets. Uit het onderzoek blijkt dat ouderen vaker ernstiger letsel oplopen dan jongere fietsers. Bij kinderen en ouderen waren de meeste ongevallen enkelvoudig. Bij kleine kinderen ging het regelmatig om spaakbeknelling als ze als passagier werden vervoerd. Het onderzoek laat zien dat de elektrische fiets op zichzelf niet gevaarlijker is dan andere fietsen. Er gebeuren wel meer ongevallen met elektrische fietsen dan in eerdere jaren, dit komt met name door het toenemende aantal gefietste kilometers door ouderen.
- In mei 2018 zal RWS de resultaten van hun onderzoek naar de verbetering van de ongevallenregistratie uitbrengen. Daaruit zal duidelijk worden welke acties, zowel op het gebied van wetgeving vanwege privacy als ICT verbeteringen nodig zijn om de omstandigheden van ongevallen met gemotoriseerd vervoer beter in kaart te brengen.

Conclusie

Zoals de manifestpartners aangeven moet verkeersveiligheid een nationale prioriteit zijn. De regering deelt dit, door het in het regeerakkoord te verankeren. En daar is, gezien de stijging van het aantal doden en ernstig gewonden, alle reden toe. Ik ben zeer gemotiveerd om hieraan te werken, maar ik kan dit niet alleen. Samen met uw Kamer, met de Europese en decentrale overheden, met alle maatschappelijke organisaties en met de weggebruiker zelf zullen we onze verantwoordelijkheid moeten nemen zodat we de negatieve trend kunnen ombuigen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga