

Vergaderjaar 2009–2010

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 224**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 mei 2010

Ter voorbereiding op het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid van 12 mei a.s. wil ik u informeren over de voortgang van een aantal onderwerpen betreffende de verkeersveiligheid. Deels betreft het eerder gedane toezeggingen aan uw Kamer.

Verkeersveiligheid betekent dat mensen blijven thuiskomen. Dat is in het verkeer helaas nog steeds niet vanzelfsprekend. Daarom zet ik me samen met andere overheden en tal van maatschappelijke organisaties in voor een blijvende verbetering van de verkeersveiligheid. Twee lijnen staan daarin centraal: bescherming van de kwetsbaren en aanpak van de veroorzakers.

#### **Ernstig gewonden**

In het NMB is besloten om voortaan niet meer te rekenen met de indicator «ziekenhuisgewonden» maar met «ernstig gewonden», als gevolg van verkeersongevallen. Dit is een meer zuivere indicator voor verkeersveiligheid omdat voorheen ook mensen werden meegerekend die bijvoorbeeld alleen ter observatie opgenomen werden. In mijn brief van 17 november 2009 heb ik u op de hoogte gebracht van de concrete invulling van een nieuwe reeks ernstig gewonden door de SWOV en tevens gemeld dat het aantal ernstig gewonden is gestegen van 16 700 ernstig gewonden in 2007 naar 17 600 in 2008.

In dit kader heb ik u toegezegd te informeren over:

1. de maatregelen die ik zal nemen om het aantal ernstig gewonden terug te dringen
2. het besluit of de reeks volgens de nieuwe definitie, ingevuld door de SWOV, de reeks is waar wij in de toekomst mee gaan werken
3. de betekenis van de nieuwe indicator voor de doelstelling voor ziekenhuisgewonden.

## Ad 1. Maatregelen

In een samenwerkingsverband met de SWOV, Stichting Consument en Veiligheid en de Dienst Verkeer en Scheepvaart is een analyse gemaakt waarin de trend rondom verkeersgewonden verklaard wordt. Uit deze analyse blijkt dat het aantal gewonden sinds 2000 niet of nauwelijks afneemt. Dat wordt met name veroorzaakt door een stijging van het aantal fietsgewonden, waarbij het vooral gaat om enkelvoudige fietsongevallen en fiets-fietsongevallen.

De stijging van het aantal fietsongevallen hangt samen met de vergrijzing waardoor het fietsgebruik onder ouderen sterk is gestegen. Het risico van ouderen op de fiets is licht hoger dan bij andere leeftijdsgroepen.

Uit de analyse blijkt dat bij ongeveer de helft van de enkelvoudige fietsongevallen de infrastructuur een substantiële rol speelt. Daarom ben ik voornemens om kennis over infrastructuurmaatregelen ter voorkoming van oversteekongevallen en enkelvoudige fietsongevallen bij mijn decentrale partners onder de aandacht te brengen met publicaties via het KPVV en het Fietsberaad.

De stijgende trend van fietsgewonden als gevolg van een ongeval zonder betrokkenheid van motorvoertuigen vraagt om maatregelen van de decentrale overheden. Gerichte infrastructuurmaatregelen bestrijden niet alleen het aantal enkelvoudige fietsongevallen, maar verbeteren ook de veiligheid van fietsers en passen bovendien in een fietsvriendelijk beleid. Ik heb inmiddels de decentrale partners geadviseerd verkeersveiligheid onderdeel uit te laten maken van hun integrale fietsbeleid. Daarnaast hebben we afgesproken fietsveiligheid speciale aandacht te geven in het gezamenlijk Actieprogramma Verkeersveiligheid 2011–2012, dat we nog dit jaar opstellen.

Voor de zomer 2010 heeft de SWOV aanvullende informatie beschikbaar over ongevalskenmerken als leeftijd, ernst letsel en geslacht. Dit op zowel nationaal als regionaal niveau. Ik zal deze informatie zoveel mogelijk benutten om de decentrale overheden handvatten te bieden om te komen tot een regionale probleemanalyse en -aanpak. Door het aantal verkeersgewonden uit te splitsen naar wegbeheerder kan het probleembesef worden vergroot en kunnen gerichte maatregelen in gang worden gezet.

Als het gaat om de groep fietsers die met name risico loopt, blijkt dat het vooral om ouderen gaat. De aandacht voor deze kwetsbare groep verkeersdeelnemers richt zich naast bescherming vooral op voorlichting, educatie en ondersteuning.

Oorzaak van het hoge aantal fietsgewonden onder ouderen is vooral terug te voeren op functiestoornissen en de lichamelijke kwetsbaarheid. Om het aantal fietsgewonden onder deze kwetsbare groep terug te dringen heb ik binnen het meerjarenprogramma Blijf Veilig Mobiel (BVM)<sup>1</sup> de ideeën-prijsvraag «*Blijf Veilig Mobiel Fiets*» uitgeschreven. Doel van de prijsvraag is het ontwikkelen van nieuwe ideeën om fietsen voor senioren veilig en aantrekkelijk te maken en te houden. Het gaat hierbij om verbeteringen aan de fiets zelf. De winnaar van de prijsvraag wordt in mei door BVM bekend gemaakt. Hiernaast zullen de BVM partners het veilig fietsgebruik onder ouderen promoten.

Ook worden Fietsinformatiedagen voor senioren georganiseerd waarbij, naast kennis over nieuwe regelgeving in het verkeer, het testen van zintuigen, fiets- en verkeersvaardigheden en fietsaanpassingen aan bod komen.

---

<sup>1</sup> *Blijf Veilig Mobiel (BVM)* is een meerjarenprogramma waar de ANBO, Veilig Verkeer Nederland, de Fietsersbond, PCOB, Unie KBO, ANWB, Viziris, de werkgroep SenioOren en de Chronisch zieken en Gehandicapten Raad Nederland met mijn financiële steun samen aan een veilige mobiliteit voor ouderen werken.

Omdat juist bij ouderen de visuele functie verslechtert kunnen ook maatregelen ter bevordering van de herkenbaarheid van fietspaden en paaltjes enkelvoudige fietsongevallen terugdringen. Daarom ben ik een onderzoek gestart naar de herkenbaarheid fietspaden voor slechtzienden. Dit levert concrete aanbevelingen op voor wegbeheerders.

Ook bij kinderen zijn ongevallen vaak eenzijdig. De meeste letsels bij kinderen onder de 10 jaar ontstaan door vallen: 80% bij 0 tot 4 jaar, 76% bij 5 tot 9 jaar. Omdat ik geïnteresseerd ben in de effecten van een fietshelm, die de kans op hoofd- en hersenletsel kan verkleinen, zal ik de fietshelmproof van de Provincie Zeeland actief gaan monitoren. Ik heb uw Kamer hier onlangs een brief over gestuurd.

#### *Ad 2. Nieuwe reeks «ernstig gewonden»*

Samen met mijn decentrale partners in het NMB is besloten om vanaf heden de door SWOV ontwikkelde methodiek te gebruiken voor het bepalen van het aantal ernstig gewonden. Daarmee is er sprake van een nieuwe reeks, die ook is teruggerekend in de tijd om een trendbreuk te voorkomen. Kenmerkend voor de nieuwe reeks is dat deze zuiverder is, omdat alleen ernstig gewonden meetellen, en meer informatie biedt, omdat de politieregistratie verrijkt wordt met informatie van ziekenhuizen over de patiënten.

#### *Ad 3. Doelstelling*

Het aantal ernstig gewonden is volgens de nieuwe reeks systematisch circa tien procent lager dan het totale aantal ziekenhuisgewonden als gevolg van verkeersongevallen. De doelstelling voor het aantal verkeersgewonden (17 000 voor 2010 en 12 500 voor 2020) was gebaseerd op de traditionele definitie. De NMB partners hebben zich hierover gebogen en komen tot de conclusie dat de doelstelling procentueel ongewijzigd kan blijven. Daarmee komt de doelstelling voor 2010 op 14 800 en voor 2020 op 10 600. Daarmee blijft het ambitieniveau gelijk.

#### **Bestelverkeer**

Tijdens het AO verkeersveiligheid van 16 december 2009 heb ik toegezegd u te informeren over de maatregelen die ik ga nemen naar aanleiding van de aanbevelingen van DHV als het gaat om de verkeersveiligheid van het bestelverkeer.

DHV geeft aan dat bestelverkeer vooral in de bebouwde kom een risicofactor is. Specifiek zorgpunt is het aantal ongevallen op kruispunten waarbij geen voorrang is verleend. Het vermoeden is dat afleiding hier een belangrijke rol bij speelt. Volgens DHV is maatwerk nodig omdat de bakker op de hoek nu eenmaal in een heel andere situatie zit dan een bouwbedrijf of groot koeriersbedrijf. Ook qua voertuig varieert bestelverkeer van een bestelvariant van een personenauto tot een trekker-oplegger combinatie.

DHV geeft de volgende aanbevelingen:

1. Spreek de bestuurder aan op professionaliteit
2. Maak onderscheid tussen chauffeurs voor wie de rijtaak hoofdtaak is (koeriers) en chauffeurs voor wie de rijtaak bijtaak is (onderhouds-monteur, aannemer)
3. Zorg voor feedback aan de chauffeur over het rijgedrag
4. Creëer een centraal loket voor kennis en informatie
5. Koppel verkeersveiligheid aan andere thema's zoals kostenbesparing en imago.

Samen met Regionale Overheden, VVN, VERN, TLN, KNV, EVO, Gezond-Transport, IVW en verzekeraars ben ik per aanbeveling gestart met de volgende acties:

Ad 1. Het opzetten van een netwerk waarbij ondernemers met vracht- of bestelwagenparken zich kunnen aanmelden. Zij committeren zich aan een continue inspanning gericht op verkeersveiligheid en krijgen daar voordelen (zoals publiciteit) voor terug. Hiermee kunnen ondernemers laten zien dat zij hun verantwoordelijkheid als professionele weggebruiker nemen en kunnen ondernemers die zich niet aansluiten hierop aangesproken worden. Daarnaast krijgen zij professionele begeleiding bij het implementeren van de maatregelen.

Ad 2. Om ondernemers te motiveren om verkeersveiligheidsmaatregelen te nemen, moet de boodschap aansluiten bij de verschillende doelgroepen binnen het bestelverkeer. Of de rijtaak voor een chauffeur ondersteunend is, of dat het de hoofdtaak is wordt hierin meegenomen. Daarnaast zijn ook de grootte van de onderneming, het soort vervoer en de bestaande veiligheidscultuur binnen de onderneming belangrijk om rekening mee te houden. Er wordt een nieuwe, online versie van Safety Scan en Safety Monitor ontwikkeld. Dit is een applicatie waarmee ondernemers met vracht- en bestelwagenparken schades kunnen registreren en analyseren en een advies op maat krijgen om schades en ongevallen tegen te gaan. De kenmerken van de organisatie vormen de basis van het advies dat de Safety Scan biedt.

Ad 3. We voeren gesprekken met lease- en verzekeringsmaatschappijen om met hen een businesscase met wagenparkbeheerders te ontwikkelen. Doel is om een nieuw concept, waarbij een continue koppeling wordt gelegd tussen rijgedrag en premie, te toetsen en een positie te geven binnen de sector. Ik wil aantonen dat het monitoren van het rijgedrag een positief effect heeft op schadereductie zodat de vermindering van de schadelast doorberekend kan worden naar de ondernemer en eventueel chauffeur. Nieuwe technieken maken het mogelijk dat verzekeraars en leasemaatschappijen hun premies voortdurend koppelen aan het rijgedrag. Zo is de premie niet langer een jaarlijks vast gegeven maar een continue financiële stimulans tijdens de rit. Een ondernemer met meerdere bestelauto's kan door actief te sturen op rijgedrag dagelijks veel geld besparen.

Daarnaast zal het monitoren van het rijgedrag een belangrijke maatregel zijn die onder andere via de Safety Scan gestimuleerd zal worden.

Ad 4. Er wordt een website ontwikkeld met onder andere:

- een forum voor ondernemers met wagenparken;
- een database met voorbeeldmaatregelen en successen uit de praktijk;
- achtergrondinformatie over veiligheidscultuur;
- actualiteiten;
- de mogelijkheid om de Safety Scan, Safety Monitor en een vermoeidheidsscan te gebruiken.

Hiervoor wordt een inventarisatie gedaan van maatregelen die bedrijven in de praktijk hebben genomen en die effectief zijn gebleken.

Ad 5. Zowel bij de opzet van het netwerk (zie 1) als de businesscase met verzekeraars en leasemaatschappijen (3) krijgen ondernemers, naast minder schadelast, voordelen die positief zijn voor de bedrijfsvoering in ruil voor verkeersveilig gedrag. Het gaat dan in eerste instantie om premiekorting vanuit leasemaatschappij en verzekeraar maar ook om publiciteit, imago en mogelijk interessantere opdrachten, doordat

opdrachtgevers in de toekomst ook kunnen selecteren op basis het netwerk.

Daarnaast zal zoveel mogelijk uitgestraald worden dat de maatregelen niet alleen positief effect hebben op verkeersveiligheid maar ook op bijvoorbeeld werktevredenheid, kosten door ziekteverzuim, boetes, schades onderhoud en brandstofverbruik.

Omdat de ongevalanalyse maar tot op zekere hoogte verklaart waardoor de ongevallen ontstaan, en het vermoeden bestaat dat afleiding tijdens het rijden een rol speelt, heb ik de SWOV gevraagd om diepteonderzoek te doen naar ongevallen met bestelauto's binnen de bebouwde kom.

In mijn ogen zijn de aanbevelingen op deze manier vertaald in een samenhangend pakket concrete maatregelen, dat goede kansen biedt om de verkeersveiligheid van het bestelverkeer te verbeteren.

### **Borrelbus**

Tijdens het AO verkeersveiligheid van 16 december 2009 heb ik toegezegd u te informeren over initiatieven zoals de «Borrelbus».

Uit inventarisatie blijkt dat op diverse plekken in het land overheden, ondernemers en vervoerders het initiatief hebben genomen om mensen veilig met de bus van en naar evenementen of discotheken te brengen. Ik sta positief tegenover dergelijke initiatieven. Het initiatief voor dit regionaal vervoer ligt bij de decentrale overheden en vervoerders. Zij bieden dit aan binnen of in aanvulling op de lopende concessies. Soms wordt daarbij samenwerking gezocht met uitgaansgelegenheden of de organisatie van evenementen, die het vervoer als extra service voor hun bezoekers aanbieden.

### **Gladde wegmarkering**

Tijdens het AO verkeersveiligheid van 16 december 2009 heb ik toegezegd u te informeren over de evaluatie in het NMB van de afspraak om geen gladde wegmarkeringen meer toe te passen.

Het CROW heeft richtlijnen ontworpen voor de stroefheid van wegmarkeringen en heeft de eisen die hieraan worden gesteld ook opgenomen in de standaard-bestekken. Ik heb de decentrale partners in het NMB op 26 maart 2009 gevraagd deze richtlijnen toe te passen bij aanbestedingen voor de bij hen in beheer zijnde wegen.

Op verzoek van de heer Roemer in het AO Verkeersveiligheid van 16 december 2009 heb ik in het NMB van 18 maart 2010 gevraagd of zij deze richtlijnen nu ook werkelijk toepassen.

IPO en VNG hebben mij na het NMB van 18 maart schriftelijk laten weten dat de decentrale wegbeheerders de CROW-richtlijnen met betrekking tot stroefheid van wegmarkering toepassen. Zij gaven daarbij aan dat eerder onderzoek ook uitwees dat de CROW-richtlijnen over het algemeen goed worden nagevolgd door de decentrale wegbeheerders.

### **Toepassing Duurzaam Veilig door decentrale overheden**

Tijdens het AO verkeersveiligheid van 16 december 2009 heb ik toegezegd u te informeren over de reactie van het NMB op het door de heer Roemer geschetste beeld dat het programma Duurzaam Veilig niet bij iedere gemeente met dezelfde inzet wordt uitgevoerd.

In het NMB van 18 maart 2010 hebben de decentrale partners aangegeven het beeld van grote onderlinge verschillen in de uitvoering van een Duurzaam Veilige weginrichting niet te herkennen. Er zijn verschillen in tempo, maar dat leidt niet tot gevaarlijke overgangssituaties tussen gemeenten. Zoals blijkt uit de monitoringscijfers is de forse daling van het aantal verkeersdoden in Nederland de laatste jaren juist voor een groot deel bereikt door het veiliger inrichten van lokale wegen (van 650 doden in 2000 naar 366 in 2009).

In de praktijk zullen volgens de decentrale partners ongetwijfeld situaties voorkomen dat op de gemeentegrens de inrichting van een 60-km-weg overgaat in een 80-km-weg. De ene gemeente kan iets verder zijn dan de andere gemeente bij het herinrichten van het buitengebied. Dit wil niet zeggen dat er ter plaatse dan meteen gevaarlijke situaties ontstaan en dat er meer ongelukken gebeuren. De overgang van het ene regiem naar het andere regiem wordt ter plaatse doorgaans goed aangegeven.

### **Flister**

In 2009 heeft, zoals toegezegd, een proef plaatsgevonden met Flister. Een systeem dat inbreekt op het radiosignaal van automobilisten en een sirenegeluid over de luidsprekers laat horen wanneer een hulpdienst in de buurt is. Er hebben 40 voertuigen van 4 hulpdiensten (brandweer, ambulance en KLPD) 2 maanden met Flister gereden. Doel was om vast te stellen of een systeem als Flister geen nadelige gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid. In het onderzoek is alleen gekeken naar risico's voor de verkeersveiligheid en niet naar de meerwaarde van het systeem voor de hulpdiensten.

De resultaten van de proef:

- Flister heeft nagenoeg geen effect op het aantal conflicten tijdens een spoedrit. Het aantal conflicten hangt veel sterker samen met de rijstijl van de bestuurder en de aard en locatie van de rit dan met het wel of niet gebruiken van de Flister.
- Evenmin kon een consistent effect op de rijnsnelheden en aanrijtijden worden vastgesteld.
- Het grootste deel van de bestuurders van de voorrangsvoertuigen vindt de Flister nuttig, gewenst en behulpzaam. Over de betrouwbaarheid van Flister zijn de meningen sterk verdeeld.
- De ambulanceverpleegkundigen melden een positief effect op comfort en rijstijl. Zij delen de mening van de bestuurders over de werking van de Flister.
- Andere weggebruikers die ervaring hebben met Flister zijn overwegend positief maar een deel ontvangt het signaal niet, onterecht, slecht of te laat. De positie van het voorrangsvoertuig wordt niet duidelijk. Een deel van de weggebruikers begrijpt de boodschap niet.
- Omwonenden die het signaal ontvangen over de radio reageren sterk verdeeld.
- Het stralingsniveau door Flister levert geen problemen op met de (medische) apparatuur in ambulances.

Kanttekeningen:

- Het gebied dat met de Flister wordt bestreken varieert sterk en is nauwelijks gericht. Het bereik is bijvoorbeeld sterk afhankelijk van sterkte van de zender die men luistert. In het ene geval komt Flister niet of nauwelijks door het signaal heen en in het andere geval gebeurt dit op grote afstand van de hulpdienst.
- Met het Flistersignaal worden niet alle relevante bestuurders bereikt. Deels omdat zij de radio niet aan hebben staan, deels door technische onvolkomenheden. Er kan dus nog niet op de werking van Flister vertrouwd worden door zowel hulpdiensten als automobilisten.

- In de auto wordt het radiogeluid vervangen door sirenegeluid over de luidsprekers. Hierdoor is het voor de automobilist niet meer mogelijk te bepalen waar de hulpdienst zich bevindt, in welke richting het voertuig zich beweegt en of het om meerdere hulpdiensten gaat.

Op basis van deze kanttekeningen stel ik, vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, de volgende aanvullende eisen aan systemen zoals Flister:

- Het signaal moet meer dan nu gericht zijn zodat de verhouding tussen het aantal terechte meldingen en onterechte meldingen gunstiger is.
- Het bereik van het signaal moet worden afgebakend. In de bebouwde kom mag het signaal niet verder reiken dan normaal gesproken het auditieve signaal te horen is.
- Het signaal over de radio mag niet ten koste gaan van de oriëntatie door automobilisten, bijvoorbeeld door het sirenesignaal te vervangen door stilte en dus alleen de muziek weg te drukken.

Met inachtneming van genoemde randvoorwaarden is er, vanuit verkeersveiligheidsoogpunt, geen bezwaar tegen een systeem als Flister. Ik zal mijn ambtgenoten van BZK en VWS de onderzoeksresultaten aanbieden en hen vragen of zij, alles overziend, verder willen met Flister of niet. Zo ja, dan kunnen wij gezamenlijk de vervolgstappen vaststellen en een logische rolverdeling kiezen.

### **Faalangstexamen**

Op 14 april jongstleden heeft u mij gevraagd naar de stand van zaken van de besluitvorming rondom het faalangstexamen bij het CBR. Ik kan u daarover als volgt informeren. Zoals u in uw brief ook aangeeft is op 31 januari 2010 de proef met dit speciale examen afgerond. Op basis van een positieve evaluatie heb ik het CBR op 30 maart jongstleden opdracht gegeven het faalangstexamen landelijk en permanent in te voeren. Het CBR heeft aangegeven ernaar te streven om het faalangstexamen dit per 1 juni 2010 vorm te geven.

### **Instructeurspas**

Tijdens de behandeling van de herziene Wet rijonderricht motorrijtuigen (WRM) op 4 september 2008 heb ik de Tweede Kamer toegezegd bij de rijnschoolbranche erop aan te dringen dat tussen de verschillende partijen afspraken worden gemaakt over het zichtbaar in de lesauto plaatsen van de bevoegdheidspas van de rijinstructeur, zodat de rijnschoolleerling in één oogopslag kan zien of de instructeur bevoegd is om rijles te geven. Dit heeft geresulteerd in het opstellen van een convenant dat medio mei a.s. door de betrokken branchepartijen (rijnscholen, opleidingsinstituten voor rijinstructeurs, CBR en exameninstituut IBKI) ondertekend wordt. Aan het convenant zal door de branchepartijen de nodige publiciteit worden gegeven.

### **Veiligheidshamers**

U heeft mij gevraagd u te informeren over de resultaten van de campagne «auto te water». In het eerste kwartaal 2009 heeft deze campagne plaatsgevonden. De campagne was o.a. gericht op de aanschaf en het gebruik van een veiligheidshamer.

Uit de indicatieve evaluatie blijkt dat de kennis over wat te doen bij het te water raken (zo snel mogelijk eruit) gelijk is gebleven: ongeveer de helft van de respondenten weet dit. Wel weten significant meer mensen na de campagne dat ontsnappen uit de auto het beste kan met het gebruik van

de veiligheidshamer (van 28% naar 38%). Ook is het aandeel automobilisten dat een hamer in de auto heeft gestegen van 51% tot 55%. In vergelijking met dezelfde periode van het voorgaande jaar zijn er in de campagneperiode beduidend meer hamers verkocht.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings