

Vergaderjaar 2007–2008

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 120 HERDRUK<sup>1</sup>

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 juli 2008

Met deze brief wil ik u graag informeren over de strategie verkeersveiligheid voor de periode 2008–2020. In het onderstaande worden de hoofdlijnen van deze strategie weergegeven. Voor meer uitgebreide informatie verwijs ik u naar het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020 dat als bijlage bij deze brief is opgenomen.<sup>2</sup>

Never change a winning concept. Dat geldt zeker ook voor het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid. Het aantal verkeersslachtoffers daalt gestaag en de manier waarop ons land dat aanpakt, krijgt wereldwijd navolging. We gaan daarom door met bewustwordingscampagnes, handhaving, infrastructurele aanpassingen en nieuwe voertuigtechnologie om de ambities voor 2020 uit de Nota Mobiliteit waar te maken: niet meer dan 580 doden en 12 250 gewonden in het verkeer; een daling met ruim een kwart ten opzichte van 2007. En ook al hebben we succes, zo'n daling bereiken we absoluut niet vanzelf.

Daarom heb ik het afgelopen jaar samen met vele partners de Strategie Verkeersveiligheid 2008–2020 opgesteld. Niet alleen met andere overheden en handhavers, maar ook met kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties. Het appèl op al die partijen zie ik als een belangrijke taak van Verkeer en Waterstaat. Ik wil een proces organiseren en maatregelen initiëren om samen te komen tot steeds minder verkeersslachtoffers. Want verkeersveiligheid is een verantwoordelijkheid van iedereen.

De belangrijkste vraag daarbij is hoever je met maatregelen wilt gaan en tegen welke kosten. In de strategie verkeersveiligheid hebben we gekozen voor de uitgangspunten van proportionaliteit, het overeind houden van de vrijheid van mobiliteit en de bestaande financiële kaders. Meer ingrijpende maatregelen, zoals een verhoging van de bromfietsleeftijd of een nachtelijk rijverbod, zijn binnen deze kaders niet aan de orde en zijn ook niet nodig.

Waar maken we ons sterk voor? Ten eerste gaan we veroorzakers van onveiligheid harder aanpakken. Juist snelheidsovertreders en mensen die gedronken hebben maken in verhouding veel brokken op de weg. Nieuw is dat zij de gevolgen daarvan directer gaan ondervinden. Dat betekent: lik op stuk, verplichte maatregelen zoals een alcoholslot, snel-

<sup>1</sup> Abusievelijk eerder gepubliceerd als kamerstuk 29 383, nr. 112, dat hiermee komt te vervallen.

<sup>2</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

*heidsbegrenzer of gedragscursus en zelf de kosten betalen. Dergelijke maatregelen zijn dus geen verplichting voor alle weggebruikers, maar alleen voor degenen die zich niet aan de regels houden.*

*Ten tweede gaan we kwetsbare verkeersdeelnemers extra beschermen. Bekend is dat bijvoorbeeld ouderen, motorrijders, fietsers en kinderen in verhouding meer risico's lopen in het verkeer. Door specifieke maatregelen te nemen voor deze groepen moet hun positie verbeteren. We stimuleren de markt in EU-verband tot technologische innovaties, zetten in op scholing en beloning en sluiten coalities met onder meer fietsers- en ouderenbonden.*

*Natuurlijk kan het aantal slachtoffers nog veel verder omlaag, als we fundamenteel andere keuzes maken: fors meer geld vrijmaken voor veiligheid of de vrijheid van verkeersdeelnemers inperken. Daar kies ik nu niet voor. Ik houd me aan de kaders van de Nota Mobiliteit en introduceer daarbinnen een ambitieus maatregelenpakket. Als aan alle voorwaarden wordt voldaan, dringt dit pakket het aantal doden zelfs tot 500 terug, zo wijzen berekeningen uit. Daarom wil ik met de decentrale overheden afspreken om de ambitie 2020 bij te stellen naar maximaal 500 verkeersdoden per jaar.*

### **Aanleiding: iedere dag komen vijftig mensen niet thuis**

De Nederlandse verkeersveiligheid bevindt zich in de absolute wereldtop. In tien jaar tijd is het aantal gewonden met ruim 10% afgenomen en het aantal verkeersdoden zelfs met 30%. Cijfers waar je mee thuis kunt komen. Zeker als je bedenkt dat in diezelfde periode de mobiliteit met ruim 20% toenam.

*Dagelijks zeker 2 verkeersdoden en 45 gewonden in het ziekenhuis*  
Toch zijn de behaalde resultaten geen reden tot een feestje. In 2007 vielen er 791 dodelijke slachtoffers in het verkeer. En dan hebben we het nog niet over gewonden, de materiële schade en de maatschappelijke kosten die met de ongevallen gemoeid zijn. Ongevallen kosten de samenleving jaarlijks ongeveer 9 miljard euro (en dat is veel meer dan de maatschappelijke kosten van files), door ziekenhuiskosten, revalidatie, productieverlies, kosten en dergelijke.

Het is bovendien niet vanzelfsprekend dat de dalende trend zich voortzet. Het personenverkeer neemt tot 2020 met 15 à 40% toe en het goederenvervoer groeit met 15 à 80%, afhankelijk van de economische ontwikkeling. Dit kan tot meer ongevallen leiden. Het aandeel 65-plussers, een kwetsbare groep in het verkeer, stijgt naar verwachting van ongeveer 15% in 2007 tot 20% in 2020. En juist voor ouderen zijn de gevolgen van een ongeval groter en de kosten van de zorg hoger.

Alle aanleiding dus om het verkeersveiligheidsbeleid met kracht voort te zetten. Daarom is het afgelopen jaar samen met de andere overheden de Strategie Verkeersveiligheid 2008–2020 opgesteld als uitwerking van de Nota Mobiliteit. In deze strategie, die u hierbij aantreft, is uitgegaan van een doelstelling van maximaal 580 doden in 2020. Ik kondig bij deze aan dat het mijn ambitie is om deze bij te stellen naar maximaal 500 doden in 2020. Deze ambitie zal ik inbrengen in het gesprek dat ik met de decentrale overheden hierover zal voeren. In de strategie beschrijf ik hoe we de vermindering van de hoeveel verkeersslachtoffers kunnen bereiken. Ik zeg met nadruk «we», want veel partijen zijn betrokken bij de verbetering van de verkeersveiligheid. Gemeenten, stadsregio's, provincies en waterschappen hebben daarom via de koepels aan de strategie meegewerkt. En ook handhavers, kennisinstituten en belangenorganisaties als de ANWB en de ouderenbonden hebben er belangrijke input voor geleverd. Deze Kamerbrief bevat mijn ambitie en geeft de strategie beknopt weer.

### **Ambitie: aantal slachtoffers steeds verder omlaag brengen**

Verkeersongevallen hebben niet de impact van een vliegcrash, maar achter de statistieken gaat wel groot menselijk leed schuil. Fietsers die overreden worden in de dode hoek van een vrachtwagen, motorrijders die voor de rest van hun leven invalide blijven, ouders die het bericht krijgen dat hun zoon na het uitgaan tegen een boom is gereden. Dat is voor mij de drijfveer voor deze strategie.

#### *In ruim tien jaar nog een kwart eraf*

Mijn ambitie is het aantal verkeersslachtoffers steeds verder terug te dringen. Die permanente verbetering van de verkeersveiligheid moet alle verkeersdeelnemers ten goede komen, maar speciaal ook de kwetsbare deelnemers. Uit onderzoek op basis van de registratie van verkeersongevallen weten we dat de volgende groepen extra risico's lopen in het verkeer: voetgangers en fietsers, motorrijders en brommers, kinderen en ouderen. Zij worden in verhouding vaker slachtoffer van een verkeersongeval. Streven is dat ook zij meer gaan profiteren van de verbeterde verkeersveiligheid.

De Nota Mobiliteit stelde maxima aan het jaarlijks aantal doden en ziekenhuisgewonden in 2010 en 2020 en die maxima zijn in 2006 nog verder aangescherpt voor het aantal verkeersdoden, toen bleek dat we voor lagen op schema.

- in 2020 mogen er niet meer dan 750 doden en 17 000 gewonden vallen in het verkeer.
- In 2020 mogen er niet meer dan 580 doden en 12 250 gewonden vallen in het verkeer.

Deze maxima betekenen een daling van het aantal doden en gewonden met ruim een kwart voor de komende tien jaar. Die daling is haalbaar binnen de uitgangspunten van de Nota Mobiliteit: de financiële middelen worden niet anders verdeeld en mensen worden niet beperkt in hun mobiliteit.

Ik ga daarom door met duurzaam veilige oplossingen, maar kies ervoor alleen die maatregelen te nemen die proportioneel zijn en zet maatregelen alleen dáár in waar ze het hardst nodig zijn. Daarmee blijf ik binnen de kaders van de Nota Mobiliteit.

Als we alle maatregelen uit de Strategie Verkeersveiligheid uitvoeren, komt zelfs een daling van het aantal verkeersdoden tot 500 in beeld. Dit blijkt uit een analyse van DVS (Dienst Verkeer en Scheepvaart, voorheen AVV) en het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteit). Maar dan moet wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan: niet alleen moeten alle maatregelen uit de strategie volledig en succesvol worden geïmplementeerd, ook moet de voertuigtechnologie de verwachtingen waarmaken en moet Anders Betalen voor Mobiliteit conform de afspraken worden ingevoerd. Daarom wil ik met de decentrale overheden afspreken om de ambitie bij te stellen naar maximaal 500 verkeersdoden per jaar. En misschien is er nog wel meer mogelijk. Want vanzelfsprekend blijf ik steeds zoeken naar nieuwe mogelijkheden om het aantal slachtoffers nog verder omlaag te brengen. Bij alle nieuwe ideeën zal ik steeds goed afwegen wat de consequenties zijn in financieel en maatschappelijk opzicht. En bestaande ideeën die op dit moment nog onhaalbaar lijken, kunnen over een aantal jaren wellicht wel op voldoende draagvlak rekenen, zodat de verkeersveiligheidswinst alsnog kan worden gerealiseerd.

### *Hoe ver willen we gaan om doden en gewonden te besparen?*

Natuurlijk kunnen we de lat altijd hoger leggen. Het aantal doden en gewonden kan aanzienlijk verder omlaag als we andere politieke keuzes maken. Hiermee belanden we echter wel in een fundamentele discussie: hoe ver willen we gaan om het verkeer in Nederland veiliger te maken? Wat hebben we ervoor over? En welke risico's accepteren we nog? Als we alle bomen in de berm kappen voorkomt dat fatale botsingen, om maar een extreem voorbeeld te geven. Het is heel effectief om overal ongelijkvloerse kruisingen aan te leggen en ook een nachtelijk rijverbod voor beginnende bestuurders zal een flink aantal doden besparen. Maar deze maatregelen zijn ingrijpend of duur en zijn ook niet altijd nodig als de individuele weggebruiker zijn verantwoordelijkheid neemt.

### **Aanpak: hoe houden we de daling vast?**

Begin jaren zeventig waren er ieder jaar nog ruim 3000 verkeersdoden te betreuren. Met 791 doden in 2007 is dit aantal dus al flink gedaald. Dit is mede te danken aan succesvolle maatregelen zoals rotondes, gordelgebruik en alcohollimieten. Drie pijlers vormden de afgelopen jaren de essentie van het beleid en zullen dat ook de komende jaren blijven doen: Duurzaam Veilig, samenwerking en een integrale aanpak.

*Duurzaam Veilig* is al tien jaar lang een bron van inspiratie en die visie wordt voortgezet om ongevalsrisico's verder terug te dringen. Verder is *samenwerking* met andere overheden, handhavers en maatschappelijke organisaties essentieel. Zo heeft regelgeving die niet gehandhaafd kan worden, geen zin. Tot slot wordt verkeersveiligheid *integraal* benaderd: er worden dwarsverbanden gelegd met andere beleidsterreinen. Denk aan het milieu en de bereikbaarheid (gelijkmatige verkeersdoorstroming is goed tegen files, luchtverontreiniging én ongevallen), de ruimtelijke ordening (inrichting van woonwijken met VROM) en de gezondheidszorg (alcoholbeleid en letselpreventie met VWS).

Het wordt steeds lastiger om het aantal slachtoffers met grote sprongen te laten dalen. Tenminste, als we niet tornen aan de uitgangspunten (proportionaliteit, middelen en vrijheid van mobiliteit). Toch is er nog winst te boeken. We gaan daarom door met de generieke maatregelen en richten specifieke aandacht op twee doelgroepen door de veroorzakers van onveilige situaties nog harder aan te pakken en kwetsbare verkeersdeelnemers nog beter te beschermen. Deze drie groepen maatregelen werk ik hierna uit.

### **1. Maatregelen invoeren voor alle verkeer**

Bij de generieke maatregelen geldt de ijzeren combinatie: maatregel, voorlichtingscampagne erover en extra politiecontrole op naleving. Bijvoorbeeld bij BOB: het ministerie voert campagne, de politie controleert op alcoholgebruik en Veilig Verkeer Nederland maakt afspraken met horeca, taxibedrijven en sportclubs.

Om de doelstellingen voor 2020 te behalen zijn maatregelen op het gebied van voertuigtechnologie heel belangrijk. Hierbij valt te denken aan:

- verbeterde remsystemen (ABS),
- Adaptive Cruise Control die de bestuurder helpt voldoende afstand te houden,
- algemene invoering van Electronic Stability Control. De Europese commissie heeft voorstellen aangekondigd om het in 2012 verplicht te stellen voor nieuwe auto's, te verkopen in de EU. ESC is nu al verplicht voor vervoer van gevaarlijke stoffen,

- SpeedAlert (een in-carsysteem dat informeert over de ter plaatse geldende snelheidslimiet),
- de Lane Departure Warning Assistent, waarbij de bestuurder een signaal krijgt als zijn voertuig van de rijbaan dreigt te raken, en
- e-call, waarmee het voertuig automatisch de hulpverleners inseint na een ongeval.

Andere generieke maatregelen: gerichte communicatie over bumperkleven en ander asociaal en risicovol gedrag, verbetering van de ongevallenregistratie en self explaining roads (geloofwaardige snelheidslimieten, smalle wegen, duidelijke markering, rumble strips) waarover bestuurders vanzelf veiliger gaan rijden.

## **2. Verorzakers van onveiligheid harder aanpakken**

Veel ongevallen worden veroorzaakt door snelheidsovertreders en bestuurders onder invloed. Deze roekeloze verkeersdeelnemers worden harder aangepakt. Verder zijn er nog vier andere «oorzaken» die om gerichte aandacht vragen. Dit zijn beginnende bestuurders (maken vaker brokken), bestelverkeer en vrachtwagens (veroorzaken bij een botsing ernstiger gevolgen), 50 km- en 80 km-wegen (blijven relatief onveilig) en situaties waardoor enkelvoudige ongevallen voorkomen (waarbij een auto bijvoorbeeld in het water belandt).

*Eigen verantwoordelijkheid: rijvergunning, verplichte maatregelen en campagnes*

We willen bestuurders verantwoordelijker stellen voor onveilig gedrag. Waar het rijbewijs nu als een verworven recht wordt beschouwd, moet het meer een vergunning worden waaraan voorwaarden zijn gesteld, namelijk dat je je aan de regels houdt (snelheid, alcohol en dergelijke). In het Engelse «driving license» komt dat principe veel meer tot uitdrukking.

Het moet gemakkelijker worden maatregelen op te leggen bij grove of herhaalde overtredingen aan vergunninghouders die zich onverantwoordelijk gedragen. «Alcomobilisten» worden vanaf 2010 verplicht hun voertuig uit te rusten met een alcoholslot (een blaastest gekoppeld aan een startonderbreker: bij een promillage van 0,2 of meer start de motor niet; op dit moment loopt er een pilot in Friesland) en snelheidsduivels moeten een snelheidsbegrenzer laten inbouwen. Bij lichtere vergrijpen volstaat een educatieve maatregel (EMA): een meerdaagse opleiding die mensen leert zich fatsoenlijk te gedragen in het verkeer. De kosten daarvoor betalen ze zelf. We gaan er dus van uit dat verkeersdeelnemers hun verantwoordelijkheid nemen en «hufters en veelplegers» die dat niet doen, pakken we aan. Ik kies dus niet voor een nachtelijk rijverbod voor beginnende bestuurders (zo'n collectieve maatregel houdt alle jongeren kort), maar voor voorzieningen waarmee overtreders zich toch aan de regels gaan houden. Zo houden we automobilisten gecontroleerd «in het systeem». In het uiterste geval trekken we de vergunning, het rijbewijs, in.

Ook in campagnes onder de noemer «Daar kun je mee thuis komen» staat de eigen verantwoordelijkheid van verkeersdeelnemers centraal. Denk aan «Rij met je hart» die inspeelt op respect voor elkaar. Gedrag is immers de belangrijkste sleutel tot veiliger verkeer. Dat wil niet zeggen dat Verkeer en Waterstaat geen verantwoordelijkheid meer op zich neemt.

Op korte termijn denken we daarnaast aan de volgende maatregelen: een drugstester die kan uitwijzen of bestuurders verdovende middelen hebben gebruikt, begeleid rijden voor beginnende bestuurders en vermoeidheidsdetectie voor onder meer vrachtverkeer. Op langere termijn kunnen we de indirecte kosten van een ongeval gaan verhalen op de veroorzaker en een

«black box» introduceren om het rijgedrag van beginnende bestuurders vast te leggen. Voor 50 km- en 80 km-wegen gebeurt al veel. Samen met de andere wegbeheerders bekijken we of het maatregelenpakket verder kan worden uitgebouwd. Volgens EuroRAP, een internationale organisatie die «Michelinsterren» toekent voor de veiligheid van wegen, richt Nederland zijn wegen goed in. Maar we streven naar beter. Ik neem concrete maatregelen om drie sterren te bemachtigen voor alle *rijks*wegen in 2020.

### **3. Kwetsbare deelnemers beter beschermen**

Zes groepen verkeersdeelnemers hebben een verhoogde kans om slachtoffer te worden in het verkeer. Dit zijn voetgangers en fietsers, motorrijders en brommers (hoewel brommers ook «veroorzakers» zijn), kinderen en ouderen. Vandaar dat zij extra aandacht krijgen in het verkeersveiligheidsbeleid. De maatregelen die ik hiervoor beschreef (tegen «hufters» bijvoorbeeld), pakken uiteraard ook gunstig uit voor kwetsbare verkeersdeelnemers, maar we gaan die deelnemers ook gericht beschermen.

#### *Bescherming via scholing, technologie en beloning*

Permanente verkeerseducatie (PVE) is een wezenlijk onderdeel van de strategie. Na de verkeerslessen op school en het rijexamen moet het ook mogelijk zijn kennis en rijvaardigheid up to date te houden. Er gaan wel stemmen op voor een «terugkomsessie» voor rijbewijsbezitters. Verkeersregels zijn immers in de loop der tijd aangepast en het verkeer is drukker geworden. We willen de burger echter niet op kosten jagen als nog niet aangetoond is dat het werkt. Bovendien geeft zo een bijscholing veel administratieve rompslomp en daar willen we nou juist met z'n allen wat aan doen. Wel stimuleer ik internetvoorzieningen (bijvoorbeeld testen) en samenwerking met onder anderen fietsersbonden en het CBR (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen).

Verder bieden vooral technologische vernieuwingen nog veel kansen voor bescherming. Juist naarmate de mogelijkheden van gedragsbeïnvloeding steeds beter benut zijn. Denk aan systemen die botsingen helpen vermijden en die in geval van botsingen de schade beperkt houden. VenW maakt zich hier sterk voor in «Brussel». Veel innovaties (zoals sensoren in auto's) kunnen immers alleen via internationale samenwerking tot stand komen. Ook wil VenW marktpartijen stimuleren veiligheid als onderdeel te zien van maatschappelijk verantwoord ondernemen. Zij hebben daar vaak ook belang bij. Zo lichten verzekeringsmaatschappijen vervoerders en verladers door met de Safety Scan, rust LeasePlan haar auto's uit met een GPS om bestuurders bonuspunten te geven als ze zich aan de snelheidslimiet houden en is onlangs de Bavaria-taxi geïntroduceerd.

Belonen kan beter werken dan straffen. Daar zijn al resultaten mee behaald, bijvoorbeeld via no-claimkortingen bij autoverzekeringen. VenW zet prijsvragen in over verkeersveiligheid en gaat na op welke manier gewenst verkeersgedrag te belonen is.

Op korte termijn ga ik bovendien motorvriendelijke vangrails aanbrengen in gevaarlijke bochten en wil ik de testprocedures voor de «botsvriendelijkheid» van voertuigen in keurmerkorganisatie EuroNCAP en in de EU-wetgeving aanscherpen. Op langere termijn denken we aan de ontwikkeling van een stabiele seniorenfiets, een verplichte fietshelm voor kinderen, uitwisseling van best practices over een veilige schoolomgeving en voetgangers- en fietsdetectie in voertuigen.

### **Vervolg: wat gaat er nu gebeuren?**

De afgelopen tijd zijn we al gestart met de uitwerking van de strategie. Net als de strategie zal ook het actieprogramma dat eruit voortvloeit, in samenwerking met veel partijen tot stand komen. Samen stellen we concrete maatregelen op voor de komende jaren. Om de twee jaar zal ik de stand van zaken evalueren en u informeren over het vervolg. Op deze manier wil ik structureel mijn beleid inrichten, waarbij we er gezamenlijk voor zorgen dat de kwetsbare verkeersdeelnemers minder kwetsbaar worden en de belangrijkste veroorzakers van onveiligheid op de weg worden aangepakt. Ik zal mij hierbij sterker dan voorheen ook richten op de ziekenhuisgewonden en daarbij ook bezien of deze doelstelling kan worden aangepast.

Ik zie het als mijn verantwoordelijkheid om de regie over dit proces te voeren en nieuwe maatregelen te initiëren. Hierbij zal ik uiteraard de kennis van onderzoeksinstituten en kennisplatforms benutten. Ook blijf ik maatschappelijke organisaties zoals de ouderenbonden en de Fietzersbond bij dit proces betrekken. Ik treed zonodig stimulerend op en zorg dat partijen actief blijven. Dat inzet van andere partijen en van de burger wordt verwacht, staat buiten kijf. Verkeersveiligheid is immers een verantwoordelijkheid van iedereen.

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