

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2573

Vragen van de leden **Schonis** en **Bergkamp** (beiden D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel «Vrouwen kunnen niet autorijden en dit is waarom»* (ingezonden 3 april 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 7 mei 2019).

Vraag 1

Kent u het artikel «Vrouwen kunnen niet autorijden en dit is waarom»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u ermee bekend dat auto's ontworpen zijn voor mannen en dat vrouwen 47 procent meer kans hebben op zwaar letsel en zelfs 17 procent van de vrouwen meer kans hebben op overlijden dan mannen bij een auto-ongeluk?

Antwoord 2

Ik ben niet bekend met deze cijfers. Auto's worden ontworpen voor alle bestuurders, niet alleen voor mannen. Auto's moeten veilig zijn voor alle bestuurders, inzittenden op zowel de voor- als achterbank en voor de overige verkeersdeelnemers.

Vraag 3

Kunt u toelichten waarom er decennialang geen gegevens zijn verzameld over de veiligheid van vrouwelijke bestuurders in autotests?

Antwoord 3

Wereldwijd worden er al jaren cijfers verzameld over risico's en analyses gericht op vrouwelijke bestuurders. Van alle rijbewijsbezitters is ongeveer 45.5% vrouw.² Grofweg een kwart van de autododen is vrouw. In de

¹ Volkskrant, 29 maart 2019, «Vrouwen kunnen niet autorijden en dit is waarom» (<https://www.volkskrant.nl/columns-opinie/vrouwen-kunnen-niet-autorijden-en-dit-is-waarom~b2eed10a/>)

² <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/verkeersdoden-nederland>

statistieken³ van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) staat nadere informatie over risico's en doden per reizigerskilometer. Relevant is in dit verband hoeveel kilometers vrouwen afleggen in auto's vergeleken met mannen. De vervoerswijze auto⁴ uitgesplitst naar geslacht is immers wel bekend: mannen rijden beduidend meer kilometers dan vrouwen. Het overlijdensrisico voor mannen in een auto ten gevolge van een verkeersongeval is mede daarom ongeveer 60% hoger dan voor vrouwen. Het risico op letsel voor jonge mannen⁵ (18–24 jaar) is 5 keer zo hoog als het letselrisico voor jonge vrouwen. Er is geen statistisch relevante data met betrekking tot verschillen in letselernst tussen vrouwen en mannen na de botsing, omdat er te weinig ongevallen gebeuren waarbij alle andere factoren die mogelijk van invloed zijn, identiek zijn (zelfde snelheid, zelfde karakteristieken van de man en de vrouw betrokken bij het ongeval).

Vraag 4

Deelt u de mening dat auto's ook ontworpen moeten worden met de veiligheid van vrouwen op het oog?

Antwoord 4

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 5

Gezien het feit dat in de EU vrouwen niet enkel op de passagiersstoel, maar juist ook zelf achter het stuur zitten, bent u bereid om in Europees verband te pleiten voor het verplichten van veiligheidstesten met zowel een mannelijke als een vrouwelijke dummy? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

De verplichte testen met de huidige dummy zijn zeer representatief voor zowel «gemiddelde» mannen als «gemiddelde» vrouwen. Vanzelfsprekend is niet iedereen gemiddeld: Daarom wordt al in verschillende testen (waaronder bijv. door Euro NCAP⁶) ook gebruik gemaakt van een dummy die een kleine vrouw representeert.⁷

Vraag 6

Bent u bereid om in gesprek te gaan met de Rijksdienst Wegverkeer (RDW), verantwoordelijk voor de toelating van voertuigen op de Nederlandse markt, over het betrekken van de veiligheid van de vrouw bij toelating van voertuigen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

De RDW is al decennia lang betrokken bij de wetgeving en testen rondom de toelating van voertuigen en bij de Nederlandse inbreng rondom de ontwikkeling van dummies. Daarbij wordt, zoals hierboven aangegeven, al rekening gehouden met vrouwen.

Vraag 7

Kunt u toelichten of u bereid bent maatregelen te nemen in nationaal en Europees verband om de «data gender gap» te dichten op het gebied van autoveiligheid voor vrouwen?

Antwoord 7

In het antwoord op vraag 3 is aangegeven welke gegevens beschikbaar zijn en wat de risico's voor vrouwen en mannen in het verkeer zijn. Ik zie op dit moment geen aanleiding om maatregelen te nemen.

³ <https://theseus.swov.nl/single/?appid=01d55f13-2ae6-4c76-a4fe-c9f9051875cb&sheet=9470b84f-dc29-41fd-af35-5dcbaa7df31a&opt=currsel%2Cctxmenu>

⁴ <https://theseus.swov.nl/single/?appid=549aeb93-b57f-4da9-8d02-3ffe5c0b77fd&sheet=0d09b1d4-e2a3-44c6-ad48-6659fd79dcbf&opt=currsel%2Cctxmenu>

⁵ <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/18-tot-en-met-24-jarigen-jonge-automobilisten>

⁶ European National Car Assessment Program is een internationale stichting die auto's test op onder andere botsveiligheid en daarvoor het sterrensysteem heeft ingericht.

⁷ <http://www.humaneticsatd.com/crash-test-dummies/frontal-impact/hiii-5f>