Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit

Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit

Kiezen voor meer veiligheid en minder slachtoffers

6 april 2017

Verkeersveiligheid moet prioriteit worden in het volgende kabinet. Betrokken partijen pleiten ervoor dat onderstaande passage wordt opgenomen in het regeerakkoord, waarbij verschillende niveaus van detaillering zijn beschreven. Mogelijke passages zijn:

"Verbeteren van verkeersveiligheid is een nationale prioriteit."

"Het aantal doden en gewonden moet fors worden teruggebracht, conform de doelstellingen voor 2020 met een dalende trend erna. Het individuele leed en de maatschappelijke kosten zijn onaanvaardbaar groot. Met kosteneffectieve maatregelen kunnen honderden levens en miljarden euro's worden bespaard."

"Dit moet worden bereikt door:

- ***Een substantiële investering te doen in veiligere infrastructuur en beter onderhoud, met name op het onderliggend wegennet en fietsinfrastructuur;***
- ***Gericht benutten van technologische en juridische innovaties;***
- ***Evidence-based beïnvloeding van verkeersgedrag (o.a. minder afleiding);***
- ***Meer en slimmer handhaven;***
- ***Meer systematische kennis over het ontstaan van ongevallen;***
- ***Publiek – private samenwerking en financieringsconstructies."***

● Waarom nationale prioriteit?

Het gaat niet langer goed met de verkeersveiligheid in Nederland. Door het stijgende aantal verkeersslachtoffers dreigt Nederland zijn internationale koppositie als verkeersveilig land kwijt te raken (vanuit de top drie naar plek negen). De feiten onderstrepen de urgentie.

● Urgentie aan de hand van feiten

- Het aantal verkeersdoden stijgt weer, (570 in 2013 en 2014 => 621 in 2015). Dat is 9%;
- Het aantal ernstig gewonden stijgt onverminderd door, (20.700 in 2014 => 21.300 in 2015);
- De gestelde doelen worden niet gehaald, (maximaal 500 doden 10.600 ernstig gewonden in 2020);
- De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen bedragen inmiddels ruim 14 miljard euro per jaar;

- Het aantal staande houdingen is gedaald met 75%;
- Investeren in verbetering van de verkeersveiligheid is robuust. Berekeningen van het CPB (Programma 'Duurzaam Veilig Wegverkeer') en wetenschappelijke berekeningen ('European Road Assessment Programme') duiden op een kosten baten ratio van investeringen in infrastructuur van 1:3. Alleen al het behalen van de doelstelling voor 2020 zou tot 3 miljard euro besparen aan maatschappelijke lasten;
- 20% van de files wordt veroorzaakt door ongevallen. Aanpakken daarvan heeft een positief effect op duurzaamheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

● Wat moet er gebeuren?

Een substantiële verlaging van het aantal verkeersslachtoffers kan niet worden gerealiseerd met één maatregel of oplossing. Alleen met een combinatie van goede infrastructuur, veilige voertuigen en (verantwoordelijk) gedrag kan het aantal doden en ernstig gewonden in het verkeer (plus berging- en nooddiensten en wegwerkers) serieus omlaag worden gebracht. Het gaat daarbij ook om het benutten van kennis, het doorzetten van effectieve aanpakken en maatregelen en effectievere verkeershandhaving.

● Nu het tij keren!

In 2015 heeft een groot aantal belanghebbenden de handen ineengeslagen om bij te dragen aan de verbetering van verkeersveiligheid. Vanuit de gedachte dat het met een *gezamenlijke* inspanning van overheid, politiek, wetenschap, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties mogelijk moet zijn om het aantal verkeersslachtoffers structureel omlaag te brengen. Wij vragen het nieuwe Kabinet om, samen met ons, de verkeersveiligheid te verbeteren.
Stap één daarin is verkeersveiligheid te benoemen als prioriteit in het regeerakkoord voor de komende vier jaar.

● Onze aanzet

In dit document wordt ingegaan op de gewenste inzet van het nieuwe kabinet. Ook hebben partijen inzichtelijk gemaakt welke bijdragen zij zélf leveren aan een betere verkeersveiligheid. De optelsom van deze gezamenlijke inspanning moet kunnen leiden tot minder verkeersslachtoffers.

Wij gaan graag met u deze uitdaging aan!

Van ambities naar oplossingsrichtingen

In de navolgende paragrafen gaan wij nader in op de oplossingsrichtingen die we voorstaan in het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarbij gaat het om:

I. Veilige infrastructuur
II. Innovatieve middelen
III. Opleiding en gedrag
IV. Handhaving
V. Registratie, monitoring en beleid.

Per onderwerp worden de ambitie, de te bereiken effecten en de oplossingsrichtingen beschreven.

I. Veilige infrastructuur voor alle verkeersdeelnemers

● Ambitie

- Veilige gemeentelijke wegen; veilig ingerichte woonwijken (30 km/uur zones) en overige wegen conform een nader te benoemen infrastructuur assessment programma;
- Veilige provinciale wegen conform een nader te benoemen infrastructuur assessment programma;
- Veilige fietsinfrastructuur; alle fietspaden in Nederland zijn minimaal ingericht volgens de geldende richtlijnen;
- Veilige snelwegen conform een nader te benoemen infrastructuur assessment programma;
- Onderhoud weginfrastructuur op orde brengen.

● Te bereiken effecten

- Een weginrichting die in woonwijken 30 km/uur afdwingt kan een daling van het aantal letselongevallen van 25% realiseren, dat wil zeggen enkele tientallen dodelijke ongevallen minder en enkele honderden ernstig verkeersgewonden minder per jaar;
- Het veilig inrichten van 30- en 50 km/uur wegen samen, waarbij fietsers op 50 km/uur wegen op vrijliggende fietspaden kunnen fietsen, kan in 2020 20 tot 30 doden en 500-1000 ernstig verkeersgewonden per jaar besparen;
- Veilig inrichten van 60- en 80 km/uur wegen kan in 2020 20 tot 60 doden en 200 tot 500 ernstig gewonden per jaar besparen;
- Minder files door ongevallen (momenteel wordt bijna 20% van de files veroorzaakt door ongevallen);
- Aanzienlijk minder verkeersgewonden is mogelijk door verbetering van de fietsinfrastructuur.

● Oplossingsrichtingen

#1.1 Veilig ingerichte 30 km/u zones: verkeersveilige woonwijken

In het verleden zijn veel 30 km/u zones zogenaamd 'sober' ingericht. Dat houdt in dat de inrichting niet zodanig is dat de snelheid van 30 km/u voor automobilisten ook als 'natuurlijk' voelt. Zo zijn er vaak geen of minder fysieke en visuele maatregelen genomen (denk aan voldoende drempels, klinker-bestrating of een versmald wegbeeld). Het gevolg is dat er te snel wordt gereden. Ook wordt er zelden gehandhaafd. In 2015 kwamen zeker 40 mensen in 30 km/u zones om het leven. De inrichting van de 30 km/zones dient daarom opnieuw te worden bekeken. Bewoners moeten worden betrokken en kunnen ook zelf een rol spelen in gedrag en beïnvloeding.

#1.2 Veilige en 'vergevingsgezinde' 50 km/uur wegen

'Vergevingsgezinde' infrastructuur is erop gericht om de nadelige gevolgen van een verkeersongeval zoveel mogelijk te beperken. Een groot aantal verkeers-slachtoffers viel in 2015 op gemeentelijke wegen. Met de toenemende verstedelijking wordt een gerichte aanpak in steden nog meer relevant. Daarbij kan worden gedacht aan het scheiden van onbeschermde en gemotoriseerde verkeersdeelnemers of een nieuwe indeling van verkeers-stromen. Als dergelijke infrastructurele maatregelen (nog) niet mogelijk zijn, dan kan worden overwogen de snelheid of voertuigregels aan te passen.

#1.3 Veilige en 'vergevingsgezinde' 60- en 80 km/uur wegen

De 60 en 80 km/uur wegen zijn van oudsher risicovol en dat vertaalt zich in het aantal slachtoffers. Ongeveer 85% van alle verkeersdoden valt op het zogeheten 'onderliggend wegennet'. In 2014 heeft de ANWB aanbevelingen gepresenteerd om provinciale wegen veiliger te maken, op basis van onderzoek m.b.v. het 'Road Assessment Programme' (EuroRAP). Provinciale wegbeheerders hebben hiermee concrete handvaten om hun wegen veiliger te maken, inclusief 'geloofwaardige' inrichting van de wegen en aparte parallelbanen voor langzaam verkeer waar nodig.

#1.4 Veilige en 'vergevingsgezinde' fietsinfrastructuur

Meer dan de helft van de ernstig verkeersgewonden is fietser en zelden is daarbij sprake van betrokkenheid van een motorvoertuig. Met name onder 12- t/m 17-jarigen en bij 60-plussers vallen veel slachtoffers en is sprake van een groeiend verkeersveiligheidsprobleem. In minimaal de helft van het aantal slachtoffers waren gebreken in de infrastructuur doorslaggevend. Op veel plekken is al sprake van een goede fietsinfrastructuur maar het streven moet zijn te toe te werken naar een 100% 'vergevingsgezinde' fietsinfrastructuur.

Dat is infrastructuur zonder onnodige paaltjes, obstakels, opstaande randen, kuilen en hoogteverschillen in de berm. Alle fietsinfrastructuur moet daarom minimaal voldoen aan geldende normen (inclusief breedte, verlichting en markering) van het CROW. Daarnaast moet uitgangspunt blijven dat fietsers zoveel mogelijk worden gescheiden van gemotoriseerd vervoer, d.w.z. daar waar 50 km/uur of harder mag worden gereden. Naar schatting is op 40% van de 50-km/uur wegen nog geen sprake van scheiding.

#1.5 Veilige en 'vergevingsgezinde' snelwegen

Sinds 2015 stijgt het aantal verkeersslachtoffers op snelwegen weer, in tegenstelling tot voorgaande jaren. Dit zijn –door hun inrichting- van oudsher de veiligste wegen in ons land. Files nemen toe door ongevallen en pech en ongevallen zorgen voor meer dan een kwart van alle files. Ons voorstel: met spoed het onderzoek naar de oorzaken afronden en inzichtelijk maken waar kansen liggen om snelwegen veiliger te maken, bijvoorbeeld met behulp van EuroRAP of PROMEV.

1.6 Onderhoud

Veilige wegen vragen goed onderhoud. Onderhoudsbudgetten zijn tijdens de crisisjaren naar beneden bijgesteld, terwijl de infrastructuur met het aantrekken van de economie juist steeds intensiever zal worden gebruikt. Ook is het Rijk in het Gemeentefonds lagere normen gaan hanteren voor wegonderhoud.
De kwaliteit van de huidige infrastructuur komt op deze manier steeds meer onder druk. Daar komt bij, dat m.n. gemeenten verwachten dat zij (verder) op wegen moeten gaan bezuinigen. Vervanging, renovatie en (tijdig) onderhoud is essentieel.

#1.7 Veilige bevoorradingsroutes

Steden kennen typische bevoorradingsroutes waarvan meer dan gemiddeld gebruik wordt gemaakt door vrachtverkeer voor de levering aan grootbedrijf en detailhandelsbedrijven. Het identificeren van deze bevoorradingsroutes en het passend inrichten daarvan zijn belangrijke aandachtspunten voor de verkeersveiligheid. Prioriteit gaat daarbij uit naar het scheiden van kwetsbare groepen weggebruikers en vrachtverkeer.

#1.8 Innovatieve infrastructuur

Ook innovaties in de GWW-sector (Grond-, Weg- en Waterbouw) en het gebruik van nieuwe materialen kunnen helpen om de infrastructuur verkeersvriendelijker en veiliger te maken. Te denken valt aan reflecterende elementen of andere verharding, inzet van ledverlichting in nieuwe materialen en andere technische innovaties. Bij (wetenschappelijk) bewezen effecten op verkeersveiligheid is het een idee om het gebruik van dergelijke materialen te stimuleren via een speciaal op te richten fonds of subsidieregeling. Dit stimuleert uiteraard ook de productie en innovatie van materialen die kunnen bijdragen aan een betere verkeersveiligheid.

Het realiseren van (vernieuwende) infrastructuur zal bij voorkeur moeten plaatsvinden in samenwerking met wegbeheerders, ontwerpers, gebruikers en de GWW-sector.

Verder kan de inzet van innovatieve methodes om de veiligheid van fietsinfrastructuur in kaart te brengen en te verbeteren (denk aan o.a. gebruik CycleRAP, fietsrouteplanner) helpen om de juiste investeringen te doen.
In enkele stadsregio's en provincies wordt deze methode momenteel getest (zie verder Hoofdstuk: V).

II. Innovatieve middelen inzetten (technologie)

● Ambitie

- Een duidelijke en collectief gedragen visie op het toepassen van moderne technologie die bijdraagt aan het verlagen van de verkeersonveiligheid.
- De overheid neemt hiervoor het initiatief en betrekt de partners actief.

● Te bereiken effecten

- Besparen van enkele tientallen doden en enkele honderden ernstig verkeersgewonden per jaar door gebruik van moderne technieken.

● Oplossingsrichtingen

#2.1 Nieuwe systemen optimaal benutten

Innovatieve technologieën kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. ADAS-systemen zoals ESC (stabiliteits-controle) en ABS (antiblokkeer remsystemen) hebben hun meerwaarde in het verleden bewezen. Systemen die nu en in de toekomst uitgerold (kunnen) gaan worden zoals lane departure warning en prevention, automatic emergency braking, autonoom snelwegrijden, navigatiesystemen, radarsystemen, noodremsystemen (AEB) en V2X connected voertuigen kunnen de verkeersdeelnemer helpen bij de uitvoering van de rijtaak.

Om de positieve effecten te optimaliseren is het nodig dat:

- Systemen worden gestandaardiseerd en geüniformeerd;
- Er objectieve, evidence-based duidelijkheid komt over de werkelijke bijdrage van rijtaak ondersteunende systemen aan de verkeersveiligheid;
- De consument beter wordt geïnformeerd over de meerwaarde van deze systemen. Op dit moment hebben consumenten hierover nog maar weinig kennis. Daardoor zijn zij minder snel geneigd om daarin te investeren. De overheid kan een bijdrage leveren aan betere informatievoorziening naar de weggebruiker;
- Wordt onderzocht of fiscale stimulering (vrijstelling BPM, geen bijtelling) kan helpen bij de toepassing van de instrumenten en de aankoop van veilige auto's, te weten auto's die aantoonbaar bijdragen aan het voorkomen van (impact van) ongevallen;
- Wordt verkend hoe we berijders kunnen verleiden bij de keuze van auto's en we de transitieperiode, tot de autonome auto op de weg komt, aanzienlijk verkleinen. Ook dit kan samengaan met (fiscale) prikkels voor de werkgever en leasemaatschappijen om veiligheidsaccessoires zoals, Blind Spot, Autonomous Breaking System, Adaptive Cruise Control, Lane Keep Assist, mee te nemen in een Safety Business Lease Edition voor zowel zakelijke als ook privé leaserijders;
- Werkgevers te verleiden om in hun mobiliteitsbeleid te verwijzen naar automobiliteit gekoppeld aan het hoogste veiligheidssysteem, namelijk vijf sterren EuroNCAP;

- Organisaties met een voorbeeldfunctie -zoals rijschoolhouders- worden gestimuleerd te investeren deze vijf sterren auto's bij aanschaf van nieuwe voertuigen.

#2.2 Voorbeelden als inspiratie

Kansen zijn er ook voor de zogenaamde 'intelligente snelheidsassistent' (ISA): een adviserende informatievoorziening die altijd en overal op een niet-afleidende manier de geldende snelheidslimiet aangeeft en waarschuwt bij overschrijding. Uit onderzoek blijkt dat deze maatregel effectief is om onbedoelde overschrijdingen van de snelheidslimiet tegen te gaan. Lang niet alle snelheids-overtredingen worden immers bewust begaan. In deze kabinetsperiode wordt onderzocht of er draagvlak is om een dwingender vorm van ISA in te voeren en zo ja, in welke vorm en waar. Kansen zijn er verder ook voor rijhulpsystemen zoals een noodremsysteem, dodehoek assistent, rijstrookassistentie en vermoeidheidsdetectie. Ervaringscijfers met eerdere innovaties (zoals de invoering van ESP) duiden op een groot potentieel aan effect op minder verkeersongevallen.

Een combinatie van systemen en data is ook denkbaar. Zo vormen de gebruikte radar- en videosensoren voor een noodremsysteem ook de basis voor andere rijhulpsystemen, zoals het gebruik van verkeersbordherkenning met snelheids-limieten langs de weg te projecteren op het dashboard van de auto en de bestuurder zo te informeren of hij te snel rijdt.

III. Opleiding en beïnvloeding van verkeersgedrag

Ambitie

- Weggebruikers gedragen zich zodanig veilig in het verkeer dat zij geen risico voor zichzelf of anderen veroorzaken.
- Weggebruikers laten zich niet afleiden tijdens het rijden.

Te verwachten effecten

- Verminderen van ongevallen door ongewenst gedrag;
- Verminderen van aantal ongevallen als gevolg van afleiding tijdens het rijden;
- Meer duidelijkheid over gebruik smartphones in het verkeer;
- Minder verkeersdoden en -gewonden.

Oplossingsrichtingen

#3.1 Gedrag en empowerment

Geen veilig verkeer zonder veilig gedrag. Daartoe moet de infrastructuur op orde zijn (hoofdstuk I.) en de wetgeving en handhaving op orde zijn (hoofdstuk IV). Maar het gaat ook om voorbeeldgedrag van ouders/opvoeders en gerichte verkeerseducatie voor jong en oud.

Gedragscampagnes kunnen daarin helpen, mits goed ingebed in het geheel. Dat vraagt tenminste aandacht voor *empowerment* en *encouragement*: het succesvol toerusten van burgers en deze aan te moedigen zelf een actieve bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid.

#3.2 Afleiding en beïnvloeding

De grootste risicofactoren voor ongewenst gedrag zitten in veelplegers (verkeershufters), alcoholgebruik achter het stuur, afleiding, snelheid en door rood rijden. Schattingen tonen aan dat te veel drinken en te hard rijden voor respectievelijk 20% en 30% van alle ongevallen zorgt. De laatste jaren zien we een nieuw probleem ontstaan in de vorm van 'afleiding' in het verkeer, bijvoorbeeld door het gebruik van smartphones tijdens het rijden. Dit is een groot en groeiend probleem. Nieuw 'naturalistic driving'-onderzoek uit de VS (waarbij onderzoekers met behulp van camera's en zwarte dozen in het voertuig precies kunnen zien wat er zich de laatste cruciale seconden voor een ongeval heeft afgespeeld) laat zien dat het merendeel van de bestuurders (meer dan 60%) direct voorafgaand aan het ongeval was afgeleid. De smartphone speelt daarbij een grote rol: het risico van handelingen met een telefoon was 3,6 maal het normale risico en voor lezen en schrijven was dat zelfs 9,9. Het mobiel datagebruik verdubbelt ieder jaar, het gebruik van de smartphones groeit verder door. In deze kabinetsperiode moet worden onderzocht welke middelen effectief zijn bij het bestrijden van dit probleem.

Een motto zou kunnen zijn dat bestuurders zich niet laten afleiden door communicatieapparatuur, maar zich er wel op een verantwoorde manier door kunnen laten ondersteunen bij hun rij-taak.

Daarvoor is een heldere, praktisch werkbare en handhaafbare norm nodig: achter het stuur zijn alleen verkeer gerelateerde en vraaggestuurde (niet-inbrekende) handsfree bedieningen toegestaan en dan nog alleen wanneer de verkeerssituatie dat toelaat en het apparaat niet afleidt.

#3.3 Gedrag, techniek en regelgeving combineren

Een gerichte en gecombineerde inzet van regelgeving, bewustwordingscampagnes en technische ondersteuningsmiddelen ('rijmodus') is noodzakelijk, net als geloofwaardige handhaving (zie hoofdstuk IV). De optie om bij ernstige ongevallen telefoons en logbestanden van bestuurders standaard uit te lezen wordt verkend, waarbij – naast juridische aspecten – de wijze waarop hiermee veilig rijgedrag kan worden gestimuleerd centraal staat.

#3.4 Inzet op meerdere doelgroepen

Campagnes en educatie dienen te zijn gericht op alle relevante doelgroepen en op alle weggebruikers. Eigen verantwoordelijkheid zoals zichtbaarheid van kwetsbare weggebruikers in het verkeer (bij donker en/of slecht weer) vormt daar onderdeel van. Ontwikkelingen moeten worden gemonitord om zicht te houden op de effecten. Indien nodig, moeten gerichte acties voor afzonderlijke groepen weggebruikers worden overwogen.

Ook nieuwe doelgroepen kunnen worden betrokken. Denk aan werkgevers die in hun secundaire arbeidsvoorwaarden op gebied van mobiliteit werknemers ook kunnen wijzen op verkeersveiligheid, dan wel daar actief een rol in nemen.

IV. Meer en effectievere handhaving

Ambitie

- Inzet van verkeershandhaving wordt weer een prioriteit van de politiek en wordt terug 'op niveau' gebracht;
- Verkeershandhaving krijgt de mensen en (innovatieve) middelen die nodig zijn voor een reële en effectieve controlekans.

Te bereiken effecten

- Een forse verhoging van de controlekans bij geautomatiseerde handhaving en het weer op peil brengen van de staandehoudingen heeft een belangrijke verandering van gedrag van weggebruikers tot gevolg;
- Voor 2020 is het effect van de intensivering en innovatie (m.n. progressieve boetes) tezamen geschat op 70 tot 90 doden en ongeveer 1.060 tot 1.260 ernstig verkeersgewonden minder (Opschakelen naar meer verkeersveiligheid).

Oplossingsrichtingen

#4.1 Handhaving weer een belangrijke plek geven

Verkeershandhaving heeft tot doel dat weggebruikers zich op een veilige wijze gedragen, conform de bedoelingen van de verkeerswetten en -regels. Daarbij gaat het – behalve om snelheid – om rijden onder invloed van alcohol en drugs, roodlichtnegatie, afleiding en veelplegers. Verkeershandhaving is daarmee een onmisbaar onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. Verkeershandhaving is op dit moment echter geen landelijke prioriteit. Het aantal staande houdingen door de politie –denk aan controles op alcohol– is de laatste jaren sterk afgenomen. Hoewel in 2016 gelukkig weer een eerste stijging kon worden opgetekend, is het nog maar 25% van wat het in 2007 was (van 1,46 miljoen naar 0,36 miljoen staande houdingen per jaar). De handhavingsinzet moet dan ook ten minste weer terug op niveau worden gebracht en meer prioriteit krijgen door de inzet aanzienlijk te verhogen.

#4.2 Handhaving vormgeven met de mogelijkheden van nu

Door inzet van voldoende mensen en middelen en innovatieve technieken kan de controlekans en daarmee de gepercipieerde 'pakkans' worden vergroot.
De effectiviteit kan worden vergroot door:

- Een combinatie van persoonlijke aanpak, progressieve sanctiesystemen en een op risico gestuurde handhaving met behulp van geautomatiseerde middelen (camera's en maximale inzet van trajectcontrole).

De verbinding tussen gemeente, politie en OM zou versterkt moeten worden om de benodigde maatregelen ter vergroting van de verkeersveiligheid beter op elkaar af te kunnen stemmen. Op deze wijze kan een integrale afweging van de 3 E's zo effectief mogelijk worden uitgevoerd. Te onderzoeken en toetsen is of het huidige verkeersboete-systeem nog voldoende effectief is bij het bestrijden van verkeers-overtredingen. Er wordt momenteel onderzoek verricht naar het huidige boetestelsel. De uitkomsten hiervan worden in 2017 verwacht;

- In gesprek gaan met gemeenten in zowel stedelijk als landelijk gebied over de prioriteitstelling, taakstelling en capaciteit rondom handhaving, inclusief de vergoeding die daarvoor nodig is. Capaciteitsproblemen maken optreden tegen 'overlastfeiten' en algemene normhandhaving lastig. Het zijn de zwakkere verkeersdeelnemers die hierdoor het grootste risico lopen;
- Veel waarde te hechten aan het vergroten van de handhavingsdruk. De politie heeft hier een aanvang mee gemaakt. Er is een initiatief ontplooid door het Openbaar Ministerie, om samen met de belangrijkste handhavingspartners te onderzoeken hoe hier verder een impuls aan kan worden gegeven. concrete voorstellen en mogelijke handhavings-arrangementen tot stand te brengen. Onderdeel van dit initiatief is een verkenning met politie, bestuur en wegbeheerders naar een versterking van ieders rollen en bevoegdheden. Het is de ambitie van het OM en de politie om de objectieve en subjectieve handhavingsdruk op lokaal niveau te versterken. Het uitgangspunt is dat de politie verantwoordelijk is en blijft voor de verkeershandhaving. In aanvulling daarop zijn de Nederlandse gemeentes bereid om hun handhavingscapaciteit (o.a. BOA's) in te zetten teneinde de capaciteit voor verkeershandhaving te helpen vergroten.

Vooruitlopend op de uitkomsten dient de politiek hoe dan ook meer prioriteit te geven aan de beschikbaarheid van (verkeers)handhavingscapaciteit, de ontwikkeling en aanschaf van nieuwe innovatieve technische handhavings-middelen en passende wetgeving om effectief te kunnen handhaven.

V. Betere ongevallenregistratie, monitoring & proactief beleid

Ambitie

- Ongevallenregistratie m.b.t. verkeersdoden is 100% volledig;
- Registratie van ernstig gewonden wordt verbeterd, m.b.v. aanvullende databronnen;
- Wegbeheerders en andere partijen kunnen op basis van risicofactoren gericht investeren in een effectief verkeersveiligheidsbeleid.

Te verwachten effecten

- Betere registratie, inclusief inzicht in oorzaken;
- Veel meer slimme combinaties in en van databronnen;
- Groeiend inzicht in risicofactoren;
- Geleidelijke ontwikkeling naar een meer proactieve aanpak en ontwikkeling van gerichte maatregelen ter bevordering van verkeersveiligheid op nationaal, regionaal en lokaal niveau;
- Betere prioritering in de aanpak.

Oplossingsrichtingen

De registratie van verkeersongevallen laat nog te wensen over. Met name van de ruim 21.000 ernstig gewonden in het verkeer weten wij onvoldoende wat de oorzaak en de toedracht is geweest van de ongevallen, waar zij bij betrokken zijn geweest. Zo weten we bijvoorbeeld niet precies hoeveel fietsers ernstig verkeersgewond raken, waar dit gebeurt (op welk weg type, type fietsvoorziening, kruispunt of wegvak) en of er sprake is van een andere partij/betrokkene. Ook met betrekking tot het aantal verkeersdoden missen we essentiële informatie. Het is zelfs bij zeer ernstige ongevallen niet altijd geborgd dat er systematische analyse plaatsvindt van wat er is misgegaan, welke factoren op het gebied van infrastructuur, voertuig en/of gedrag een rol hebben gespeeld en welke veiligheidslessen getrokken moeten worden. Samenvattend is het dus van belang om beter zicht te krijgen op zowel de oorzaken/toedracht van ongevallen (via ongevallenregistratie en monitoring) als manieren om ongevallen te voorkomen (via proactief en risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid).

#5.1 Betere en volledigere registratie, systematische factorenanalyse bij ernstige ongevallen

Een goede ongevallenregistratie is de basis van effectief verkeersveiligheidsbeleid en moet dus zo snel mogelijk op het niveau van de periode voor 2010 worden gebracht. Dat houdt concreet in: een verbetering van het aantal geregistreerde ongevallen en zorgvuldigheid bij registratie. Hiernaast kan worden verkend of het mogelijk/wenselijk is om belangrijke risicofactoren zoals alcoholgebruik, afleiding (smartphonegebruik), de gereden snelheid van betrokkenen en kenmerken van de bestuurder (eerdere overtredingen, datum afgifte rijbewijs) systematisch te kunnen registreren.
Bij zeer ernstige ongevallen vindt er systematisch een analyse plaats van wat er is misgegaan en welke factoren op het gebied van infrastructuur, voertuig en/of gedrag een rol hebben gespeeld.

#5.2 Ontsluiten en benutten van data door Publiek Private Samenwerking

Gelukkig zijn er de afgelopen jaren waardevolle publiek-private initiatieven van de grond gekomen om de registratie te verbeteren (denk aan het 'STAR' initiatief). Het kabinet moet echter de leiding nemen in het inzichtelijk maken en ontsluiten van alle relevante data die nodig zijn om de oorzaken van ongevallen te achterhalen (denk aan ziekenhuisdata, traumazorg, gegevens van onderzoeksinstituten etc.).

Dit vereist ook dat er meer interdepartementaal wordt samengewerkt om gegevensbronnen te identificeren en te ontsluiten. Ziekenhuizen moeten bovendien gaan bijdragen aan de verbetering van ongevallenregistratie; daar is veel waardevolle informatie beschikbaar m.b.t. verkeersongevallen.

Ook voertuigdata zelf dienen te worden benut. Zo kan de vanaf volgend jaar wettelijk verplichte e-call bijdragen aan het beter in beeld brengen van ongevalslocaties. De overheid wordt opgeroepen om de mogelijkheden tot het verkrijgen van deze data, al dan niet na toestemming van de berijder, te onderzoeken. Daarnaast wordt de overheid opgeroepen onderzoek te doen naar de Event Data Recorder (EDR). Deze EDR registreert een aantal essentiële data over het gedrag van de bestuurder en het voertuig, zoals de snelheid. Inzicht in deze data voorafgaand aan een ongeval kan helpen de ongevalsoorzaken beter in kaart te brengen. Verzekeraars en andere belanghebbenden bij een ongeval zouden de beschikking moeten krijgen over deze data, nadat ze zijn uitgelezen door een onafhankelijke autoriteit. Autofabrikanten zouden pas over de data uit het voertuig mogen communiceren nadat de autoriteiten de data hebben geanalyseerd en toestemming hebben gegeven voor communicatie.

Het ontsluiten van gegevensbronnen kan ook verdere voordelen hebben. Slim datagebruik kan helpen bij het in kaart brengen van risicogebieden en daarmee een rol spelen bij ongevalspreventie. De gemeente Den Haag maakt bijvoorbeeld gebruik van het Nationaal Wegenbestand, koppelt hier eigen verkeers(lus)-gegevens en basisregistraties aan en kan op een kaart zien waar zich mogelijke risico's voordoen. Bijvoorbeeld door te analyseren waar de scholen zijn, hoe snel daar mag worden gereden en hoeveel verkeer er langs gaat. Het loont de moeite om te onderzoeken welke van deze data landelijk beschikbaar is en dusdanig slim kan worden gekoppeld, zodat dit ook op andere plekken toepasbaar wordt.

#5.3 Proactief, risicogestuurd en integraal verkeersveiligheidsbeleid

Daarmee wordt toegewerkt naar systemen met meetbare risico-indicatoren die causale relaties leggen tussen ongevallen en risicofactoren zoals kenmerken van de weg (zie ook hoofdstuk I), snelheid, alcohol en afleiding. Dat is noodzakelijk om te komen tot een meer risico gestuurd (ongevallenregistratie koppelen met proactief in beeld brengen van risico's) en integraal (nadruk op de hele vervoers-stroom i.p.v. knelpunten in het eigen wegennet oppakken) overheidsbeleid. Als overheden op een meer systematische manier aandacht besteden aan verkeersveiligheidsbeleid kan een betere afweging worden gemaakt als het gaat om inzet van middelen.

Door op basis van risico's te prioriteren kunnen wegbeheerders in staat worden gesteld om de verkeersveiligheid in stappen daadwerkelijk te verbeteren. Ook kan een relatie worden gelegd met andere beleidsterreinen, zoals gezondheidszorg.

Bijlage:
Alle betrokkenen dragen bij

● Samenwerking tussen alle betrokkenen is essentieel

Als het gaat om betere verkeersveiligheid (en dus minder verkeersslachtoffers) zijn er veel belanghebbenden. In deze bijlage hebben wij inzichtelijk gemaakt welke bijdrage er geleverd kan worden door bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en wetenschap. Daarnaast is er een inspanning nodig van overheid en politiek.

CROW-Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV)				
Beschrijving activiteit	***Periode van uitvoering***	***Doelgroepen***	***Beoogd resultaat***	***Samenwerkingspartners***
Actuele richtlijnen voor ontwerp van infrastructuur (bijv. handboek wegontwerp, ASVV, ontwerpwijzer fietsverkeer)	Continu	Ambtenaren verkeer en vervoer, ontwerpers bij decentrale overheden	Zo optimaal veilig ingerichte infrastructuur	In werkgroepen wordt met allerlei partijen samengewerkt van adviesbureau tot gemeenten tot kennisinstituten als SWOV.
Overheden helpen bij het inrichten en toepassen van gedragsbeïnvloeding in hun beleid en activiteiten door middel van tools (bijv. toolkit verkeerseducatie met op bepaalde kwaliteit 'getoetste' producten), cursussen, handboek, website (www.crow.nl/mobiliteit-en-gedrag)	Continu	Gemeentelijke ambtenaren verkeer en vervoer, rov's provincies	Dat overheden goed opdrachtgever kunnen zijn als het gaat om projecten o.h.g.v. gedragsbeïnvloeding. De tool verkeerseducatie moet leiden tot kwalitatief hoogwaardige educatieproducten.	Adviesbureaus, producenten educatiemateriaal, rov's, decentrale overheden, kennisinstituten (SWOV).
Nieuwe voertuigtechnologieën vertalen naar de wegbeheerder	2016 en verder	Ambtenaren verkeer en vervoer bij decentrale overheden	Het vergroten van het kennisniveau van onze doelgroep en het verduidelijken van hun rol en opdracht hierin.	Connekt, Connecting Mobility e.d.
Fiets en verkeersveiligheid: Van detailinrichting (ontwerpwijzer fiets) tot het voorkomen van valongevallen (hulpmiddel voor sanering paaltjes). Specifieke project in 2017: Drukte op fietspaden waarbij kennis toegankelijk wordt gemaakt (bijv. belevingsonderzoek) en pilots gaan lopen bij gemeenten.	2017 en 2018	Ambtenaren verkeer en vervoer bij decentrale overheden	Meer inzicht in (grootte van) problematiek, resultaten van pilots in gemeenten, handvatten voor wegbeheerder hoe met dit thema om te gaan.	Project Drukte op fietspaden in opdracht van I&M. In uitvoering diverse partners. In Fietsberaad zijn diverse partijen vertegenwoordigd.
Praktische vertaling risicogerichte aanpak (SPI's). Deze aanpak is onderdeel van de nieuwe strategie verkeersveiligheid die in 2018 verschijnt maar is nog niet praktisch uitgewerkt voor gemeenten.	2017 en 2018	Met name gemeenten	Ervaringen opgedaan in minimaal drie pilotgemeenten en het beschikbaar maken van resultaten + een werkaanpak in een handleiding en werkwijze voor gemeenten.	RWS-WVL, I&M, SWOV, gemeenten
RAI Vereniging				
Beschrijving activiteit	***Periode van uitvoering***	***Doelgroepen***	***Beoogd resultaat***	***Samenwerkingspartners***
Veiliger zakelijke auto's	2017	Zakelijke rijders en wagenparbeheerder, werkgevers	Zakelijke auto's worden standaard voorzien van (meer) veiligheidsopties	ANWB, BOVAG, VNA, AON
Veiligheidsopties BPM-vrij	2017/18	zakelijke rijders	Veiligheidsopties, die over het algemeen gewichtsverhogend zijn en dus extra BPM-kosten met zich meebrengen, BPM-vrijstelling geven	Ministerie I&M en Ministerie Financiën
Veiligheidsopties niet meetelen voor de fiscale waarde van de personenauto	2017/18	zakelijke rijders	De kosten voor de veiligheidsopties niet mee laten tellen voor de fiscale waarde van de personenauto (naar analogie van de kosten rijklaar maken)	Ministerie I&M en Ministerie Financiën
Tjinco bv				
Beschrijving activiteit	***Periode van uitvoering***	***Doelgroepen***	***Beoogd resultaat***	***Samenwerkingspartners***
Wij lobbyen en adviseren omtrent verkeerseducatie en voeren dit ook uit. Daarbij benadrukken wij het belang van permanente educatie. Onze focus is met name de leeftijd van 0-6 jaar. Daarbij trachten wij het gedrag van met name de ouders aan te spreken als rolmodellen en voorbeeld voor de kinderen.	continu	basisscholen met name de onderbouw	Bij zoveel mogelijk scholen het belang van goede verkeerseducatie te doen inzien. Tegelijkertijd meer awareness creëren bij de ouders en het vergroten van de ouderbetrokkenheid.	
Wij leveren een bijdrage aan het vergroten van de verkeersveiligheid bij 30 km/u zones en 50 km/u wegen. Daarbij leggen wij de nadruk op het vergroten van de subjectieve verkeersveiligheid en verkeersbeleving door inzet van gedragsbeïnvloedende maatregelen.	continu	gemeenten en burgers	Het stimuleren van meer samenwerking tussen gemeenten en bewoners via participatie.	
Wij lobbyen zowel op bestuurlijk als beleidsniveau en pleiten voor een gestructureerde en integrale aanpak om de verkeersveiligheid te vergroten.	continu	Wethouders en beleidsambtenaren	Verkeersveiligheid wordt geagendeerd als prioriteit waardoor meer middelen beschikbaar komen voor de aanpak en verbeteren van de verkeersveiligheid.	
Transport & Logistiek Nederland				
Beschrijving activiteit	***Periode van uitvoering***	***Doelgroepen***	***Beoogd resultaat***	***Samenwerkingspartners***
Actief onder de aandacht brengen van de smartphone blokkering SafeDrivePod bij transportondernemers.	2017	TLN-leden	Vrijwillige toepassing van de smartphone blokkering in vrachtauto's	VVN, TLN, SafeDrivePod
Kinderen in het basisonderwijs informeren over hoe veilig om te gaan met vrachtauto's in het verkeer.	Permanent	Kinderen in groepen 7/8 op basisscholen	Beter besef van risico's en handelingsperspectief m.b.t. eigen mogelijkheden t.b.v. veilige omgang met vrachtauto's in het verkeer.	TLN-leden, basisscholen, VVN

Vereniging Verkeersslachtoffers				
Beschrijving activiteit	***Periode van uitvoering***	***Doelgroepen***	***Beoogd resultaat***	***Samenwerkingspartners***
Luisterend oor bieden aan slachtoffers	Permanent	Verkeersslachtoffers, nabestaanden, huisgenoten familie, vrienden	Helpen bij de verwerking, informatieverstrekking over mogelijkheden tot schadevergoeding, contact tussen lotgenoten bewerkstelligen.	Slachtofferhulp Nederland, SVS, LOV
Verkeersveiligheid verbeteren	Permanent		Verkeersonveiligheid verminderen door lering te trekken uit "ongevallen" en technologische mogelijkheden te bedenken om hierbij behulpzaam te kunnen zijn.	SWOV, ANWB
Wet veranderen om positie slachtoffer te verbeteren	Permanent	Politiek	Slachtoffervijandigheid in de huidige wetgeving verminderen, slachtoffer centraal stellen in de wet, veel snellere afwikkeling van strafrechtelijke en civielrechtelijke zaken, principe van "de vervuiler betaalt" invoeren zodat de kosten van verkeersonveiligheid daar worden neergelegd waar zij thuishoren en niet meer afgewenteld kunnen worden op slachtoffers en samenleving, verplichte invoering van EDR gebruik, rijbewijssloten, alcoholsloten, Intelligente Snelheidsbegrenzers en smartphone blokkering bij beweging in voertuigen.	Politieke partijen, SWOV, ANWB, SVS, LOV
Gemeente Amsterdam				
Beschrijving activiteit	***Periode van uitvoering***	***Doelgroepen***	***Beoogd resultaat***	***Samenwerkingspartners***
Ongevallen voorkomen door een veelheid maatregelen uit te voeren binnen het Meerjarenplan Verkeersveiligheid	2016-2021	Fietsers, Snor- en bromfietsers, automobilisten, kinderen, ouderen, openbaar vervoer, voetgangers, toeristen en vrachtverkeer	25% minder verkeersdoden en ernstig gewonden in 2020	Ministerie van Infrastructuur en Milieu, SWOV, Vervoerregio Amsterdam, Politie, Openbaar Ministerie
Snorfiets naar de rijbaan met helmplicht	Vanaf 2018	Snorfietsers, Fietsers	Reduceren verkeersgewonden onder snorfietsers, terugdringen overlast op het fietspad	Ministerie van Infrastructuur en Milieu, SWOV, Politie, Openbaar Ministerie
Duurzaam veilige weginrichting	Continue	Fietsers, Snor- en bromfietsers, automobilisten, kinderen, ouderen, openbaar vervoer, voetgangers, toeristen en vrachtverkeer	Verkeersveilige infrastructuur	Ministerie van Infrastructuur en Milieu, SWOV, CROW, Vervoerregio Amsterdam, Politie, Openbaar Ministerie
Verkeerseducatie	Continue	Jongeren van 0 tot 18	Jongeren zijn in staat verkeersveilig door het verkeer te bewegen	Vervoerregio Amsterdam, Verkeersplein Amsterdam
Verkeersveiligheidscampagnes: landelijk én lokaal	Continue	Fietsers, Snor- en bromfietsers, automobilisten, kinderen, ouderen, openbaar vervoer, voetgangers, toeristen en vrachtverkeer	Weggebruikers zijn op de hoogte van wat zij kunnen doen om zich veiliger te gedragen in het verkeer	Vervoerregio Amsterdam, Politie, Openbaar Ministerie, Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Gemeente Rotterdam				
Beschrijving activiteit	***Periode van uitvoering***	***Doelgroepen***	***Beoogd resultaat***	***Samenwerkingspartners***
Praktisch Fietsverkeersexamen (alle basisscholen)	Januari- Juni	Groepen 7	4000 leerlingen (diploma)	Platform ondernemers R4R
30km verkeersveiligheidbox	2017	Bewoners	150 pakketten (dus ongeveer 120 straten)	Buurt-bestuurt en bewoners
Subjectieve verkeersveiligheid	2017	Bewoners	42 locaties aangepakt	Buurt-bestuurt en bewoners, gebiedcommissies
ASO aanpak	2017	Jonge bestuurders	Roadshow Rotterdam Verkeersveilig, Camp 21	NIV, Zat Projectenbureau, SOAB en Politie
Blackspotaanpak	2017	Bewoners	10 locaties aangepakt en 10 voorbereid	Alle Rotterdamse clusters en bewoners
Veilig Verkeer Nederland				
Beschrijving activiteit	***Periode van uitvoering***	***Doelgroepen***	***Beoogd resultaat***	***Samenwerkingspartners***
Verkeersexamen en -methode (theoretisch en praktisch)	Voorjaar	Kinderen en ouders	Kinderen Veilig over straat; aandacht voor houding / gedrag, kennis en vaardigheid.	Gemeenten en scholen
Participatiepunt / Meldpunt Veilig Verkeer / Wijkacties	Gehele jaar	Volwassenen	Verkeersveilige buurten door meldingen, participatie in wijkacties, etc.	Gemeenten, politie, etc.
Opfriscursus Senioren	Gehele jaar	Senioren	Opfrissen kennis verkeersregels	Bedrijfsleven
Campagnes (BOB, Afleiding, Fietsverlichting, De Scholen Zijn Weer Begonnen, etc.)	periodiek	Alle doelgroepen	Bewustwording en gedragsbeïnvloeding t.b.v. veilig verkeer	I&M, provincies, gemeenten, TA, ANWB, FB, branches (telecom, supermarkten, etc.)
Partnerships	Gehele jaar	Divers	Middels samenwerking met bedrijven gedrags-beïnvloeding verkeersveiligheid creëren	Bedrijven zijnde A-merken

Gemeente Utrecht				
Beschrijving activiteit	***Periode van uitvoering***	***Doelgroepen***	***Beoogd resultaat***	***Samenwerkingspartners***
Aanpak verkeersonveilige locaties (ca. 30)	2015 - 2020	Alle doelgroepen	Voorkomen van ongevallen en verbeteren subjectieve verkeersveiligheid	Bewoners, bedrijven etc.
Verdere inrichting van 30 km/u zones	2015 - 2020	Alle doelgroepen	Voorkomen van ongevallen en verbeteren subjectieve verkeersveiligheid	Bewoners
Verkeersonderwijs op basis- en middelbare scholen	2015 - 2020	(basis)Scholieren	Verbeteren bewustzijn in het verkeer bij de fietsende scholieren	Onderwijs, Team Alert, VVN, ANWB, Harten voor Sport, Fietsersbond
Aanschaf snelheidsmeters en -display	2016 - 2020	automobilisten	Meten van de daadwerkelijk gereden snelheid van het autoverkeer en evt. laten opvolgen van een campagne met displays om automobilisten bewust te maken	bewoners, onderwijs.
Expertmeetings	2016-2020	divers	kennis delen over verkeersveiligheid, best pratices	divers
VNG				
Beschrijving activiteit	***Periode van uitvoering***	***Doelgroepen***	***Beoogd resultaat***	***Samenwerkingspartners***
VNG werkt samen met gemeenten, waterschappen, rijk en provincies aan het verbeteren van de verkeersveiligheid door de transitie te maken naar een risicogestuurde aanpak. Het gemeentebeleid wordt hierin minder gebaseerd op ongevalscijfers en meer op risico-indicatoren die informatie bieden over de kwaliteit van het verkeerssysteem zodat er gerichter preventief kan worden geïnvesteerd Voorbeelden van deze indicatoren (‘Safety Performance Indicator’) zijn fietsinfrastructuur, weginfra, alcohol en snelheid. Afspraken worden ambtelijk voorbereid en zullen bestuurlijk worden bekrachtig.				
Gemeenten blijven onverminderd inzetten om i.s.m. maatschappelijke partners verkeersvoorlichting en -educatie aan verschillende doelgroepen, waaronder schooljeugd.				
Gemeenten zijn tevens bereid om nadere afspraken met het Rijk te maken omtrent inzet van gemeentelijke BOA's, etc.				
TVM verzekeringen				
Beschrijving activiteit	***Periode van uitvoering***	***Doelgroepen***	***Beoogd resultaat***	***Samenwerkingspartners***
Pilot veilig rijgedrag	juni 2016 - juni 2017	Transportondernemingen en chauffeurs	Inzicht krijgen in de oorzaak van (bijna-)ongevallen en zo de veiligheidscultuur binnen transportondernemingen verbeteren.	Route 42
Preventie en Risicobeheer (50 jaar TVM veiligheidsplan)	Permanent	Transportondernemingen en chauffeurs	Bewustwording en gedragsbeïnvloeding veilig transport/veilig verkeer. Minder leed en schade door veiliger transport.	
Spiegelafstelplaatsen	Permanent	Chauffeurs	Optimale zichtbaarheid rondom de vrachtauto(combinatie) door een juiste afstelling van spiegels.	Transportondernemingen en lokale overheden
App Trucker met info veilige rustplaatsen/faciliteiten	Permanent	Chauffeurs	Uitgerust en alert de weg weer op.	
Sponsoring programma Veilig op Weg	Permanent	Kinderen in groepen 7/8 op basisscholen	Beter besef van risico's en handelingsperspectief als het gaat om vrachtauto's in het verkeer.	TLN, VVN en basisscholen
Bouwend Nederland				
Beschrijving activiteit	***Periode van uitvoering***	***Doelgroepen***	***Beoogd resultaat***	***Samenwerkingspartners***
Leveren van input voor de aanpassingen van CROW richtlijnen 96 A en 96 B aangaande plaatsing afzettingen op gemeentelijke, provinciale en rijkswegen.	2017	GWW, wegwerkers, automobilisten	Veiliger situaties bij wegwerkzaamheden	CROW, RWS
Verzorgen van trainingen “Veiligheid in het werkvak” voor de wegwerker	Continu	GWW, wegwerkers	Veiliger situaties bij wegwerkzaamheden	GWW-sector
Verzorgen van trainingen “Omgaan met agressie van weggebruikers” voor de wegwerker	Continu	GWW, wegwerkers	Veiliger situaties bij wegwerkzaamheden	GWW-sector
Samenwerking met de verkeersregelaarsbranche en CROW om de richtlijnen hoe verkeersregelaars worden ingezet aan te scherpen	2017-2018	GWW, wegwerkers	Veiliger situaties bij wegwerkzaamheden	CROW, GWW, verkeersregelaarsbranche

STT				
Beschrijving activiteit	***Periode van uitvoering***	***Doelgroepen***	***Beoogd resultaat***	***Samenwerkingspartners***
Project de toekomst van veiligheid	2017			
Aon				
Beschrijving activiteit	***Periode van uitvoering***	***Doelgroepen***	***Beoogd resultaat***	***Samenwerkingspartners***
Het Aon mobiliteitsbeleid wordt opnieuw gedefinieerd met daarbij de focus op voertuigveiligheid en monitoren rijgedrag	Start in Q3 2017	500 zakelijke rijders van Aon Nederland	Minder verkeersongevallen / verlaging Total Cost of Mobility / berijders stimuleren om bekend te worden met rij assistentie hulpsystemen in hun zakelijke auto.	Pon / BMW Nederland
Vanuit Practise what your preach ook onze klanten informeren over de zorgplicht die rust bij de werkgever om medewerkers met veilige auto's hun werk te laten doen	Q2 2017	Fleetowners	Minder ongevallen / minder files / zakelijke rijders voorbereiden op de autonome auto en vertrouwen laten krijgen in 'software / Artificial Intellegence	RWS / ANWB / VNA
Vervolg test op de Nationale Platoontest van 2016 met connected cars	Q3 2017	Zakelijke rijders	Dedicated lane voor semi autonome auto's en testen van multibrand Connected Cars	Ministerie I&M, Next Urban Mobility / SWOV / RWS
Fonds Slachtofferhulp				
Beschrijving activiteit	***Periode van uitvoering***	***Doelgroepen***	***Beoogd resultaat***	***Samenwerkingspartners***
Onderzoek naar strafmaat bij ernstige verkeersmisdrijven, daarna lobby gestart voor wetswijziging WVW / strafrecht	aug. 2016- aug 2017	Verkeerspiraten	Verhoging strafvonnissen en invoering reclasseringstoezicht voor recidivisten, t.b.v. preventie verkeersongelukken	Tilburg University, Min VenJ, Tweede Kamer
Pilot Casemanagement voor nabestaanden en ernstige verkeersslachtoffers	2015/2016	Verkeersslachtoffers en nabestaanden	Verbetering / professionalisering van de opvang	Slachtofferhulp Nederland
SlachtofferWijzer, app en site	2017	Verkeersslachtoffers	Doorverwijzing naar de juiste hulp na een verkeersongeluk	Ruim 100 hulpverleningsorganisaties
Rijvaardigheidstraining	2015-2018	Verkeersslachtoffers die niet meer de weg op durven	Herstel van mobiliteit na een ernstig verkeersongeluk	ANWB!
Ben Immers Advies				
Beschrijving activiteit	***Periode van uitvoering***	***Doelgroepen***	***Beoogd resultaat***	***Samenwerkingspartners***
In de VidS workshops (Amsterdam, Den Haag, Tilburg, Rotterdam, etc.) vormt verbetering van de verkeersveiligheid een van de belangrijkste issues.				
Als lid van de Provinciale Adviescommissie voor de Leefbaarheid (Zuid-Holland) vraag ik voortdurend aandacht voor verbetering van de verkeersveiligheid en de rol die de provincie daarin kan spelen.				
Als verkeerskundig expert vraag ik in mijn lezingen voortdurend aandacht voor het verkeersveiligheidsvraagstuk.				
BOVAG				
Beschrijving activiteit	***Periode van uitvoering***	***Doelgroepen***	***Beoogd resultaat***	***Samenwerkingspartners***
Periodieke inspectie van alle gekentekende voertuigen	Permanent	Berijders gekentekende voertuigen	Behoud en verbetering technische voertuigveiligheid	RAI Vereniging, ANWB, RDW, I&M
Partner herintroductie Het Nieuwe Rijden	2017/2018	Berijders persoonsvoertuigen	Stimuleren veilige en zuinige rijstijl	RAI Vereniging, ANWB
Partner Kies de Beste Band	2017 e.v.	Alle weggebruikers	Vergroten bandenbewustzijn	I&M, RAI Vereniging, ANWB, NSG
Medewerking aan Veiliger zakelijke auto's	2017	Wagenparkbeheerder, werkgevers	Zakelijke auto's worden standaard voorzien van (meer) veiligheidsopties	ANWB, RAI Vereniging, VNA, AON
Onderzoek naar verkeersveiligheidswinstpotentieel van X2V snelheidsbeperkingen (connected speed-pedelecs in de stad)	?	Berijders S-pedelecs	Veiliger tweewielerverkeer in de stad	?

Stichting TeamAlert				
Beschrijving activiteit	***Periode van uitvoering***	***Doelgroepen***	***Beoogd resultaat***	***Samenwerkingspartners***
TeamAlert leidt de afleidingswerkgroep (officieus)	2017 t/m vvh diner	Primair; leden van de groep	Een nieuwe gedragscode rondom afleiding in het verkeer	Tot op heden; VVN, ANWB, CDA Kamerlid v. Helvert, IenM, ICT NL (Samsung, telcom's, etc.), Flitsmeister, Fietsersbond en in tweede ring nog veel meer partijen.
Het primaire doel van TeamAlert is natuurlijk verkeersveiligheid, 95% van onze activiteiten staat daar in het teken van. TeamAlert bereikt 170.000 jongeren per jaar een-op-een op alle relante vervoersmodaliteiten en risicomomenten (alc.- en drugsgebruik, onervarenheid, afleiding, etc.)	Continu	Alle jongeren in Nederland van 12-24	Het ultieme doel is een verkeersdoden meer in die doelgroep.	TeamAlert werkt met haar projecten veel samen met decentrale overheden, IenM, VVN, Fietsersbond, de ANWB, de SWOV, etc.
TeamAlert is een adviespartner voor ongeveer 75 decentrale overheden als het gaat om verkeersveiligheid. Het gaat dan om beleid, onveilige situatie en advies. Er worden bestaande projecten ingezet, adviesoplossingen geschreven of samen experimenten uitgevoerd.	Continu	Alle gemeenten, provincies, stadsregio's en andere decentrale overheden in NL.	Deze regio's helpen met het invullen en schrijven van verkeersveiligheidsbeleid.	Alle gemeenten, provincies, stadsregio's en andere decentrale overheden in NL. Maar TeamAlert doet dit ook samen met andere vvh partners zoals VVN en de Fietsersbond.
Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV)				
Beschrijving activiteit	***Periode van uitvoering***	***Doelgroepen***	***Beoogd resultaat***	***Samenwerkingspartners***
Belangenbehartiging van alle motorrijders	Continu proces	Motorrijders	Veiliger infrastructuur voor de motorrijder	Min. I&M, provincies, gemeenten
Verbetering rijinstructie m.b.t. het behalen van het (A) motorrijbewijs en (AM) bromfietsrijbewijs	Continu proces	(aspirant)motorrijders/ rijscholen	Verbetering kwaliteit motorrijles	Rijscholen
Organisatie voortgezette rijopleidingen voor motorrijders, na het behalen van het rijbewijs (2de fase)	Continu proces	Motorrijders	Verbetering risicobewustzijn bij motorrijders/ gedragsbeïnvloeding	Min. I&M, provincies, gemeenten, SWOV
Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV)				
Beschrijving activiteit	***Periode van uitvoering***	***Doelgroepen***	***Beoogd resultaat***	***Samenwerkingspartners***
invoering van Boord Computers Taxi en ondersteuning aan gebruikers middels ca. 4 regionale bijeenkomsten en in samenwerking met leveranciers 9 bijeenkomsten voor correcte registratie van Rij-en Rusttijden.	2017	taxi ondernemers en chauffeurs	correcte naleving van R&R tijden door taxi chauffeurs	leveranciers van boordcomputers
4 per jaar een artikel in Nederlandse Vervoer gebaseerd op een interview met een vooraanstaand lid dat zich onderscheidt op gebied van verkeersveiligheid.	2016 en 2017		awareness op gebied van verkeersveiligheid	
onderzoek naar verkeersveiligheid bij touringcars	2016	touringcar ondernemers en reizigers	promotie van touringcar gebruik	SWOV
Verbond van Verzekeraars				
Beschrijving activiteit	***Periode van uitvoering***	***Doelgroepen***	***Beoogd resultaat***	***Samenwerkingspartners***
Trials: the ulimate driving test. Het Trials programma is gericht op bewustwording van verkeersrisico's onder jongere automobilisten en voorziet in een aanvullende rijvaardigheidstraining gericht op ervaringsuitwisseling, theorie en praktijk. Ruim 19.000 jongeren volgden tot nu toe een Trialstraining. Onderzoek van het SWOV (2015) bevestigt de effectiviteit van Trials in het vergroten van de risicobewustwording onder jonge automobilisten. Het Trials programma is uitgevoerd in opdracht van bijna alle provincies in Nederland. Trials werd georganiseerd in de provincies Friesland, Groningen, Drenthe, Flevoland, Utrecht, Noord Brabant, Limburg en Zeeland. De samenwerking met de regionale overheden is bestendigd in een Safety Deal. https://www.verzekeraars.nl/verzekeringsbranche/dossiers/veiligheid/Paginas/Safety-Deal-Jonge-automobilisten.aspx	De eerste Trials pilot vond plaats in 2005 in samenwerking met de provincie Drenthe. In 2007 is de Stichting Trials opgericht door het Verbond van Verzekeraars en de verzekeringssector om de continuïteit en kwaliteit van Trials te waarborgen. De Stichting is tot de dag van vandaag actief.	Jonge automobilisten tussen 18 en 27 jaar.	Jonge automobilisten hebben een 4 tot 5 keer hogere kans om bij een ongeval betrokken te raken dan andere weggebruikers. Verkeersongevallen brengen veel leed met zich mee en hebben een grote impact op de maatschappij. Via het Trials programma worden jonge automobilisten bewust gemaakt van de risico's die zij lopen in het verkeer. Deelnemers claimen significant minder schade in vergelijking met verzekerden in dezelfde leeftijdscategorie. Het verschil kan oplopen tot wel 30% (onderzoek Verbond 2013).	Trials wordt uitgevoerd in samenwerking met verzekeraars en provincies.

Smart Traffic Accident Reporting en MobielSchadeMelden. Betrouwbare ongevallencijfers zijn van groot belang voor het ontwikkelen van beleid op het gebied van verkeersveiligheid. Samen met andere partijen spant het Verbond zich binnen Smart Traffic Accident Reporting (STAR) in om de registratie van verkeersongevallen te verbeteren, met name door het aanmoedigen van schademeldingen via Mobiel Schade Melden (MSM). In 2016 hadden we een totaal aantal MSM meldingen van 8451.	De STAR Safety Deal werd in 2014 gestart en is tot op heden actief.	Alle type ongevallen, tweezijdig, eenzijdig, automobilisten, fietsers etc.	Het doel van de STAR Safety Deal is simpel: het altijd registreren van alle soorten verkeersongevallen. De succesvolle Nederlandse aanpak van verkeersveiligheid komt namelijk in gevaar als goede ongevallencijfers uitblijven. Het STAR-initiatief betekent dat betrokkenen bij een verkeersongeval altijd zelf basisgegevens over het voorval op een eenduidige wijze digitaal registreren. Zo wordt een betrouwbare ongevallenanalyse mogelijk gemaakt. Het streven is via de vernieuwde applicatie Mobielschademelden alle verschillende soorten verkeersongevallen te registreren, dus op termijn ook ongevallen met bromfietsers, fietsers en voetgangers.	Politie, Verbond van Verzekeraars, VIA (Verkeerskundig ICT bureau), Rijkswaterstaat, het Interprovinciaal Overleg, Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, VeiligheidNL, Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB, Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland.
ANWB				
Beschrijving activiteit	***Periode van uitvoering***	***Doelgroepen***	***Beoogd resultaat***	***Samenwerkingspartners***
Uitvoeren Assessmentprograms - EuroRAP (wegen) - CycleRAP (fietspaden - EuroNCAP (auto's) - EuroTAP (tunnels)	Continu	(Weg)beheerders, weggebruikers	Veiliger wegen, veiliger fietspaden, veiliger auto's, veiliger tunnels. Voorlichting aan leden.	Gemeenten, provincies, Europese zusterclubs
Informatieverstrekking (Kampioen, online, social media etc.) over - Regels - Producten - Gedrag - Actuele verkeersinformatie - Smartegeldboek voor letselschade	Continu	Weggebruikers, Letselschadebureaus, -advocaten, politie, verzekeringsmaatschap-pijen	Veiliger gedrag, beter aankoopgedrag, veiliger producten.	
Streetwise (Next level) Verkeerseducatieprogramma	Continu	Leerlingen BO en onderbouw VO	Vergroting inzicht in eigen (on)mogelijkheden; veiliger verkeersdeelnemertjes. Bereik: 200.000 leerlingen jaarlijks.	Basisscholen en scholen voortgezet onderwijs
Campagnes - Verlichtingsactie - Veilig motorrijden	Jaarlijks, Najaar, Voorjaar	Fietsers, motorrijders	Bewustwording, daadwerkelijke verbetering fietsverlichting. Bereik: 500.000 fietsers jaarlijks.	VVN, Fietsersbond, Ministerie, motorfietsplatform
Belangenbehartiging Door, voor en met leden verkeersveiligheid onder de aandacht brengen van (weg)beheerders. - Verkeersveiligheidsdiner - Verkeersveiligheidscongres NVVC	Continu	Leden, weggebruikers, wegbeheerders	Bewustwording, draagvlak informatieoverdracht, beïnvloeding, verbeterde verkeersveiligheid. Achterban: 4,3 miljoen leden.	Vele
Hulpverlening/producten - Wegenwacht - Traumahelikopters - Rijopleidingen - Veilig Rijden Verzekering - ANWB Connected Services - Winkel- en webshopproducten - Opleiding hulpverleners	Continu	Weggebruikers	Snelle en deskundige hulp door 1200 wegenwacht-hulpverleners. Stimuleren veilig rijgedrag.	RWS, Unigarant (dochter)