

Vergaderjaar 2013–2014

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 410

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 april 2014

Hierbij informeer ik u over het aantal verkeersdoden in 2013. Het aantal is gedaald van 650 in 2012 naar 570 in 2013, een daling van ruim 12%. Nederland laat hiermee een sterkere daling zien dan het gemiddelde in de Europese Unie (gemiddelde daling 8%) en behoudt haar positie in de top van meest verkeersveilige landen. Er wordt een duidelijke stap gemaakt richting de doelstelling van maximaal 500 verkeersdoden in 2020. Ik zal er samen met de decentrale overheden en maatschappelijke partners alles aan doen dit positieve resultaat vast te houden.

Er is niet één duidelijke oorzaak aan te wijzen voor de daling. Bij alle wegbeheerders is een daling te zien. De meeste verkeersdoden vallen nog steeds op het onderliggende wegennet; gemeenten 64%, provincies 21% en de waterschappen 2%. Ik kan opmerken dat het aantal verkeersdoden op Rijkswegen 12% bedraagt van het totaal en is gedaald van 90 naar 58 (–36%). De daling op Rijkswegen is zowel te zien op rijks-N-wegen (van 21 naar 10) als op snelwegen (van 69 naar 48). Nadere details kunt u vinden in de bijlagen¹.

Uitvoering maatregelen Beleidsimpuls

Ik ben blij met de daling van het aantal slachtoffers. Ik heb met de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid maatregelen in gang gezet om het aantal slachtoffers terug te dringen richting de nationale doelstellingen van maximaal 500 verkeersdoden en 10.600 ernstig gewonden in 2020. De prioriteit ligt bij het aanpakken van de risicogroepen fietsers en ouderen met maatregelen op het decentrale wegennet.

Ik informeer u conform toezegging over de voortgang van de maatregelen in de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid. Hiervoor treft u als bijlage bij deze brief de Monitor Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2013 aan. Het blijkt dat bijna de helft van alle gemeenten inmiddels een lokale aanpak heeft of

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

werkt aan deze aanpak. Veel gemeenten maken gebruik van de hulpmiddelen aangereikt door het Fietsberaad. In de top drie van maatregelen die gemeenten nemen staan het verwijderen van fietspaaltjes, gladheidsbestrijding en het verbeteren van fietsinfrastructuur.

Bij het Meldpunt Veilig Verkeer dat in mei 2013 is gelanceerd door VVN zijn inmiddels zo'n 6.000 gevaarlijke situaties op lokaal niveau gemeld. VVN pakt die meldingen samen met de melders en de omgeving op. Zoals in Vleuten waar VVN met de gemeente, buurtbewoners en politie acties heeft gestart om autorijders beter op hun snelheid te laten letten en sluijverkeer te voorkomen. Daarnaast zetten gemeenten als Zeist, Texel en Enkhuizen het Meldpunt actief in als onderdeel van het lokale verkeersveiligheidsbeleid en roepen bedrijven hun beroepschauffeurs op om verkeersonveilige situaties te melden.

De ANWB heeft provincies dit voorjaar advies aangeboden over hoe zij de inrichting van al hun wegen naar een veiligheidsniveau van drie sterren EuroRAP kunnen brengen. Conform de motie van lid de Rouwe (Kamerstuk 33 750 XII, nr. 35) stimuleer ik de provincies hiermee aan de slag te gaan. Ik bied provincies daartoe de kennis van Rijkswaterstaat aan, die is opgedaan bij het op drie sterren brengen van de rijkswegen, en bied hen inzicht in de provinciale wegen met de meeste ongevallen in de periode 2008–2012. De provincies betrekken zelf ook informatie van SWOV vanuit het onderzoek Proactief Meten van Verkeersveiligheid (PROMEV), waarbij naast de weginrichting ook het gedrag van de verkeersdeelnemers wordt betrokken.

Ik kan u melden dat ik het activiteitenprogramma Blijf Veilig Mobiel, waarin ouderenbonden, maatschappelijke organisaties en de regionale organen verkeersveiligheid samen werken aan maatregelen om senioren te stimuleren en te helpen langer veilig en fit mobiel te blijven de komende twee jaar weer financieel ondersteun.

Resultaten onderzoeken en aanvullende maatregelen fietsveiligheid

Uit de vele onderzoeken die ik in gang heb gezet en waar nu de eerste resultaten van bekend zijn blijkt dat de oudere fietser zich vaak niet bewust is van de eigen mogelijkheden om veiliger te fietsen: het gehoor, zicht en motoriek worden met de jaren minder en daardoor wordt fietsen lastiger als je geen maatregelen neemt. Zadels blijken vaak te hoog afgesteld, versnellingen niet gebruikt te worden en de elektrische fiets blijkt soms te zwaar wat tot onveilige situaties leidt. Daarom ondersteun ik onder andere een initiatief van twee ambassadeurs fietsveiligheid waarbij het MKB, de fietsvakhandel, de opticiens, de audiciens en de horeca de fietser stimuleren veilig aan het verkeer deel te nemen.

Verder investeer ik in een feedforward systeem voor de fiets; een eenvoudig systeem dat mensen tijdens het fietsen waarschuwt voor gevaarlijke situaties zoals achteropkomend verkeer. Daarnaast stimuleer ik meerdere projecten gericht op het ontwikkelen van infrastructurele maatregelen. De uitkomsten van deze nieuwe onderzoeken alsmede de resultaten van recente fietsveiligheidsstudies zullen opgenomen worden in een herziene CROW ontwerpwijzer Fietsverkeer die in 2015 gereed zal zijn. Deze ontwerpwijzer gebruiken gemeenten bij het wegontwerp.

Zoals ik op 11 maart jongstleden aan uw Kamer heb toegezegd (Handelingen II 2013/14, nr. 61, Vragenuur) heb ik uit laten zoeken of de Onderzoeksraad voor Veiligheid aandacht besteedt aan fietsveiligheid van kinderen in het brede fietsveiligheidsonderzoek dat de OVV onlangs is gestart. Naar ik begrepen heb richt het onderzoek zich op alle leeftijden.

Op dit moment kan de OVV nog niet zeggen of de categorie kinderen extra aandacht in het onderzoek zal vragen.

Vervolgstappen

In het najaar maak ik het aantal ernstig verkeersgewonden over 2013 bekend. Hiervoor heb ik de ziekenhuisgegevens nodig, die in het najaar beschikbaar komen. In het najaar verwacht ik ook de resultaten van een onderzoek van SWOV naar aanvullende maatregelen.

Ik heb uw Kamer aangegeven met uitvoering van de maatregelen uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en de Beleidsimpuls vooralsnog vast te houden aan de doelstelling voor het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden in 2020. In 2015 zal SWOV een verkenning uitvoeren naar de haalbaarheid van de doelstelling. Op basis van dit onderzoek en de dan beschikbare aanvullende maatregelen zal ik in overleg met de decentrale overheid en maatschappelijke partners bepalen of de doelstelling voor ernstig verkeersgewonden aangepast zou kunnen worden.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Ontwikkelingen met betrekking tot de verkeersdoden

Tabel 1. Verdeling naar leeftijdsklassen (2009–2013)

Leeftijdsklasse	2009	2010	2011	2012	2013
0–4	2	4	5	6	2
5–11	8	7	5	8	3
12–15	17	9	17	14	6
16–17	23	18	11	12	12
18–24	128	98	89	81	83
25–29	49	42	36	39	47
30–39	83	69	58	64	38
40–49	69	78	73	77	56
50–59	68	72	67	70	68
60–64	37	34	31	35	25
65–79	129	115	143	149	129
80+	107	94	126	95	101
Totaal	720	640	661	650	570

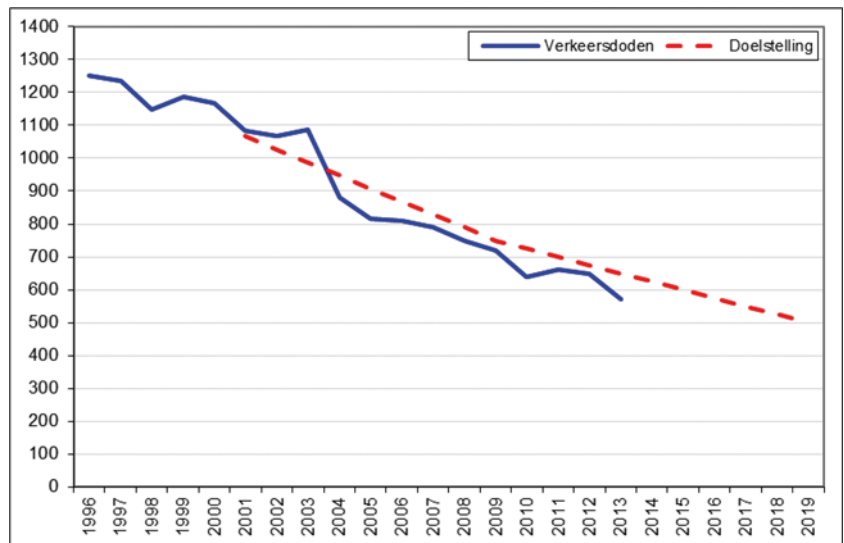
Bron CBS

Tabel 2. Verdeling naar vervoerwijzen, inclusief de ontwikkeling per leeftijdsklasse voor specifieke doelgroepen (2009–2013)

Vervoerswijze	2009	2010	2011	2012	2013
Personenauto	296	246	231	232	193
<i>w.v. 18–24</i>	79	57	52	54	54
Fiets	185	162	200	200	184
<i>w.v. 65+</i>	104	93	128	128	113
Voetganger	68	72	74	68	56
<i>w.v. 65+</i>	28	29	36	28	29
Motor/scooter	70	63	52	54	29
Bromfiets & Snorfiets	52	39	43	44	48
<i>w.v. 16 – 17 jaar</i>	12	7	4	2	5
Brommobiel	3	4	2	6	5
Gemotoriseerd					
invalidervoertuig	12	19	29	23	32
<i>w.v. 65+</i>	10	13	25	20	30
Bestelauto	24	22	18	12	15
Vrachtauto	4	5	4	7	7
Bus	0	1	0	1	0
Overig en onbekend	6	7	8	3	1
Totaal	720	640	661	650	570

Bron CBS

Grafiek 1. Ontwikkeling verkeersdoden in relatie tot de doelstelling



Tabel 3. Verdeling naar wegbeheerder (2009–2013)

Wegbeheerder (geregistreerde aantallen) ¹	2009	2010	2011	2012	2013
Rijk	103	81	67	90	58
Provincies	152	134	119	120	100
Gemeenten	366	303	346	335	306
Waterschappen	22	19	14	15	11
Overige instanties	1	0	0	2	1
	644	537	546	562	476

¹ Bij de verdeling naar wegtypen en wegbeheerder is het totaal aan verkeersdoden lager dan bij de verdeling naar leeftijd en vervoerwijzen. Oorzaak hiervan is dat voor de cijfers naar wegtype en wegbeheerder gebruik wordt gemaakt van de politieregistratie, terwijl voor de cijfers naar leeftijd en vervoerwijze gebruikt wordt gemaakt van de werkelijke omvang verkeersdoden.

Bron RWS-WVL

Tabel 4. Verdeling naar maximum snelheid van de weg (2009–2013)

Maximum snelheid weg (geregistreerde aantallen)	2009	2010	2011	2012	2013
15 km	2	2	5	0	3
30 km	30	32	25	35	46
50 km	196	162	200	174	151
60 km	82	56	53	87	70
70 km	20	15	17	18	3
80 km	216	174	166	162	123
90 km	3	4	0	1	2
100 km	35	31	14	27	24
120 km	48	33	28	39	23 ¹
130 km			1	2	12 ¹
Onbekend	12	28	37	17	19
Totaal	644	537	546	562	476

¹ Deze cijfers geven de maximumsnelheden weer zoals die door de politie op het ongevalsformulier zijn opgenomen. Voor wat betreft de wegdelen van 120 km/u en 130 km/u het volgende: het totaal aantal verkeersdoden op de wegdelen met deze snelheden is gedaald van 2012 met 41 naar 2013 met 35. De verschuiving van de afzonderlijke wegdelen 120 km/u en 130 km/u heeft ermee te maken dat in die jaren het aantal wegdelen met 120 km/u is verminderd ten gunste van het aantal wegdelen waarop 130 km/u gereden kan worden.

Bron RWS-WVL