

Vergaderjaar 2015–2016

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 505

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 mei 2016

Hierbij stuur ik u de beantwoording van de vragen die mij op 28 april 2016 gesteld zijn door de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over het aantal verkeersdoden in 2015.

Vraag 1.

Welke maatregelen zijn er de afgelopen vijf jaar concreet genomen om het aantal dodelijke slachtoffers op de 50 km/u-wegen en de 80 km/u-wegen te laten dalen? Kunt u per maatregel aangeven waarom dit niet heeft geleid tot een zichtbaar effect?

Antwoord 1.

Het Rijk heeft in het kader van het servicepakket Meer Veilig 2 (onderdeel MIRT) een aantal veiligheidsmaatregelen genomen op 80km wegen die in het beheer zijn van Rijkswaterstaat. Het gaat om maatregelen zoals het herinrichten van zij- en middenbermen, aanleg van rotondes en het aanpassen van kruispunten. Deze aanpassingen vinden plaats waar het meeste effect in de verbetering van de verkeersveiligheid te behalen valt.

Door de provincies is er afgelopen 5 jaar flink ingezet op het inrichten van de infrastructuur conform de principes van duurzaam veilig. Ook verkeerseducatie heeft bij hen een prominentere rol gekregen. Twee jaar geleden hebben provincies tevens een proactieve aanpak omarmd, waarin wordt gestuurd op risico's ipv op slachtoffers, met behulp van prestatie indicatoren (ofwel safety performance indicators-SPI). Ook de gemeente Amsterdam ontwikkeld momenteel deze aanpak.

Ook op 50km wegen die worden beheerd door gemeenten geldt dat de Duurzaam Veilig principes worden gevolgd. Afgelopen jaren is volop ingezet op het daar waar mogelijk weghalen van paaltjes, op betere sneeuwruimen en verbetering van de fietspaden. Op welke manier gemeenten aan de slag zullen gaan met het pro-actieve risicobeleid in de toekomst is onduidelijk, omdat de Vereniging van Nederlandse

Gemeenten heeft besloten dat verkeer en vervoer niet meer tot hun takenpakket behoort.

Een uitputtende lijst van maatregelen van alle wegbeheerders bestaat niet.

Omdat de oorzaak van een ongeval van meerdere factoren afhankelijk is, is het niet aan te geven welke maatregel specifiek welk effect heeft gehad. Het is daarom zaak dat de wegbeheerders zich proactief richten op de risico's en deze zoveel mogelijk inperken.

Vraag 2.

Kunt u aangeven welke maatregelen reeds zijn genomen in het kader van de nieuwe aanpak met gemeenten en provincies, gelet op de stijging van het aantal slachtoffers, ook op 50 km/u- en 80 km/u-wegen? Welke maatregelen worden nu voorbereid, zowel in dataregistratie als in concrete maatregelen? Wat is hierbij de rol en taak van de rijksoverheid en welke rollen en taken hebben de provincies en gemeenten hierin? Welke afspraken zijn hierover gemaakt?

Antwoord 2.

Met de decentrale overheden heb ik afgesproken in te gaan zetten op het onderzoeken van een proactieve aanpak, aanvullend op de huidige aanpak op basis van aantallen slachtoffers. Dit heb ik in november aan uw kamer gemeld. Het Interprovinciaal Overleg (IPO) heeft in 2013 SWOV opdracht gegeven om een instrument te ontwikkelen voor provinciale wegen waaronder de 80 km/uur wegen (ProMev). Provincies experimenteren met deze methode. Speciaal van belang voor 50 km/uur wegen (en fietsveiligheid op die wegen) is CycleRAP, een door ANWB en SWOV ontwikkeld instrument. De gemeente Amsterdam is bezig om een pilot met CycleRAP af te ronden. Rijkswaterstaat ontwikkelt de Verkeersveiligheidsindicator voor rijkswegen (VIND). Naast de bovengenoemde infrastructuurgerichte indicatoren worden gedragsindicatoren onderzocht, bijvoorbeeld voor alcohol. Rijkswaterstaat onderzoekt samen met andere overheden de toepasbaarheid van indicatoren voor snelheid. De reden dat er een leerproces nodig is om risicogestuurd op verkeersveiligheid te sturen is onder andere dat nog niet alle benodigde gegevens structureel worden verzameld. Het is niet aan te geven tot welke maatregelen deze nieuwe vorm van sturen zal leiden. Het rijk ondersteunt de ontwikkeling van kennis. Net als bij de huidige vorm van sturing (op basis van aantallen slachtoffers) zijn decentrale overheden aan zet voor implementatie van maatregelen.

Vraag 3.

Heeft u een overzicht van het aantal verkeersdoden per gemeente, met een onderverdeling tussen het aantal slachtoffers binnen en het aantal slachtoffers buiten de bebouwde kom van die gemeente?

Antwoord 3.

Ja, dit overzicht op basis van geregistreerde aantallen is beschikbaar op: <https://data.overheid.nl/data/dataset/verkeersongevallen-bestand-geregistreerde-ongevallen-nederland>. Uit de analyse van deze gegevens is gebleken dat dit onvoldoende handvatten biedt om hier een duidelijke conclusie aan te verbinden. Immers hiermee worden niet de oorzaken van de ongevallen geïdentificeerd.

Vraag 4.

In welke drie gemeenten zijn er in verhouding tot het aantal inwoners de meeste verkeersslachtoffers gevallen in 2015? Is hier ook een aanwijsbare oorzaak voor?

Antwoord 4.

Op basis van het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners en de geregistreerde aantallen, betreft het de gemeenten Loppersum, de Marne en Eemnes. Er is geen aanwijsbare oorzaak vanwege statistische onzekerheden en het feit dat toeval een grote rol speelt. Elk jaar is deze lijst dan ook anders.

Vraag 5.

Kunt een overzicht geven van het aantal verkeersdoden per provincie van de afgelopen vijf jaar?

Antwoord 5.

	2011	2012	2013	2014	2015
Groningen	26	18	28	19	28
Friesland	30	29	22	29	33
Drenthe	30	33	35	26	31
Overijssel	49	65	52	52	41
Gelderland	85	98	99	77	83
Utrecht	38	34	23	34	36
Noord-Holland	99	89	70	72	78
Zuid-Holland	98	95	84	78	88
Zeeland	21	16	20	33	21
Noord-Brabant	118	105	81	100	117
Limburg	53	54	45	41	53
Flevoland	14	14	11	9	12
	661	650	570	570	621

Vraag 6.

Hoe vaak is er bij een ongeluk met dodelijke afloop een vrachtwagen betrokken? Is de tendens van de afgelopen vijf jaar stijgend of dalend?

Antwoord 6.

In 2015 waren er 68 verkeersdoden waarbij een vrachtwagen betrokken was. Hiervan was 62 maal het slachtoffers degene die niet in de vrachtwagen zat. Er is sprake van een dalende tendens.

2011	2012	2013	2014	2015
75	67	76	70	68

Vraag 7.

Kunt u meer achtergrondinformatie geven over de oorzaken van de dodelijk ongelukken, waarbij te denken valt aan zaken als het weer, wegwerkzaamheden, alcoholgebruik, mobielgebruik, of andere externe factoren?

Antwoord 7.

Uit de statistieken blijkt dat bij verreweg de meeste ongevallen waarbij dodelijke slachtoffers zijn geregistreerd (90%) sprake was van droog weer. Van de 531 geregistreeerde dodelijke slachtoffers zijn er 16 gevallen bij wegwerkzaamheden. Er zijn geen slachtoffers onder eigen personeel of personeel van opdrachtgevers gevallen.

Over alcoholgebruik zijn er te weinig gegevens om hierover betrouwbare uitspraken te doen, ook omdat er bij een dodelijk slachtoffer geen post mortum onderzoek op alcoholgebruik wordt gedaan. Over gebruik van de mobiele telefoon voorafgaande aan ongevallen met dodelijke afloop zijn evenmin gegevens bekend.

Vraag 8.

Kunt u een relatieve vergelijking maken van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers op 120 km/u-wegen ten opzichte van dat op 130 km/u-snelwegen in 2015?

Vraag 9.

Kunt u, om een betere vergelijking mogelijk te maken, de cijfers van het aantal doden per snelheidsklasse per jaar ook weergeven naar aantal doden per kilometer beschikbare weg in deze snelheidsklasse, aangezien het aantal 120 km/u-wegvakken in de afgelopen jaren stapsgewijs is afgenomen en het aantal 130 km/u-wegvakken is toegenomen?

Vraag 9.

Kunt u voor het totaal van alle wegtrajecten waar eerst maximaal 120 km/u gereden mocht worden en waar in 2015 130 km/u gereden mocht worden, inzichtelijk maken hoeveel doden er gemiddeld per jaar zijn gevallen in de laatste drie jaar vóór de snelheidsverhoging van 120 km/u naar 130 km/u op deze wegtrajecten (waarbij het per wegtraject dus om een ander tijdvak kan gaan aangezien de maximumsnelheid van 130 km/u niet overal tegelijk is ingevoerd) en hoeveel in 2015?

Vraag 11.

Kunt u aangeven op welke rijkswegen met een maximumsnelheid van 120 km/u en 130 km/u dodelijke slachtoffers zijn gevallen?

Vraag 12.

Wat is uw verklaring voor de stijging van het aantal verkeersdoden op 130 km/u-wegen ten opzichte van vorige jaar?

Vraag 13.

Hoe verklaart u dat het aantal verkeersdoden op 130 km/u-wegen met 22 is toegenomen, terwijl ook het aantal doden op 120 km/u-wegen is toegenomen?

Vraag 8 t/m 13.

Rijkswaterstaat maakt nu op basis van de beschikbare gegevens een grondige analyse van de dodelijke ongelukken op het hoofdwegennet. Er zijn vele factoren die een rol kunnen spelen bij een ongeval. Vaak is sprake van een samenloop van meerdere oorzaken (zoals snelheid, smartphone-gebruik, vermoeidheid, weersomstandigheden, etc). Hiervoor is tijd nodig en ik streef ernaar u hier voor het zomerreces over te informeren.

Vraag 14.

Kunt u, al dan niet bij benadering, inzicht geven in het aantal verkeersdoden per gereden kilometer? Deelt u de mening dat een dergelijk getal (doden per gereden kilometer) meer zegt over de verkeersveiligheid dan een absoluut getal van aantal verkeersdoden?

Antwoord 14.

Het aantal doden per miljard voertuigkilometer is 2,53 voor auto-inzittenden (incl bestelauto). Dit houdt in dat het aantal auto-inzittenden (passagiers en bestuurders) dat omkomt per miljard kilometer 2,53 is. Dit getal is een andere indicator dan het absolute aantal verkeersdoden en is vooral nuttig bij het vergelijken van verschillende soorten wegen en vervoerswijzen of voor correctie van trends over de jaren aan de ontwikkeling van het verkeer. De doelstelling voor het aantal doden en gewonden in het verkeer is een bestuurlijke afspraak die in absolute aantallen is uitgedrukt en los staat van de toename van de mobiliteit.

Vraag 15.

Kunt u voor de rijkswegen inzicht geven in de hoeveelheid kilometers van wegen waar respectievelijk 80 km/u, 100 km/u, 120 km/u en 130 km/u gereden mag worden? Kunt u eveneens aangeven hoe de verhouding tussen 120 km/u-wegen en 130 km/u-wegen in 2015 is veranderd?

Antwoord 15.

De snelheidslimieten op de autosnelwegen in rijksbeheer zijn verdeeld zoals hieronder weergegeven:

	km	aandeel
130 permanent	1.268	52%
130 variabel	227	9%
120	483	20%
100	402	16%
overig (tm 90)	61	3%
Totaal	2.441	100%

De ontwikkeling van het aandeel wegen met een limiet van 130 km/u versus de overige limieten (waaronder 120) is hieronder weergegeven:

	2012	2013	2014	2015	1-4-2016
130	46%	48%	48%	50%	61%
overig (tm 120)	54%	52%	52%	50%	39%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%

Vraag 16.

Kunt u een verklaring geven voor het feit dat het aantal doden in de categorie «onbekend» van 73 in 2014 naar 32 in 2015 is gegaan? Kunt u de opbouw van de categorie «onbekend» nader toelichten? Hoe komt deze tot stand?

Antwoord 16.

De politie stelt een proces verbaal op bij een ongeval. In dit document staat soms niet vermeld wat de maximum snelheid van het wegvak is (in 2015 was dat 34 maal). Als het door de politie niet wordt geregistreerd, komt het niet in de database terecht. De categorie onbekend slaat dus alleen op het aspect onbekende snelheid. Andere aspecten, zoals locatie van het ongeval en leeftijd van het slachtoffer, zijn wel bekend en terug te vinden in de database. Voor de vervolganalyses die Rijkswaterstaat maakt voor rijkswegen wordt de geldende limiet achterhaald via de informatie over de locatie van het ongeval.

Vraag 17.

Wat is de reden dat nog steeds van 34 verkeersdoden niet duidelijk is op wat voor soort weg deze mensen zijn omgekomen?

Antwoord 17.

In tabel 3 als bijlage bij de brief met het aantal verkeersdoden van 21 april jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 500) is aangegeven hoe de verdeling per soort weg (wegbeheerder) is. Er is geen categorie onbekend. Voor snelheid zie het antwoord op vraag 16.

Vraag 18.

Kent u het NOS-bericht «Na jaren van daling nu weer meer verkeersdoden»?

Antwoord 18.

Ja.

Vraag 19.

Bent u bereid een studie te laten verrichten naar de interpretatie van de door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en Rijkswaterstaat geleverde cijfers? Indien daar reeds een studie naar gedaan is, wilt u die dan met de Kamer delen?

Antwoord 19.

Elk jaar stelt SWOV een monitor op, waarin de ontwikkelingen in de verkeersveiligheid en de genomen maatregelen worden besproken. Deze monitor wordt elkaar jaar opgesteld na het bekend worden van het aantal verkeersgewonden. Ook eind dit jaar zal een analyse van de cijfers plaatsvinden en door SWOV worden gepubliceerd. Naar verwachting is dit eind december.

Vraag 20.

Deelt u de visie dat scherpe analyse van de data noodzakelijk is, omdat op basis daarvan gerichte maatregelen genomen kunnen worden?

Antwoord 20.

De analyse van de beschikbare gegevens wordt gedaan door SWOV vindt zijn beslag in de monitor, zoals beschreven bij vraag 19. Echter, zoals ook in antwoord op vraag 1 is aangegeven, is het moeilijk om op grond van de analyse gericht extra maatregelen te nemen. Dat ook de reden waarom het rijk, de provincies en enkele gemeenten zijn gestart met een pro-actieve risicobenadering.

Vraag 21.

Kunt u aangeven op welke wijze de ongevallenregistratie nu wordt toegepast en wat de voornemens zijn om dit verder aan te passen? Wanneer kan de Kamer hiervan de eerste resultaten verwachten?

Antwoord 21.

De registratie van ongevallen die zijn ingevoerd door de politie geschiedt volautomatisch; gegevens worden opgeslagen in verkeersongevallen-database. Eenmaal per jaar worden daar de meldingen van verkeersongevallen op het rijkswegennet (RWS Verkeersinspectie) aan toegevoegd. Uit de database wordt vervolgens 2x per jaar BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland) geproduceerd. In het voorjaar levert dit het aantal dodelijke slachtoffers in het voorafgaande jaar op, na een koppeling met de gegevens van het CBS. Na de zomer komen ook de gegevens van de ernstige verkeersgewonden beschikbaar. Politie, Verbond van Verzekeraars en ICT bureau VIA zijn de initiatiefnemers van het STAR-project (Smart Traffic Accident Reporting). Het streven is via de vernieuwde applicatie Mobielschademelden alle verschillende soorten verkeersongevallen te registreren, dus op termijn ook ongevallen met bromfietzers, fietsers en voetgangers. Zo wordt een meer betrouwbare ongevallenanalyse mogelijk gemaakt. In de onlangs gesloten STAR Safety Deal is afgesproken dat de STAR database tenminste 1x per jaar aan RWS wordt verstrekt voor opname in de Nationale Verkeersongevallendatabase t.b.v. de productie van BRON. STAR zal géén nationale cijfers bekend maken.

Vraag 22.

Bent u bereid bij de vervolganalyse specifiek aandacht te schenken aan de positie van ouderen in het verkeer? Zo ja, wilt u dat doen in overleg met de organisaties die actief zijn op het gebied van ouderenzorg?

Antwoord 22.

Senioren zijn en blijven een belangrijke doelgroep waar ik samen met de partners specifiek aandacht aan schenk en blijf schenken. Twee concrete

voorbeelden. Ik investeer in de ontwikkeling van een slimme fiets die waarschuwt voor achteropkomend verkeer. VVN heeft een laagdrempelige test ontwikkeld voor de oudere automobilist. Een senior kan vaardigheden en kennis testen en krijgt tips om de rijvaardigheid op peil te houden.

Vraag 23.

Welke maatregelen neemt u of nemen andere overheden om het aantal slachtoffers in een gemotoriseerd invalidevoertuig te reduceren?

Antwoord 23.

Ik heb het mogelijk gemaakt dat er een cursus scootmobiel is ontwikkeld. Deze cursus wordt in verschillende gemeenten gegeven. Verder heb ik een keuzewijzer scootmobiel laten maken. De keuzewijzer helpt de gebruiker een goede keus te maken die past bij zijn of haar mogelijkheden en behoeften. Ouderenbonden en VVN waren intensief betrokken bij de ontwikkeling van deze producten. Daarnaast worden door lokale VVN-afdelingen initiatieven ontplooid om gebruikers instructie te geven en op een veilige manier te laten oefenen.

Vraag 24.

Kunt u, tegen de achtergrond van uw uitspraak dat u zich samen met lokale overheden en maatschappelijke partners onverminderd blijft inzetten om de doelstelling van niet meer dan 500 doden in 2020 te halen, een beeld schetsen van de huidige samenwerking tussen lokale overheden en maatschappelijke organisaties en van de gewenste situatie?

Antwoord 24.

Ik ben zeer te spreken over de samenwerking die we vanuit het Rijk hebben met maatschappelijke organisaties. Ook met de provincies en het IPO wordt op structurele basis samengewerkt om de verkeersveiligheid te verbeteren. Al deze partijen zijn nodig om de risicogestuurde aanpak verder vorm te geven, de prioriteit te geven aan dataverzameling en er zo gezamenlijk voor te zorgen dat het aantal verkeersslachtoffers wordt teruggedrongen.

De VNG heeft besloten dat verkeer en vervoer geen onderdeel meer zal uitmaken van hun werkzaamheden. Welke gevolgen dit heeft voor de afspraken die met hen gemaakt zijn over de doelstelling verkeersveiligheid, zal in de toekomst duidelijk moeten worden. Vooralsnog blijven we met actieve gemeenten in overleg.

Vraag 25.

Deelt u de visie dat het verzamelen van meer data en het sneller daarop reageren met een op risico's gestuurde aanpak, noodzakelijk is? Zo ja, bent u bereid daartoe een voorstel aan de Kamer aan te bieden?

Antwoord 25.

Ik deel deze visie en ik heb u in november 2015 aangegeven dat ik hier samen met de andere overheden mee aan de slag ga. In de brief over het aantal verkeersgewonden 2015 die ik u in het najaar toestuur, zal ik een tussenstand geven van dit proces.

Vraag 26.

Deelt u de visie van de Vereniging Verkeersslachtoffers dat door toepassing van «Intelligente Snelheid Adapters» veel ongelukken eenvoudig te voorkomen waren geweest? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 26.

De meeste navigatiesystemen beschikken al over een »Informerende Snelheidsassistent» (ISA). Deze waarschuwt bij het overschrijden van een

snelheidslimiet. Hiermee kunnen snelheidsovertredingen worden beperkt en daarmee ook ongelukken worden voorkomen. Het gaat er nu vooral om er voor te zorgen dat mensen ISA ook gaan gebruiken en dan met name mensen die geneigd zijn om te hard te rijden. Verzekeraars onderzoeken momenteel de wenselijkheid van het monitoren van rijgedrag in ruil voor premiekorting.

Een «harde» ISA waarbij de auto wordt begrenst op de snelheid die op dat moment volgens de ISA correct is. De harde ISA is technisch lastig. Toepassen voor specifieke doelgroepen lijkt interessant maar heeft ook nadelen; onder andere omdat men dan tegen de limiet aan gaat rijden en zelf minder let op een verantwoorde snelheid. Er zal dan ook gehandhaafd moet worden dat de doelgroep de harde ISA daadwerkelijk gebruikt. Bovendien moet de techniek voldoende betrouwbaar zijn en niet fraudegevoelig. Hier voldoet de techniek nog niet aan.

Vraag 27.

Acht u de keuze om 13 miljoen euro uit het «programma 130 km» terug te laten vloeien naar het Infrastructuurfonds nog steeds terecht, nu blijkt dat het aantal doden op 130 km/u-wegen is toegenomen? Zijn er wegvakken waar de maximumsnelheid 130 km/u bedraagt, maar die nu relatief onveilig zijn, die mogelijk alsnog in aanmerking komen voor een bijdrage uit dit programma (AKOE-maatregelen)?

Antwoord 27.

Alle maatregelen die nodig waren om de weginrichting aan te laten sluiten bij de limiet van 130 km/u zijn genomen. Het terug laten vloeien van resterende middelen in een programma naar de vrije ruimte is standaardprocedure binnen de begroting. Zoals aangegeven in mijn brief van 25 april 2016 onderzoek ik momenteel de wenselijkheid en mogelijkheid om het programma Meer Veilig te verlengen en te intensiveren, dit in het licht vanuit mijn wens om vast te blijven houden aan de positieve ontwikkeling van de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet. Indien wordt besloten tot intensivering van het programma Meer Veilig, dan zullen de daarvoor benodigde middelen eveneens worden geput uit de vrije ruimte op het infrastructuurfonds.

Vraag 28.

Kunt u ook vergelijkbare tabellen leveren over het aantal verkeersgewonden per leeftijdsklasse, vervoerwijze, wegbeheerder en snelheidsklasse?

Antwoord 28.

Aan het eind van elk jaar informeer ik u over het aantal ernstig verkeersgewonden. Het is echter niet mogelijk om dergelijke tabellen op te stellen voor het aantal gewonden. Er zijn te weinig gegevens beschikbaar om hier betrouwbare informatie over op te kunnen stellen. De analyses die wel gedaan kunnen worden, komen in de monitor van SWOV terug.

Vraag 29.

Zijn er ook cijfers bekend waarbij het aantal verkeersdoden en het aantal verkeersgewonden worden gerelateerd aan de kwaliteit van de weginrichting (bijvoorbeeld het sterrensysteem van EuroRAP van de ANWB) en dan met name voor 50 km/u-wegen en 80 km/u-wegen?

Antwoord 29.

In het rapport Veilig over Rijkswegen wordt aangegeven welke EuroRAP score er per weg geldt. De provincies gebruiken de PROMEV (proactief meten van verkeersveiligheid) risicobenadering als basis.

Vraag 30.

Kunt u een verklaring geven voor de stijging van het aantal dodelijk slachtoffers op bijna alle soorten wegen? Kunt u hierbij, indien mogelijk, inzicht geven in de EuroRAP-categorie per wegsoort?

Antwoord 30.

Er is geen eenduidige verklaring voor de stijging op alle soorten wegen. Bij verkeersongevallen spelen altijd meerdere factoren en is doorgaans niet één enkele oorzaak aan te wijzen (zoals snelheid, smartphonegebruik, vermoeidheid, weersomstandigheden, etc). Op dit moment heeft 98% van het hoofdwegennet drie sterren in EuroRAP 1.0. Dit biedt dus te weinig onderscheidend vermogen om iets te kunnen zeggen over ongevallen op Rijkswegen.

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