

Vergaderjaar 2011–2012

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 315

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 januari 2012

In mijn brief van 18 oktober 2011 (kamerstuk 29 398, nr. 200) heb ik aangegeven een aanvullende analyse uit te voeren naar de ontwikkeling van het aantal ernstig verkeersgewonden. In deze brief informeer ik u over de bevindingen van de analyse en de maatregelen die ik zal nemen. Daarnaast informeer ik u door middel van deze brief over de stand van zaken van een aantal moties en toezeggingen.

Ernstig verkeersgewonden

Zoals ik u in het voorjaar heb gemeld gaat het goed met de daling van het aantal verkeersdoden. Dit aantal is in 2010 met 80 slachtoffers gedaald naar 640. Helaas is in diezelfde periode het aantal ernstig verkeersgewonden met zo'n 600 gestegen naar circa 19 200. Op het hoofdwegennet is het aantal ernstig gewonden sinds de referentie jaren 2001–2003 met ruim 20% gedaald. Dit betekent dat vooral op het onderliggend wegennet extra inzet nodig is om het aantal ernstig gewonden terug te dringen.

De conclusie is dat het grootste deel van de stijging van het aantal ernstig gewonden verklaard wordt door een toename van het aantal eenzijdige ongevallen onder oudere fietsers. Van alle ernstig gewonden in 2010 was 60% fietser. Hiervan bleek het in 86% om een eenzijdig ongeval te gaan. Hiervan was in de helft van alle gevallen was het slachtoffer ouder dan 54 jaar.

Daarnaast bleek dat het aantal ernstig gewonden onder gemotoriseerde tweewielers stijgt. Het aantal ernstig gewonden onder motorrijders is sinds 2000 met 25% gestegen en het aantal brom- en snorfietsers is, na een daling tot 2005, met 20% gestegen naar het niveau van 2000. Beide toenames zijn echter kleiner dan de toename van het aantal geregistreerde motoren en brom-snorfietsen. Het aantal geregistreerde motoren is sinds 2000 met 47% toegenomen en het aantal brom- snorfietsen is sinds 2007 met 45% toegenomen. De resultaten van de analyse zijn toegevoegd als bijlage.

Ik concludeer hieruit dat we ons vooral moeten richten op het voorkomen van eenzijdige fietsongevallen met specifieke aandacht voor de ouderen. Wel moeten de ontwikkelingen in een bredere context worden geplaatst. Ouderen gaan meer fietsen en dat is goed voor gezondheid en milieu. Ik wil de verkeersveiligheid van de fietsende senioren verbeteren maar niet ten koste van de mobiliteit van deze groep.

Aanpak fietsongevallen

Om het aantal ernstig gewonden onder fietsers te verbeteren, zonder de mobiliteit van ouderen in te perken, zijn goede samenwerkingsverbanden nodig met decentrale overheden, maatschappelijke organisaties en kennisinstituten.

Met deze samenwerking ben ik reeds gestart. Naar aanleiding van de Fietsberaadpublicatie «Samen werken aan een veilige fietsomgeving» ben ik met het Fietsberaad pilots gestart om wegbeheerders handvatten te bieden voor de aanpak van enkelvoudige fietsongevallen. Gouda en Parkstad (Limburg) richten zich op gladheidsbestrijding en Goes en Amersfoort op het weghalen van paaltjes op fietspaden. In het BKO zal ik aandacht vragen voor deze concrete handvatten die door de partners opgepakt kunnen worden.

Blijf Veilig Mobiel (BVM) heeft voor lokale partners, maatschappelijke organisaties en kennisinstituten producten ontwikkeld ter verbetering van de fietsveiligheid van senioren. Doel is het om specifieke risico's voor oudere fietsers in kaart te brengen en educatieve producten voor deze doelgroep te ontwikkelen en te stimuleren. De opmars van de e-bike is een bijzonder gunstige ontwikkeling aangezien de gezondheid, levensverwachting en mobiliteit van fietsende senioren toeneemt. Wel vergt het gebruik van de e-bike extra stuur- en remvaardigheden, balans en reactievermogen.

Daarnaast ondersteun ik de Fietsersbond om fietsproducten voor ouderen te testen en kennis hierover te verspreiden en heb ik de Fietsactiviteitenmap met daarin de fietscheck, fietsdemonstratie en routeschouw laten ontwikkelen.

Aangezien eenzijdige fietsongevallen vooral op het onderliggend wegennet plaatsvinden, waar de wegbeheerders primair voor verantwoordelijk zijn, zal ik nauw samenwerken met de wegbeheerders via het BKO. Tegelijkertijd werk ik ook samen met andere partijen die kunnen helpen met het nemen van preventieve maatregelen zoals VVN, ANBO en de Fietsersbond.

Om aanvullende manieren voor het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers te initiëren heb ik samen met de partners in het BKO besloten het Strategisch Plan Verkeersveiligheid bondig en concreet te actualiseren. Naast overheden en politie heb ik marktpartijen en maatschappelijke organisaties uitgenodigd hier een actieve bijdrage aan te leveren. De aanpak van ernstig gewonden zal hierbij een belangrijke component zijn.

Motie Aptroot/Dijksma: rijbewijs brommobiel

In het VAO verkeersveiligheid van 5 oktober jl. (Handelingen II 2011/12, nr. 8, item 7, blz. 66–74) heb ik toegezegd u per brief te informeren over de omvang van de populatie verkeersdeelnemers die, na intrekking van het A- of B-rijbewijs, met een AM-rijbewijs andere voertuigen zoals een brommobiel (kunnen) besturen.

Sinds de invoering in 2006 hebben 2 800 mensen het rijbewijs AM aangevraagd na ongeldigverklaring van het auto- of motorrijbewijs. Dit is een half procent van het totaal aantal mensen dat uitsluitend een rijbewijs AM heeft. Ik kan niet nagaan of deze mensen als bestuurder van een brommobiel de vermoedelijke veroorzaker zijn van de gemiddeld drie dodelijke ongevallen die er jaarlijks met deze voertuigen gebeuren. De ongevallendatabase bevat namelijk geen specifieke gegevens over het rijbewijs van betrokkenen. Gelet op de beperkte omvang van het probleem, en het belang van mobiliteit onder ouderen, neem ik nu geen verdere maatregelen. Uiteraard houd ik vinger aan de pols. Ik zal in de gaten houden en bezien of er de komende jaren steeds meer ouderen van brommobielen gebruik gaan maken en of dit leidt tot een groter risico voor de verkeersveiligheid.

Zoals u weet evalueer ik in 2012 het effect van het bromfiets- en brommobielpraktijkexamen op de verkeersveiligheid. Vanuit de aanname dat dit laatste examen vooral door ouderen zou worden afgelegd is bij de invoering in 2006 afgesproken dat het CBR in een verkeersluwe omgeving de voertuigbeheersing toetst. Ik heb u in maart 2011 over de uitkomsten van een eerdere evaluatie van het proces rondom het bromfiets- en brommobielpraktijkexamen geïnformeerd. Daarin heb ik geconstateerd dat de helft van het aantal kandidaten van het brommobielexamen 16 jaar oud is. Dit zou in combinatie met de uitkomsten van de evaluatie van het verkeersveiligheidseffect kunnen leiden tot een uitbreiding van het praktijkexamen voor de brommobiel met de toetsing van de rijvaardigheid van kandidaten op de openbare weg. Ik verwacht de resultaten van deze evaluatie in maart 2013 en zal u aansluitend daarover informeren.

Toezeggingen

Verloskundigen op de busbaan

In het Algemeen Overleg van 8 september jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 287) heb ik toegezegd de ontheffing voor het gebruik van busbanen door verloskundigen aan de orde te stellen in het BKO. Ik heb de BKO-partners geïnformeerd over de mogelijkheid die het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 biedt om ontheffing te verlenen voor het rijden over busbanen. Daarbij heb ik hen verzocht de wegbeheerders in hun achterban hierover te informeren. Op basis van een lokale afweging kunnen wegbeheerders besluiten verloskundigen ontheffing te verlenen met het oog op vlotte bereikbaarheid in spoedgevallen.

Diefstalbestendige kentekenplaten

Ik heb u toegezegd de RDW een uitvoeringstoets te laten doen met betrekking tot de toelating van breekbare aluminium kentekenplaten en breekbare kunststof kentekenplaten. Ik heb deze uitvoeringstoets inmiddels ontvangen. Daarnaast verwacht ik op korte termijn een advies van een werkgroep uit de branche over beveiliging van kentekenplaten. Op basis van deze uitvoeringstoets en het advies uit de branche zal ik een besluit nemen over de toelating van breekbare kentekenplaten van aluminium en/of van kunststof. Ik verwacht in het voorjaar van 2012 te kunnen beslissen en ik zal uw Kamer dan daarover informeren.

Evaluatie wijziging APK-frequentie

Sinds 1 januari 2008 is de APK-frequentie verlaagd voor auto's die op benzine of elektrische aandrijving rijden en dateren van na 31 december 2004. Achtergrond hiervan was lastenverlichting voor burgers en bedrijven doordat auto's minder vaak naar de keuring hoeven. In de oude

situatie was de frequentie 3-1-1-1 (na 3 jaar eerste keuring en vervolgens jaarlijks), in de nieuwe situatie 4-2-2-1. Tevens is voor auto's van 30 jaar en ouder (zogenaamde klassiekers) de APK-frequentie gewijzigd van 3-1-1-1 naar 2-2-2-2. Voor auto's op diesel en lpg is de frequentie niet veranderd.

In juli 2007 heeft mijn ambtsvoorganger u toegezegd om in 2011 de effecten van de genoemde frequentieverlaging te evalueren. De evaluatie is uitgevoerd door de Dienst Wegverkeer (RDW) in nauwe samenwerking met relevante stakeholders in de voertuigbranche, waaronder BOVAG, RAI, EVO en ANWB. De voornaamste bevinding is dat bij 4- en 6-jarige benzineauto's een, volgens de RDW relatief geringe, toename (15–25%) van het aantal gebreken per afmelding is geconstateerd. De RDW noemt de verlaagde frequentie als een oorzaak van de toename, maar ook de verbeterde melddiscipline en diffuse factoren als de economische crisis lijken een rol te spelen. De geconstateerde gebreken hebben betrekking op de onderdelen, waarop doorgaans bij de APK mankementen worden aangetroffen (m.n. verlichting, banden en remmen). Voor de categorie klassiekers was het aantal gekeurde auto's te gering om een effect van de verminderde APK-frequentie te kunnen vaststellen. De RDW en de branchepartijen adviseren unaniem voorlopig geen wijzigingen in de APK-frequentie aan te brengen.

Ook bereidt de Europese Commissie momenteel een APK-richtlijn voor, waarvan naar verluidt een nieuwe Europese minimumfrequentie deel uitmaakt. Een voorstel voor deze richtlijn wordt medio 2012 verwacht.

Gezien bovenstaande zal ik nu geen wijziging van de APK-frequentie doorvoeren. Wel zal ik mij inzetten om te zorgen dat de verwachte nieuwe richtlijn geen onnodige extra lasten voor burgers en het bedrijfsleven met zich meebrengt.

Proef snelheidsslot

In mijn brief van 4 november 2010 (Kamerstuk 29 398, nr. 242) heb ik toegezegd uw Kamer te informeren over de voortgang van de proef met het snelheidsslot en de snelheidsmonitor voor notoire overtreeders. Het snelheidsslot is een technisch systeem waarbij een voertuig niet harder kan rijden dan de lokaal geldende snelheidslimiet. Bij een snelheidsmonitor krijgt een automobilist feedback over de gereden snelheid en worden snelheidsoverschrijdingen geregistreerd. Zodra de mate van overschrijding boven een vastgestelde norm komt wordt het systeem automatisch omgezet naar een snelheidsslot.

In de eerste helft van 2011 zijn automobilisten geworven die regelmatig te hard rijden en aan de proef deel wilden nemen. Medio 2011 is de praktijkproef met 60 deelnemers van start gegaan. De eindevaluatie verwacht ik in het voorjaar van 2012.

Nadat ik de resultaten van de evaluatie van de proef heb ontvangen zal ik bezien wat de mogelijkheden zijn om dergelijke systemen in te zetten voor de verkeersveiligheid. Ik zal uw Kamer hierover medio 2012 informeren.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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

Samenvatting analyse ernstig verkeersgewonden

Voor de ongevalsanalyse is gebruik gemaakt van de Landelijke Medische Registratie (LMR). De analyse leverde trends op over bijvoorbeeld leeftijd, geslacht, vervoerwijze, ernst van de verwondingen en de betrokkenheid van een motorvoertuig. Door de achterblijvende politieregistratie was het helaas niet mogelijk om een diepgaande ongevalsanalyse te doen. De uitgevoerde analyse is echter voldoende om hier beleidsmatig mee aan de slag te gaan.

In de periode 2000–2010 is het totaal aantal ernstig gewonden gestegen van 16 510 naar 19 200.

Voor de verdere analyse is gebruik gemaakt van het LMR-bestand waarin voor 2010 zo'n 17 000 ernstig gewonden geregistreerd zijn. De verdeling van het aantal ernstig gewonden naar vervoerwijze in 2010 was als volgt:

fietzers: 59%

personen- en bestelauto-inzittenden: 12%

brom-/snorfietsers: 12%

motorrijders: 7%

voetgangers: 6%

overige vervoerwijzen: 4%.

Fietzers

Het aandeel ernstig gewonde fietsers is gestegen van 42% in 2000 tot 59% in 2010. Het aantal ernstig gewonde fietsers bij ongevallen waar een motorvoertuig bij betrokken was is sinds 2000 vrij stabiel. Het aantal gewonden bij fietsongevallen waar geen motorvoertuig bij betrokken is gestegen van 77% in 2000 naar 86% in 2010. Dit zijn eenzijdige fietsongevallen; ongevallen tussen fietsers onderling of met voetgangers. Bij fietsongevallen waarbij geen motorvoertuig betrokken is het slachtoffer in 50% van de gevallen ouder dan 55 jaar. Dit lijkt samen te hangen met het feit dat er meer gefietst wordt door ouderen.

Auto-inzittenden

Het totaal aantal ernstig gewonde auto-inzittenden daalde tussen 2000 en 2010 met zo'n 30%. Dit komt vooral door een daling tot 2006. Sindsdien blijft het aantal stabiel.

Opvallend is dat het aantal ernstig gewonden onder auto-inzittenden van 12–39 jaar tussen sinds 2000 gedaald is met zo'n 45%. Bij de ouderen is er geen afname. Ook dit lijkt samen te hangen met de vergrijzing.

Brom- en snorfietsers

Het aantal ernstig gewonde brom- en snorfietsers daalde van 2000 tot 2006 met zo'n 20%. Vanaf 2006 is er echter weer een toename zichtbaar. In 2010 is het aantal ernstig gewonde brom- en snorfietsers terug op het niveau van 2000. Dit lijkt vooral samen te hangen met het aantal snorfietsen. Uit cijfers van het CBS blijkt dat het aantal geregistreerde brom- en snorfietsen sinds 2007 met 45% is toegenomen.

Motorrijders

In 2010 was het aantal ernstig gewonden onder motorrijders circa 25% hoger dan in 2000. Het aantal geregistreerde motoren is sinds 2000 gestegen van 433 000 tot 636 000. Dit is een toename van 47%.

Voetgangers

Van de ernstig gewonde voetgangers is zo'n 80% in botsing gekomen met een motorvoertuig. Het aantal in ernstig gewonde voetgangers is in de periode 2000–2010 met circa 10% gedaald.