

Vergaderjaar 2011–2012

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 322

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 april 2012

Hierbij informeer ik u over de cijfers van de verkeersdoden in 2011. De daling van het aantal verkeersdoden heeft zich in 2011 niet doorgezet. Het aantal is toegenomen van 640 in 2010 tot 661 in 2011 (+3,3%). Een vergelijkbaar beeld zien we bij de ons omringende landen. België kende een toename van 3,8% en Duitsland van 7%. Hoewel het aantal in 2011 hoger ligt dan in 2010, dat een relatief grote daling te zien gaf (–11%), houd ik vast aan mijn ambitie om het aantal verkeersdoden in 2020 te reduceren tot een maximum van 500. Nederland blijft een van de meest verkeersveilige landen ter wereld.

Toch beschouw ik dit als een belangrijke waarschuwing. Een continue verbetering van de verkeersveiligheid is geen vanzelfsprekendheid.

Het valt op dat er een groot aantal oudere fietsers is omgekomen. Verder is er een afname in het aantal verkeersdoden op rijkswegen ten opzichte van het vorige jaar. In 2011 viel 12% van het aantal verkeersdoden op een rijksweg. Dit in vergelijking met de gemeenten (63%), de provincies (22%) en de waterschappen (3%). Positieve ontwikkelingen zijn de verdere afname van het aantal verkeersdoden onder het aantal jonge bestuurders (18–24 jaar) en een daling van het aantal verkeersdoden in een personenauto en op de motor.

In de loop van 2011 heeft de politie sinds de start van het experiment één dodelijk verkeersslachtoffer geregistreerd op de acht trajecten met een (dynamische) maximumsnelheid van 130 km/h. Het betrof een voetganger die zich op de snelweg begaf. Dit cijfer sluit aan bij het beeld dat er geen opvallende ontwikkelingen in relatie tot de snelheidsverhoging zijn waargenomen. Op dezelfde wegvakken tijdens dezelfde periode vielen in de vier jaren daarvoor gemiddeld 5 doden. In de bijlage van deze brief treft u meer gegevens over het aantal verkeersdoden, verdeeld naar leeftijdsgroep, vervoerwijze, maximale snelheid van de weg en wegbeheerder.

Ik blijf mij volledig inzetten om de verkeersveiligheid verder te verbeteren. Zo heb ik het afgelopen jaar aanvullende verkeersveiligheidsmaatregelen genomen, zoals 2toDrive, recidiveregeling (puntenrijbewijs) en het alcoholslotprogramma. Bijzondere aandacht gaat uit naar de ouderen. Hiervoor is het programma Blijf Veilig Mobiel gecontinueerd, dat de verkeersveiligheid van ouderen beoogt te verbeteren. Ter verbetering van de fietsveiligheid heb ik vorig jaar samen met het Fietsberaad een publicatie «Samen werken aan een veilige fietsomgeving» uitgegeven met handvatten voor wegbeheerders om de fietsveiligheid aan te pakken. Als gevolg hiervan lopen er nu vier proeven in gemeenten gericht op veilig fietsen en het blijkt dat andere gemeenten hierdoor gestimuleerd worden ook aan de slag te gaan. De Nationale Onderzoeksagenda Fietsveiligheid – waarin lenM een van de initiatiefnemers is – gaat ons de komende jaren verder helpen om kennis te bundelen en te ontwikkelen voor een betere fietsveiligheid.

De problematiek van ouderen en fietsers ligt met name op het onderliggende wegennet. Vooral de gemeenten en provincies dragen hier de verantwoordelijkheid voor. Ik heb de decentrale overheden, maatschappelijke organisaties, kennisinstellingen en marktpartijen samengebracht om in beeld te brengen hoe we samen de veiligheid van fietsers en ouderen kunnen verbeteren als aanvulling op het huidige strategische plan. Ik streef er naar met de andere overheden goede afspraken te maken in het Bestuurlijk Koepel Overleg en informeer u na de zomer over de resultaten in de update van het strategisch plan verkeersveiligheid.

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

Tabel 1. Verdeling naar leeftijdsgroepen (2007–2011)

Leeftijdsklasse	2007	2008	2009	2010	2011
0–4	4	5	2	4	5
5–11	14	7	8	7	5
12–15	21	18	17	9	17
16–17	31	28	23	18	11
18–24	138	107	128	98	89
25–29	56	55	49	42	36
30–39	95	96	83	69	58
40–49	85	89	69	78	73
50–59	88	95	68	72	67
60–64	32	36	37	34	31
65–79	138	133	129	115	143
80+	89	81	107	94	126
Totaal	791	750	720	640	661

Tabel 2. Verdeling naar vervoerswijzen (2007–2011), inclusief de meest opvallende veranderingen naar leeftijdsgroep

Vervoerswijze	2007	2008	2009	2010	2011
Personenauto	317	317	296	246	231
<i>w.v. 18 – 24 jaar</i>	77	77	79	57	52
Fiets	189	181	185	162	200
<i>w.v. 65+</i>	99	93	104	93	128
Voetganger	91	62	68	72	74
<i>w.v. 65+</i>	32	27	28	29	36
Motor/scooter	65	67	70	63	52
Bromfiets & snorfiets	66	54	52	39	43
<i>w.v. 16 – 17 jaar</i>	15	13	12	7	4
Gemotoriseerd invalidervoertuig	11	21	15	23	31
<i>w.v. 65+</i>	11	16	10	13	25
Bestelauto	36	28	24	22	18
Overig en onbekend	8	6	6	7	8
Vrachtauto	7	11	4	5	4
Bus	1	3	0	1	0
Totaal	791	750	720	640	661

Tabel 3. Verdeling naar maximum snelheid van de weg (2007–2011)

Maximum snelheid (weg) (geregistreerde aantallen) ¹	2007	2008	2009	2010	2011
15 km	1	1	2	2	5
30 km	42	33	30	32	25
50 km	224	213	196	162	200
60 km	69	68	82	56	53
70 km	18	12	20	15	17
80 km	243	239	216	174	166
90 km	2	3	3	4	0
100 km	39	35	35	31	14
120 km	58	60	48	33	28
130 km					1
Onbekend	13	13	12	28	37
Totaal	709	677	644	537	546

¹ Bij de verdeling naar wegtypen en wegbeheerder is het totaal aantal doden 115 lager dan bij de verdeling naar leeftijd en vervoerswijzen. Oorzaak hiervan is dat voor de cijfers naar wegtype alleen gebruik kan worden gemaakt van de politieregistratie, terwijl voor de cijfers naar leeftijd en vervoerswijze gebruik wordt gemaakt van de zogenaamde Werkelijke Omvang Verkeersdoden (politieregistratie aangevuld met cijfers uit de CBS-doodsoorzakenstatistiek).

Tabel 4. Procentuele verdeling naar wegbeheerder (2007–2011)

Wegbeheerder (geregistreeerde aantallen)	2007	2008	2009	2010	2011
Rijk	14%	16%	16%	15%	12%
Provincie	22%	24%	24%	25%	22%
Gemeente	61%	58%	57%	56%	63%
Waterschappen	3%	2%	3%	4%	3%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%