



Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

-

Datum

8 juni 2003

Ons kenmerk

DGP/WV/U.04.01976

Onderwerp

verkeersongevallencijfers 2003, vragen van lid Dijkma en reactie op AVV-rapport "Ontwikkelingen in de verkeersveiligheid tussen 2010 en 2020"

Doorkiesnummer

-

Bijlage(n)

1 (bijlage niet elektronisch)

Uw kenmerk

2030413380, 04/16/VW

Geachte voorzitter,

Zoals aangekondigd in mijn brief van 29 april 2004 (kenmerk DGP/WV/U.04.01768) bericht ik u hierbij over de resultaten van de analyse van de verkeersongevallencijfers 2003. Daarbij beantwoord ik, mede namens mijn ambtgenoot van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, tevens de kamervragen gesteld door het lid Dijkma over de stijging van het aantal verkeersdoden in 2003. Ook geef ik u, in antwoord op de vraag van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat, mijn reactie op het onderzoek van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) naar de lange termijn ontwikkelingen rond de verkeersveiligheid.

1 Verkeersongevallencijfers 2003

In mijn brief van 21 april 2004 (kenmerk DGP/WV/U.04.01575), waarin ik u informeerde over de slachtoffercijfers 2003, gaf ik aan de stijging van het aantal verkeersdoden in 2003 met 2% ten opzichte van 2002 zorgwekkend te vinden, ook al kan nog niet worden gesproken van een trendbreuk. Het aantal ziekenhuisgewonden in 2003 is gelukkig afgenomen met 4% ten opzichte van 2002. De AVV-uitgave "Kerncijfers verkeersveiligheid Uitgave 2004" zend ik u hierbij toe.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Met name de opvallende zaken in de stijging van het aantal dodelijke slachtoffers zijn nader geanalyseerd. Voordat ik inga op de resultaten van die analyses hecht ik er aan u er op te wijzen dat er in de afgelopen jaren vooral is gewerkt aan maatregelen die een groot effect sorteren op het aantal slachtoffers in het verkeer. Concrete voorbeelden zijn het Startprogramma Duurzaam Veilig, wet- en regelgeving inzake gordelgebruik, alcoholgebruik en de rijbewijsplannen die momenteel in voorbereiding zijn. Naarmate meer van dergelijke maatregelen met groot effect zijn genomen, zal de verdere slachtofferreductie in toenemende mate moeten komen via het zetten van kleinere stappen. Des te belangrijker wordt het dus om nog gedetailleerdere en diepgaandere analyses te doen dan in het verleden.

De nadere analyses van de ongevallencijfers 2003 leveren het volgende beeld op.

1.1 Stijging aantal doden in 30 km-gebieden

Het aantal doden binnen de bebouwde kom is nagenoeg gelijk gebleven. Het aantal doden op 30 km-wegen is echter gestegen van 27 in 2002 naar 47 in 2003. Dit is in absolute aantallen een forse stijging. Uit de nadere analyse blijkt dat de stijging van de afgelopen jaren kan worden toegeschreven aan de uitbreiding van het areaal van 30 km-gebieden. Dit is tussen 1998 en 2003 gestegen van circa 8.500 km naar circa 30.000 km. In 1998 vielen er in 30 km-gebieden 1,77 doden en 54 ziekenhuisgewonden per 1000 km 30 km-weg, in 2003 waren dat er respectievelijk 1,57 en 21,7; relatief gezien daalde het aantal doden per 1000 km weglengte dus met ruim 10% en het aantal ziekenhuisgewonden per 1000 km weglengte zelfs met 60%. Het is de laatste vijf jaar dus wel degelijk veiliger geworden in de 30 km-gebieden.

Uit de nadere analyse blijkt tevens dat bij veel ongevallen met dodelijke afloop sprake was van een ongelukkige samenloop van omstandigheden: bij veertien van de 47 doden was sprake van een eenzijdig ongeval, waarbij geen ander voertuig was betrokken, en in tien gevallen werd het slachtoffer geraakt door een achteruitrijdende wagen.

1.2 Stijging aantal doden onder jonge kinderen

Het aantal doden onder kinderen tot 11 jaar is helaas sterk gestegen: van 19 naar 42 doden. Deze slachtoffertjes vielen grotendeels buiten de bebouwde kom, meer specifiek op 80 km-wegen (meestal als passagier in een auto; twee slachtoffers zaten op een tractor met aanhanger), en – zij het minder – ook bij langzaam verkeer (11 voetgangers en 13 bestuurders van een fiets).

In de nadere analyse van de cijfers over 2003 is ook gekeken naar de cijfers in de jaren daarvoor. Wat opvalt is dat in het jaar 2002 het aantal dodelijk verongelukte kinderen

onder de 12 jaar in positieve zin afweek van andere jaren; anders gezegd was het aantal dodelijke slachtoffers onder de 12 jaar in 2002 veel lager dan in de jaren daarvoor. Het aantal dodelijke slachtoffers in 2003 sluit weer meer aan bij het gemiddelde van de laatste tien jaar. Dit neemt niet weg dat het aantal doden onder jonge kinderen mijn bijzondere aandacht heeft. Er is nagegaan in hoeverre het niet dragen van de gordel de oorzaak is geweest. Van teveel dodelijke slachtoffers was echter niet bekend of ze al dan niet een gordel droegen. Uit eerdere onderzoeken en analyses is echter bekend dat het dragen van gordels, ook op de achterbank, van groot belang is. Vandaar de specifiek hierop gerichte voorlichtingscampagne.

Gelukkig is het aantal doden in de leeftijdscategorieën 12–17 jaar en 18-24 jaar gedaald. Deze daling sluit aan bij de dalende tendens die de laatste paar jaar voor deze leeftijdscategorieën zichtbaar is.

1.3 Stijging betrokkenheid vracht- en (met name) bestelverkeer

In maar liefst 29% van de gevallen van de dodelijke slachtoffers is een vracht- of bestel-auto bij het ongeval betrokken; in 2002 was dat percentage nog 23%. Ik acht dit een zorgwekkende ontwikkeling, al is het nog onduidelijk of hier gesproken kan worden van een trend.

Uit de nadere analyses blijkt dat de stijging van het aantal doden zich inderdaad, zoals ik in mijn brief van 21 april 2004 al vermoedde, met name voordoet onder inzittenden van bestelverkeer; hier is sprake van een stijging van ruim 50% ten opzichte van 2002. Bij bijna de helft van deze dodelijke ongevallen was geen ander voertuig betrokken. Ook is het aantal kwetsbare verkeersdeelnemers dat is omgekomen bij een aanrijding met een bestelauto met 50% toegenomen ten opzichte van 2002. Bestelverkeer heeft al enige tijd mijn bijzondere aandacht. Vandaar dat er in 2003 een maatregelpakket is opgesteld om de ongevalbetrokkenheid van bestelverkeer te beteugelen. Dit maatregelpakket houdt in dat er Europees gaat worden ingezet op een verplicht C1 rijbewijs voor bestelauto's met een laadvermogen van meer dan 1000 kg, C1+E voor bestelauto's met een aanhanger langer dan 7,5 meter en op snelheidsbeperkende maatregelen. Vooruitlopend op deze maatregelen zullen veiligheidsinspanningen door de branche nationaal gestimuleerd worden.

Ook het aantal doden bij een ongeval met een vrachtauto als tegenpartij is in 2003 gestegen ten opzichte van 2002. Het betreft hier vooral een stijging van het aantal inzittenden van personenauto's die het slachtoffer werden van een ongeval met een vrachtauto. Met deze stijging is het aantal verkeersdoden teruggekomen op het niveau van het gemiddelde van de jaren 1998 t/m 2002 en is de sterk dalende lijn die in 2002 leek in te zetten doorbroken. Het verder terugdringen van het aantal verkeersdoden als gevolg van ongevallen met betrokkenheid van vrachtauto's blijft dan ook mijn onverminderde aandacht vragen. Positief is de daling van het aantal verkeersdoden onder fietsers bij rechtsafslaande vrachtauto's. Sinds de invoering (in 2001) van de dodehoekspiegel is het aantal dodelijke slachtoffers onder fietsers als gevolg hiervan flink gedaald (in de periode 1999-2001 vielen er jaarlijks zeventien doden, in 2002 waren dat er zes en in 2003 zeven).

1.4 Stijging aantal doden op 120 km-wegen

Het aantal doden op 120 km-wegen is fors gestegen: van 68 in 2002 naar 89 in 2003. Deze stijging baart mij, ook in mijn rol als wegbeheerder, grote zorgen. Opvallend is dat er met name een toename van doden is in weekenddagen: in 2002 26 doden en in 2003 40. Voor weekdagen is het risico constant gebleven. Vier mogelijke oorzaken zijn expliciet onderzocht:

- alcoholgebruik: er zijn geen aanwijzingen dat dit de oorzaak is;
- spitsstroken: hiermee is geen relatie te leggen; op 120 km-wegen zijn geen spitsstroken en op de onderzochte spitsstroken op wegen met een lagere maximumsnelheid zijn in 2003 geen doden gevallen;
- achterstallig onderhoud: de wegvakken met achterstallig onderhoud zijn vergeleken met de overige wegvakken. Weliswaar is op deze wegvakken sprake van een hoger risico, maar dat was in de jaren 2001 en 2002 ook het geval, zodat niet kan worden geconcludeerd dat dit feit in 2003 tot meer onveiligheid zou hebben geleid;
- snelheid: dit blijkt maar bij drie dodelijke slachtoffers de oorzaak te zijn; dit is in vergelijking met andere jaren een laag aantal, dus dit kan geen verklaring zijn van de opgetreden stijging.

Van geen van deze factoren kan dus worden aangetoond dat dit de oorzaak is van de stijging van het aantal doden op 120 km-wegen. Ter informatie geef ik u een overzicht van de toedracht van ongevallen waarbij verkeersdoden vielen op 120 km/uur-wegen:

Toedrachten van ongevallen waarbij de verkeersdoden op 120 km/uur wegen vielen.

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Totaal op alle 120 km/uur wegen	57	59	77	64	68	89
Rijtechnische oorzaken (macht over stuur verliezen, verkeerd invoegen, verkeerd gebruik bedieningsmechanisme, bocht fout nemen)	17	10	25	14	28	19
Slippen door olie, bladeren etc en door ijsel/ sneeuw/opvriezen;	4	3	0	6	0	17

weersomstandigheden						
Onvoldoende of juist teveel rechts rijden	4	11	10	9	7	6
Onvoldoende afstand bewaren	3	2	5	6	4	9
Te snel rijden	2	3	2	0	1	3
Onvoorzichtig oversteken of op weg lopen	2	6	7	7	1	4
Diversen (spookrijder, lekke band, obstakel op de weg, slaap/ziekte)	1	7	6	1	5	6
Onbekend/geen toedracht	24	17	22	21	22	25

Alleen het aantal gevallen van slippen en weersomstandigheden is in 2003 beduidend hoger dan in eerdere jaren. Van de zeventien dodelijke slachtoffers in deze categorie vielen er zes door weersomstandigheden, inclusief slippen als gevolg van sneeuw, ijzel of opvriezen. Dat is in vergelijking met eerdere jaren relatief veel, maar kan de stijging van meer dan twintig doden in 2003 ten opzichte van 2002 maar ten dele verklaren.

Het is dus moeilijk om een specifieke oorzaak voor de stijging op de 120 km-wegen aan te wijzen. Specifieke maatregelen om dit probleem aan te pakken zijn derhalve moeilijk te noemen. Dit neemt niet weg dat ik mij deze stijging ter harte neem, zeker in mijn rol als wegbeheerder van juist deze categorie wegen. In het komende jaar zal ik bezien welke mogelijkheden er zijn om de verkeersveiligheid op de rijkswegen, in het bijzonder de 120 km-wegen verder te verbeteren.

2. **Vragen van het lid Dijksma aan de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap over de stijging van het aantal verkeersdoden.**
1. Wat is uw oordeel over de stijging van het aantal verkeersdoden in het afgelopen jaar met maar liefst twee procent? Hoe beoordeelt u deze stijging in het licht van het huidige kabinetsbeleid?
 1. Zoals ik hiervoor heb aangegeven vind ik de stijging van het aantal verkeersdoden in het afgelopen jaar zorgwekkend. We zullen alle zeilen bij moeten zetten om de ambitieuze doelstelling van maximaal 900 doden in 2010 te halen. Ondanks de stijging van het aantal doden in 2003 is deze doelstelling nog steeds haalbaar, ervan uitgaande dat de voorgenomen maatregelpakketten (waaronder mijn rijbewijsplannen) volledig tot uitvoer worden gebracht.
 2. Welke oorzaken liggen aan de stijging ten grondslag?
 2. Zie paragraaf 1 over de verkeersongevallenanalyse 2003.
 3. Wat vindt u van uitspraken van verkeersveiligheidsorganisatie 3VO die al in maart heeft laten weten dat de stijging van het aantal verkeersslachtoffers te maken zou kunnen hebben met minder investeringen in verkeersveiligheid?
 3. Er is juist méér geld beschikbaar voor verkeersveiligheid dan in het verleden. De stijging van het aantal dodelijke slachtoffers kan dus niet liggen aan minder investeringen in verkeersveiligheid.
 4. Is de toename van verkeersslachtoffers vooral waarneembaar in de steden (waaronder 30 km gebieden) of op het platteland?
 4. Zie paragraaf 1 over de verkeersongevallenanalyse 2003.
 5. Hoeveel procent van de Nederlandse vrachtwagens rijdt daadwerkelijk met een dode hoekspiegel?
 5. Zoals u weet dienen Nederlandse vrachtwagens met een maximum toelaatbaar gewicht boven 3500 kg te zijn voorzien van een dode hoekspiegel of een camera-systeem. Er is geen meting verricht naar het percentage, maar feit is wel dat een vrachtwagen zonder een dergelijke voorziening bij de jaarlijkse APK wordt afgekeurd. Het is dus zeer waarschijnlijk dat alle vrachtwagens zijn voorzien van een zichtveldverbeterend systeem.
 6. Hoeveel procent van de bussen in het openbaar vervoer is met een dode hoekspiegel uitgerust?
 6. Dat is niet bekend. De verplichtstelling is niet van toepassing op bussen.
 7. Gaat u op grond van deze zorgwekkende ontwikkeling het programma Duurzaam Veilig door middel van een financiële bijdrage een extra impuls geven?
 7. Ondanks de stijging van het aantal verkeersslachtoffers in 2003 is de doelstelling voor slachtofferreductie in het verkeer in 2010 nog steeds haalbaar. De te halen doelstelling voor een slachtofferreductie vormt een ambitieuze uitdaging die zowel door nationale maatregelen als door regionale en lokale maat-

regelen moet worden gerealiseerd. Er is voldoende geld gereserveerd voor de nationale maatregelen zoals bijvoorbeeld het rijbewijsbeleid en voorlichtingscampagnes. Daarnaast worden voor het verkeersveiligheidsbeleid in de regio (Duurzaam Veilig-maatregelen) via de Brede Doeluitkering (BDU) voldoende financiële middelen beschikbaar gesteld om de doelstelling te kunnen halen.

8. Bent u bereid om een commissie in te stellen, zoals de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid voorstelt, die binnen een jaar met concrete aanvullende maatregelen komt om het verkeersveiligheidsbeleid te verbeteren?
8. Het idee van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) om over een jaar met alle partners die betrokken zijn bij verkeersveiligheid een verkeersveiligheidsakkoord te sluiten spreekt mij zeer aan. Ik ben met de SWOV in gesprek om te bezien op welke wijze hieraan invulling kan worden gegeven.
9. Wanneer wordt er nu eindelijk eens een begin gemaakt met de introductie van onderwijs in verkeersveiligheid op middelbare scholen?
9. De scholen voor het voortgezet onderwijs zijn binnen de wettelijke kaders vrij om hun onderwijs in te richten. Van overheidswege wordt wel aandacht geschonken op het gebied van verkeerseducatie voor de jeugd. In het ontwerp kerndoelen voor de onderbouw is in het leergebied Mens en Natuur als kern-doel 39 opgenomen: "De leerling leert hoe hij de veiligheid van verschillende levenssituaties (wonen, leren en werken, uitgaan, deelname aan het verkeer) voor zichzelf en anderen positief kan beïnvloeden". Om de aandacht voor verkeersveiligheid te vergroten organiseren de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Onderwijs, Cultuur en Wetenschap in het schooljaar 2004/2005 in samenwerking met 3VO, de regionale partners verkeersveiligheid en TeamAlert een wedstrijd "Risico in het Verkeer". Deze wedstrijd sluit aan bij de nieuwe kerndoelen en daarmee op het reguliere lesprogramma in de onderbouw van het voortgezet onderwijs. Met deze wedstrijd kan verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs een impuls krijgen.

3. **AVV-Rapport "Ontwikkelingen in de verkeersveiligheid tussen 2010 en 2020"**

Bij brief van 22 maart 2004 zond ik u het rapport "Ontwikkelingen in de verkeersveiligheid tussen 2010 en 2020" van de Adviesdienst voor Verkeer en Vervoer (AVV). Hierbij geef ik u de beloofde reactie op dat rapport.

In de voorbereidingen voor de Nota Mobiliteit was er behoefte ontstaan aan meer inzicht in de ontwikkelingen in de verkeersonveiligheid na 2010. De AVV heeft daarom een eerste inschatting gemaakt van die ontwikkelingen. Het zou moeten gaan om een eerste verkenning van kwalitatieve aard. Een eventuele volgende stap kan dan een meer kwantitatieve inschatting van de ontwikkelingen zijn.

De belangrijkste conclusie uit het rapport is dat er, zonder een nieuwe impuls, na 2010 een eind zal komen aan de dalende lijn in de aantallen verkeersslachtoffers. Hiervoor zijn twee belangrijke oorzaken aan te wijzen. Ten eerste leidt de sterke toename van het goederenvervoer tot meer en ernstiger conflicten. Ten tweede leidt de toename van het aantal ouderen tot een substantiële toename van het aantal kwetsbaren in het verkeer. Ook ruimtelijke, sociaal-culturele, bestuurlijke en technologische ontwikkelingen zijn onderzocht. De inschatting is dat deze ontwikkelingen geen significante effecten zullen opleveren voor de verkeersveiligheid; het zal per saldo gaan om een licht positief effect.

De eindconclusie is dat de dalende lijn in aantallen slachtoffers na 2010 alleen is te realiseren met extra impulsen ten behoeve van de verkeersveiligheid.

In de Nota Mobiliteit geef ik aan hoe ik deze onderzoeksresultaten heb meegenomen. Vooruitlopend op de Nota Mobiliteit kan ik u melden dat de ambitie van het kabinet is om de dalende trend in aantallen doden en ziekenhuisgewonden ook na 2010 te blijven vasthouden. Het beleid zal hierop worden afgestemd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs