

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon

-

Datum

14 mei 2007

Ons kenmerk

DGP/WV/U.701183

Onderwerp

Kamervragen

Doorkiesnummer

-

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

2060713680

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de door de leden Van der Staaij en Duyvendak gestelde vragen over de forse toename van dodelijke fietsongevallen.

1. Heeft u kennisgenomen van de toename met meer dan 20% van het aantal dodelijke fietsongevallen in 2006 ten opzichte van 2005?
1. Ik heb kennisgenomen van de toename van een stijging met 19% van het aantal verkeersdoden onder fietsers in 2006. Ik constateer dat het aantal doden onder fietsers de afgelopen jaren wisselend is geweest, maar ook dat er, anders dan bij andere vervoerswijzen, geen dalende trend in zit (zie het overzicht hieronder).

2001	2002	2003	2004	2005	2006
225	195	219	180	181	216

2. Hoe verklaart u deze forse stijging?
2. Zoals ik in mijn brief van 23 april 2007 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 29 398, nr. 50) heb aangegeven, is in 2006 ten opzichte van 2005 het aantal verkeersdoden onder oudere fietsers toegenomen. Tevens is het aantal botsingen tussen (vracht)auto's en fietsers toegenomen. Uit de ongevalcijfers blijkt dat de meerderheid van het aantal ongevallen plaatsvindt op kruisingen of oversteekplaatsen. De meerderheid van de fietsers komt te overlijden op wegen binnen de bebouwde

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171

Fax 070 - 351 7895

Internet www.minvenw.nl

kom. Anders dan bericht in sommige media, vormen de eenzijdige ongevallen met dodelijke afloop een beperkte groep van min of meer constante omvang (14 in 2006).

Helaas is het op dit moment nog niet mogelijk een meer precieze verklaring voor de stijging te geven. Daarvoor is nader onderzoek nodig om meer te weten over de oorzaken van ongevallen. Eerst dan kan worden bepaald welke maatregelen kunnen worden genomen. Dat juist onder de meest risicovolle groep fietsers - de ouderen - het aantal slachtoffers het sterkst gestegen is, is hierbij een punt van extra zorg.

Bij de analyse van de dode hoek ongevallen in 2006 vallen enkele bijzonderheden op, namelijk:

- Vrijwel alle ongevallen gebeuren bij daglicht, bij droog weer en in de bebouwde kom;
- Een verdeling over de maanden laat geen trend zien;
- Er is geen sprake van alcoholgebruik bij deze ongevallen;
- De stijging betreft voornamelijk oudere verkeersdeelnemers.

3. Wat wilt u doen om deze zorgelijke ontwikkeling om te buigen?

3. Ik vind dit net als u een zorgelijke ontwikkeling. Ik ben voornemens om de volgende activiteiten te ontplooiën om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren:

- *Fietsveiligheid algemeen:*
 - Conform de uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit draagt Veilig Verkeer Nederland (VVN) zorg voor agendering van verkeersveiligheid op het lokale niveau. In samenwerking met andere partijen werkt VVN een actieprogramma uit voor het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers binnen de bebouwde kom;
 - Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor de fietser in het verkeer (ook kinderen en ouderen) is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle wegbeheerders en maatschappelijke organisaties. Ik ga met deze partijen bezien welke mogelijkheden bestaan om het aantal fietsslachtoffers te verminderen. Zo onderzoek ik samen met de Fietsersbond de mogelijkheid om te komen tot fietslessen (voertuigbeheersing) voor de kwetsbare groepen. Zoals aangegeven in genoemde brief wil ik in samenwerking met de andere wegbeheerders de CROW-richtlijnen screenen en bezien hoe deze beter op elkaar kunnen worden afgestemd en toegepast. Voor voertuigveiligheid verwijs ik naar het onderstaande voorstel over botscompatibiliteit.
- *Dode hoek ongevallen:* Vanaf januari 2007 is volgens een Europese richtlijn voorgeschreven dat alle nieuwe vrachtwagens zijn uitgerust met een zogenaamd vooruitkijksysteem. Dit systeem verbetert het zicht aan de voorzijde van de vrachtauto waar veel ongevallen plaatsvinden. Dit systeem kan een spiegel zijn, maar ook een camerasysteem. Op dit moment wordt in een demonstratieproject onderzocht wat de eventuele verschillende effecten zijn van beide systemen. Medio dit jaar zijn de resultaten bekend. Ik ben voornemens de resultaten te zijner

tijd in Europees verband onder de aandacht te brengen. Binnen de EU wordt voor de zomer een besluit verwacht over het voorstel om alle Europese vrachtauto's van minder dan 7 jaar oud verplicht uit te rusten met extra zichtveldverbeterende systemen.

Voor wat betreft voorlichting over de dode hoek zet ik een breed pakket aan middelen in om de diverse doelgroepen op verschillende manieren te informeren over de gevaren van de dode hoek. Zo is het afgelopen najaar de voorlichtingsactie 'blijf uit de dode hoek, daar kun je mee thuiskomen' van start gegaan. De voorlichtingsactie wordt dit jaar voortgezet onder andere met het kinderboek 'Ontsnapt uit de dode hoek' en extra verkeerslessen. Voor de vrachtwagenchauffeurs is een speciale folder ontwikkeld en verspreid. De folder gaat in op het regelmatig afstellen en goed gebruik van de spiegels. Samen met de branche en verzekeringsmaatschappijen wordt het aantal van de zogenaamde spiegelfastelplaatsen voor chauffeurs verder uitgebreid.

- *Botscompatibiliteit*: Vorig jaar heeft de Tweede Kamer een amendement aangenomen. Dit amendement behelst een onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheden om door middel van een beperkt aantal technische aanpassingen van auto's het aantal slachtoffers onder fietsers substantieel te verminderen. In samenwerking met de Fietsersbond wordt het onderzoeksvoorstel uitgewerkt. In dat onderzoek wordt, mede naar aanleiding van een eerdere studie, aandacht besteed aan de volgende aspecten:
 - Literatuurstudie naar en analyse van ongevalbestanden van auto-fiets botsingen;
 - Een studie naar optimale voorkanten van auto's;
 - Een studie naar de effecten van beschermende instrumenten op auto's;
 - Het opstellen van een beoordelingssysteem voor de botsvriendelijkheid van auto's.
4. Waarom wordt bij dodelijke ongevallen nog steeds niet het bloed van slachtoffers standaard gecontroleerd op alcohol? Wanneer zal dit wel standaard plaatsvinden?
4. Om maatregelen te kunnen treffen die bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid is een goed en betrouwbaar inzicht in de oorzaak van verkeersongevallen nodig. Voor dat inzicht is het niet noodzakelijk dat standaard wordt gecontroleerd of het bloed van de slachtoffers van dodelijke ongevallen alcohol bevat. Dat inzicht kan bij benadering ook op andere wijze dan via een zogenaamd postmortem-onderzoek worden verkregen die wetenschappelijk even betrouwbaar is.

Bovendien is reeds voldoende wetenschappelijke informatie voorhanden om maatregelen te kunnen nemen die het gebruik van alcohol in het verkeer verder kunnen terugdringen. Ik acht daarom thans een als standaard voorgeschreven postmortem-onderzoek onvoldoende toegevoegde waarde hebben.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings