

Vergaderjaar 2012–2013

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 346**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 december 2012

Hierbij informeer ik u over het aantal ernstig verkeersgewonden in 2011. Dit cijfer wordt bepaald op basis van gegevens uit de politieregistratie en ziekenhuis-administratie volgens een door de SWOV ontwikkelde methodiek. Het aantal is toegenomen van 19 100 in 2010 tot 20 100 in 2011. Dit is een stijging van 5,2%. De stijgende trend van de afgelopen jaren zet zich hiermee helaas door.

Op basis van de beschikbare informatie van ernstige verkeersongevallen over 2011 is het niet mogelijk uitsplitsingen in absolute aantallen te maken naar subgroepen zoals leeftijd, vervoerswijze of wegkenmerken. Alleen op basis van de registratie van ernstig verkeersgewonden in de Landelijke Medische Registratie kunnen voor enkele subgroepen indexcijfers en verdelingen worden gepresenteerd. Hieruit wordt bevestigd dat vooral ongevallen met fietsers en ouderen in aantal blijven toenemen. Bij deze (veelal enkelvoudige) ongevallen wordt de politie vaak niet ter plaatse geroepen. Het verbeteren van de registratie van verkeersongevallen is van groot belang. De minister van Veiligheid en Justitie heeft diverse verbetermaatregelen genomen, waarvan de effecten nog zichtbaar moeten worden. Zelf ben ik parallel actief op zoek naar alternatieve informatiebronnen over verkeersongevallen.

De stijging van het aantal ernstig gewonde fietsers is grotendeels te verklaren doordat er meer wordt gefietst door 50-plussers. Dit zijn fietsers met een verhoogd risico op ongevallen met letsel. Het fietsgebruik in deze groep is in de periode 1993–2009 gestegen met circa 60%. Dit komt zowel door de vergrijzing als een toename in het fietsgebruik per persoon. Bij de vaststelling van de doelstelling voor 2020 is destijds met dit laatste geen rekening gehouden. Met het oog op deze ontwikkeling ga ik opnieuw naar deze doelstelling kijken. Ik zal u hierover medio 2013 informeren. Vanzelfsprekend span ik mij maximaal in om het aantal verkeersslachtoffers zo laag mogelijk te houden, maar voel er niet voor om maatregelen te treffen die de mobiliteit van ouderen aantast gezien de positieve gezondheidseffecten van bewegen.

De problematiek speelt zich met name af op het lokale wegennet. Mijn rol als minister is vooral partijen te faciliteren en te voorzien van noodzakelijke kennis om gerichte maatregelen te kunnen nemen. In de Beleidsimpuls verkeersveiligheid (29 398, nr. 340) heb ik daarom met de decentrale overheden en maatschappelijke partners 23 maatregelen opgesteld, speciaal gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid van de ouderen en fietsers. Eén van de maatregelen is dat ik met gemeenten heb afgesproken dat zij in 2013 aan de slag gaan met het aanpakken van de fietsonveilige situaties in hun gemeenten. Ik laat daarom nu een inventarisatie naar fietsveiligheid best-practices binnen gemeenten uitvoeren die leiden tot een modelaanpak die gemeenten kunnen gebruiken.

Daarnaast heb ik intussen diverse onderzoeken gestart om meer inzicht te krijgen in de aard en oorzaak van fietsongevallen met als doel aanvullende maatregelen te vinden om deze ongevallen te voorkomen. De eerste resultaten zijn al bekend. De recente studie van het **Kennisinstituut voor mobiliteit** «opstappen als het kan, afstappen als het moet» brengt in beeld dat vooral het gedrag van de (oudere) fietser oorzaak is van ongevallen. Ouderen moeten zich bewust zijn van hun eigen kwetsbaarheid. Met de maatschappelijke partners zoals de ouderenbonden en de Fietsersbond heb ik, in het kader van Blijf Veilig Mobiel, afgesproken senioren meer bewust te maken van de risico's en ze handvatten te bieden, zoals trainingen en fysieke testen om zo lang mogelijk veilig te blijven fietsen. Ook bieden VVN en de Fietsersbond fietscursussen aan voor de (elektrische) fiets.

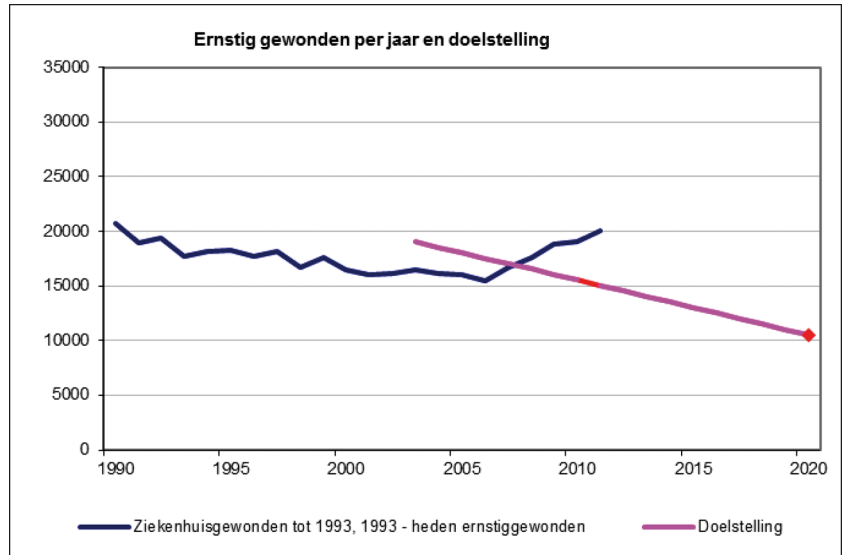
Verder heb ik **VeiligheidNL** onderzoek laten uitvoeren naar ongevallen met fietsen waaronder elektrische fietsen. VeiligheidNL heeft slachtoffers van een fietsongeval die hiervoor bij de Spoedeisende Hulp zijn geweest, geïnterviewd. De eerste analyses wijzen uit dat de snelheid van de elektrische fiets geen rol speelt bij de toedracht van een ongeluk, maar wel de wijze van op- en afstappen en het gewicht van de fiets.

De **SWOV** voert eveneens onderzoek uit naar de veiligheid van fietsers. Eind 2013 zijn de resultaten beschikbaar van een diepteonderzoek naar verplaatsingsgedrag van 50-plussers en de relatie tot ongevallen.

Fietsen is leuk en gezond. Dat moeten we dus vooral blijven doen. Samen, overheden, maatschappelijke organisaties en de fietsers zelf moeten we er nu voor zorgen dat het veilig is en blijft.

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

**Ontwikkeling aantal ernstig verkeersgewonden en doelstelling (werkelijke omvang)**



**Ontwikkeling ernstig verkeersgewonden met of zonder betrokkenheid van een motorvoertuig (index-cijfer obv cijfers Landelijke Medische Registratie)**

