

Vergaderjaar 2012–2013

**29 398**

**Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 370**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 22 mei 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister voor Infrastructuur en Milieu over de brief van 24 april 2013 over cijfers verkeersdoden 2012 (Kamerstuk 29 398, nr. 368)

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 21 mei 2013. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Paulus Jansen

De adjunct-griffier van de commissie,  
Blacquière

### Vraag 1

Waarom heeft u als doel om het gehele rijkswegennet pas in 2020 op het niveau van minimaal drie sterren (in het kader van de Road Protection Scores en het European Road Assessment Programme) te krijgen, terwijl momenteel al 99% van de wegen hieraan voldoet? Waar is die 1% en zijn daar ongelukken gebeurd?

### Antwoord 1

De resterende 1% (feitelijk 0,7%) betreft circa 36 km. Dit zijn voornamelijk kleine delen van N18, N35 en N33 in het oosten van het land. Hiervan is de N33 in de realisatiefase, voor N18 wordt naar verwachting binnenkort een tracé besluit genomen en voor de N35 is recent een motie aangenomen om dit traject mee te nemen in Meer Veilig. Specifiek voor die kleinere trajecten wordt geen uitsplitsing gemaakt van de verkeersongevallen die geregistreerd zijn. Het jaar 2020 is als doel gekozen omdat de benodigde maatregelen zo meegenomen kunnen worden in de projecten.

### Vraag 2

Kunt u de verdeling van het aantal slachtoffers naar vervoerswijzen ook in percentage van het totaal gebruik per vervoerswijzen in beeld brengen? Met andere woorden: hoe groot is de kans slachtoffer te worden per vervoerswijze?

### Antwoord 2

De meest recente mobiliteitsgegevens betreffen 2011. Daarom staan hieronder de verkeersdodencijfers van 2011.

#### Vervoerswijzen 2011 (mld km.)

Totaal gereisde kilometers	Auto bestuurder	Auto passagier	Trein	Bus/tram/metro	Brom-/snorfiets	Fiets	Lopen
189,9	98,4	41,7	13,8	5,2	1,2	15	5,3

© Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen 16-5-2013

#### Verkeersdoden 2011, Werkelijke omvang

Totaal gereisde kilometers	Personenauto	Trein	Bus/tram/metro	Brom-/snorfiets	Fiets	Voetganger
	231			74	200	74

© Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen 16-5-2013

### Vraag 3

Is een uitsplitsing te maken naar gewone en elektrische fietsen? Kunt u aangeven in hoeveel procent van de gevallen er sprake is van het gebruik van een elektrische fiets door ouderen?

### Antwoord 3

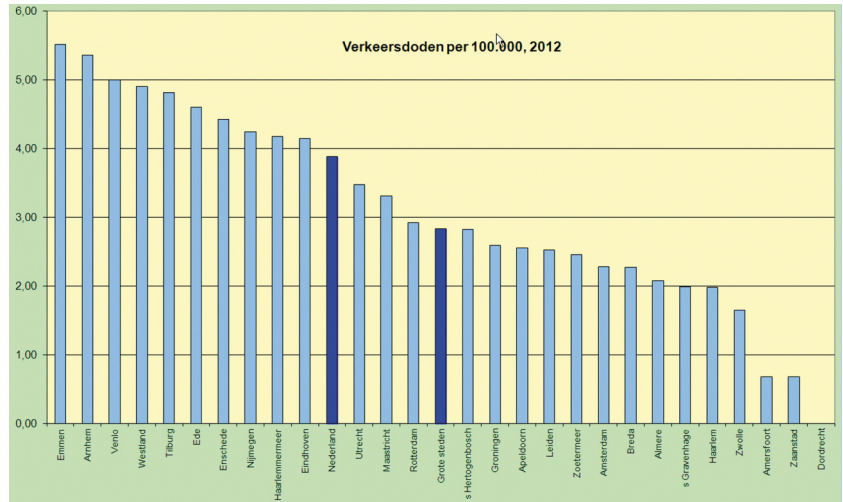
De politieregistratie geeft hiervoor geen aparte cijfers. Daarom heb ik onderzoek naar ongevallen met de elektrische fiets laten uitvoeren door VeiligheidNL. Dit rapport is beschikbaar op de website van VeiligheidNL. De conclusie die het meest betrekking heeft op uw vraag is dat de kenmerken van een elektrische fietsongeval met senioren niet afwijken van de kenmerken voor fietsongevallen met senioren in het algemeen. Ook heb ik de SWOV opdracht gegeven tot een nadere dieptestudie naar ongevallen onder fietsende senioren. Deze resultaten verwacht ik eind 2013.

#### Vraag 4

Kunt u aangeven in welke gemeenten er bovengemiddeld veel verkeersslachtoffers vallen?

#### Antwoord 4

Hieronder staat de grafiek van de verkeersdoden voor gemeenten met meer dan 100.000 inwoners van 2012. CBS mag vanwege privacy geen data van kleinere gemeenten vrijgeven. Uiteraard zijn deze cijfers per jaar weer anders. Voor de verkeersgewonden (licht tot zwaar) is deze exercitie niet mogelijk. Daarvoor ontbreken de benodigde data.



#### Vraag 5

Hoeveel verkeersdoden zijn gevallen op de wegen waar de maximumsnelheid in 2012 is verhoogd naar 100 of 120 km/u.

#### Antwoord 5

Op de wegen waar de maximumsnelheid in 2012 is verhoogd naar 100 zijn geen doden gevallen. Er zijn geen wegen waar de maximumsnelheid in 2012 is verhoogd naar 120 km/u.

#### Vraag 6

Kan met het aantal verkeersdoden op wegen waar 130 km/u is toegestaan (twee in totaal) worden geconcludeerd dat de snelheidsverhoging naar 130 km/u geen nadelig effect heeft op de verkeersveiligheid?

#### Antwoord 6

De cijfers hebben betrekking op een korte periode (1 september – 31 december, met uitzondering van de trajecten van het experiment). Zoals ik steeds heb aangegeven is het daarom te vroeg om nu al te concluderen dat er geen nadelig effect is op de verkeersveiligheid. Het feit dat er geen grote toename te zien is, geeft in combinatie met de langere ervaringen op de trajecten van het experiment inmiddels wel een indicatie dat de snelheidsverhoging niet tot verslechtering van de verkeersveiligheid leidt. Deze conclusie kan echter pas na een aantal jaar definitief getrokken worden, als er meer gegevens beschikbaar zijn.

#### Vraag 7

Kunt u aangeven hoeveel procent van al het verkeer, uitgedrukt in vervoersuren, op respectievelijk gemeentelijke, provinciale en landelijke wegen plaatsvindt?

Antwoord 7

Nee. Ik beschik niet over vervoersuren op de wegen van alle wegbeheerders.

Vraag 8

Hoe valt te duiden dat bij alle wegbeheerders samen een stijging te zien is van het aantal verkeersdoden op 60, 100 en 120 km/u-wegen, terwijl de meeste kilometers ook op het onderliggende (langere) wegennet gemaakt worden? Komt dit door de wegw kwaliteit? Kunnen zaken als onbekendheid met de weg, woon-werkverkeer versus recreatief verkeer, het gebruik van autonavigatie, alcohol/drugs, tijdstip, weersconditie een verklaring zijn? Is het verschil tussen enkelvoudige en meervoudige ongelukken daarbij in beeld?

Antwoord 8

Een dergelijke generieke analyse kan niet gemaakt worden. Daarom lopen er zeer veel specifieke onderzoeken naar type ongevallen, maatregelen, locaties van de ongevallen, etc.

Vraag 9

Hebben de maatregelen inzake het alcoholslot en 2todrive al effect gehad op de cijfers over het aantal verkeersdoden in 2012?

Antwoord 9

Om effecten van maatregelen te meten zijn specifieke evaluatieonderzoeken nodig. Voor het Alcoholslot zullen de eerste resultaten over effecten eind 2014 beschikbaar komen. Effecten op recidive alcoholgebruik zullen in de jaren daarna beschikbaar komen. Voor 2ToDrive zijn de eerste resultaten al bekend in de vorm van hogere slagingspercentages. Vanaf 2015 verwacht ik meer resultaten te kunnen melden. De verwachting is uiteraard dat deze maatregelen komende jaren een verdere impuls zullen geven aan een nog verdere daling van het aantal doden en ernstige gewonden onder autobestuurders.

Vraag 10

Heeft de in 2012 vastgestelde beleidsimpuls verkeersveiligheid al effect gehad op de cijfers over het aantal verkeersdoden in 2012? Kunt u aangeven wat voor concrete resultaten u denkt te behalen met de beleidsimpuls verkeersveiligheid? Kunt u een schatting geven van hoeveel (dodelijke) slachtoffers er per jaar minder zullen vallen door de beleidsimpuls verkeersveiligheid en kunt u aangeven in welke doelgroep(en) u met name een reductie van de (dodelijke) slachtoffers verwacht?

Antwoord 10

De uitvoering van de maatregelen uit de beleidsimpuls is in volle gang en loopt door tot en met 2014 en soms verder. De eerste effecten zullen in de cijfers over 2013 en 2014 zichtbaar worden. De SWOV heeft op mijn verzoek het effect van de maatregelen doorgerekend. Het pakket nieuwe maatregelen in de Beleidsimpuls kan zorgen voor een extra reductie van maximaal 50 verkeersdoden en 1.000 tot 2.500 ernstig verkeersgewonden per jaar. Gezien de focus van de maatregelen op de risicogroepen ouderen en fietsers is een groot deel van de veiligheidswinst in die groepen te verwachten.

Vraag 11

Is aan te geven wat de gemiddelde leeftijd was van de ouderen, gezien het grote verschil tussen 66 en 85 jaar?

#### Antwoord 11

Nee. Dit kan niet per leeftijd. Het kan wel per leeftijdsklasse voor het aantal door de politie geregistreerde verkeersslachtoffers. Dit staat in onderstaande tabel.

#### Verkeersdoden naar leeftijd, periode 2007–2012

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
0 – 4 jaar	4	5	2	4	5	6
5 – 11 jaar	14	7	8	7	5	8
12 – 15 jaar	21	18	17	9	17	14
16 – 17 jaar	31	28	23	18	11	12
18 – 24 jaar	138	107	128	98	89	81
25 – 29 jaar	56	55	49	42	36	39
30 – 34 jaar	49	52	32	41	30	32
35 – 44 jaar	98	92	82	67	64	75
45 – 54 jaar	75	101	76	78	68	66
55 – 59 jaar	46	35	30	33	36	38
60 – 64 jaar	32	36	37	34	31	35
65 – 69 jaar	39	32	38	32	43	42
70 – 79 jaar	99	101	91	83	100	107
80 – 89 jaar	83	75	95	81	112	85
90 jaar en ouder	6	6	12	13	14	10
Totaal	791	750	720	640	661	650

Bron: CBS + DVS

#### Vraag 12

Waarom zijn de leeftijdsklassen soms 5 jaar (60–64) en soms 15 jaar (65–79)?

#### Antwoord 12

Deze indeling is gebaseerd op relevantie voor verdere analyses (16–17 jaar brommer, 18–24 jaar jonge bestuurders, 65+ gepensioneerd) en wordt veranderd als daar noodzaak toe is.

#### Vraag 13

Is het mogelijk om de leeftijdsklassen per vervoerswijze in beeld te brengen?

## Antwoord 13

### Leeftijd naar vervoerswijze

2012	Personen- auto	Bestel- auto	Vracht- auto	Bus	Motorfiets/ -scooter	Gemot. inval. vtg	Brom/ snorfiets	Fiets	Voet- ganger	Overig/ onbekend	Totaal
0-4 jaar	1	0	0	0	0	0	0	2	3	0	6
5-11 jaar	4	0	0	0	0	0	0	2	2	0	8
12-15 jaar	2	1	0	0	0	0	0	11	0	0	14
16-17 jaar	3	0	0	0	0	0	2	4	2	1	12
18-24 jaar	54	0	2	0	8	0	4	5	8	0	81
25-30 jaar	24	3	0	1	4	0	4	2	4	1	43
31-35 jaar	16	3	1	0	6	0	1	3	3	0	33
36-45 jaar	36	0	1	0	16	1	7	13	5	0	79
46-55 jaar	25	3	1	0	15	1	6	8	4	1	64
56-60 jaar	12	0	1	0	2	2	5	10	5	0	37
61-65 jaar	8	1	1	0	1	1	3	15	4	0	34
66-70 jaar	14	1	0	0	0	3	5	21	4	0	48
71-80 jaar	15	0	0	0	2	7	4	67	13	0	108
81-90 jaar	15	0	0	0	0	14	3	33	11	0	76
91 jaar e.o	3	0	0	0	0	0	0	4	0	0	7
Totaal	232	12	7	1	54	29	44	200	68	3	650

Bron CBS, RWS

### Vraag 14

Is het aantal ernstige slachtoffers gestegen?

### Antwoord 14

Het aantal ernstig verkeersgewonden was in 2010 19.200 en is gestegen naar 20.100 in 2011. Ik zal u in november, als alle ziekenhuisgegevens beschikbaar zijn, informeren over het aantal ernstig gewonden in 2012.

### Vraag 15

Wat is de verklaring voor het oponthoud in de daling van verkeersdoden in personenauto's?

### Antwoord 15

Een stijging van 1 verkeersdode ten opzicht van de dalende lijn tot en met 2011 kan statistisch niet geduid worden als oponthoud.

### Vraag 16

Is er een relatie tussen de stijging van het aantal verkeersdoden met «gemotoriseerd invalide voertuig» en een toenemend gebruik van scootmobiel

### Antwoord 16

Op basis van de huidige beschikbare gegevens kan ik dat niet bevestigen. Ik heb VeiligheidNL opdracht gegeven onderzoek te doen naar ongevallen met scootmobielen. Dit onderzoek zal in de komende maanden worden afgerond. Overigens streef ik ernaar om iedereen zo lang mogelijk zelfstandig veilig aan het verkeer deel te laten nemen.

### Vraag 17

Waarom worden de completere cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) niet vermeld (bijvoorbeeld met een verdeling naar provincie)?

### Antwoord 17

Elke dataset heeft eigen omissies. CBS registreert bijvoorbeeld alleen slachtoffers die in de Gemeentelijke Basisadministratie Persoonsgegevens staan. Als basis voor het verkeersveiligheidsbeleid combineer ik beschikbare relevante datasets die in Nederland voor handen zijn.

Vraag 18

Is er een verschil tussen de interpretaties van uzelf en van het CBS inzake de verkeersdodencijfers, aangezien het CBS in tegenstelling tot u niet de conclusie trekt dat 2010 en 2011 uitzonderlijke jaren waren?

Antwoord 18

Nee, er is geen verschil in interpretatie. Het CBS beperkt zich tot het weergeven van de feitelijke cijfers betreffende verkeersdoden in Nederland. I&M maakt mede op basis van deze cijfers analyses, trekt conclusies en doet aanbevelingen.

Vraag 19

Is er in statistische zin sprake van stagnatie of trendbreuk nu drie jaar op rij het aantal verkeersdoden tussen 640 en 661 ligt, terwijl in de jaren voorafgaand sprake was van een duidelijke dalende trend in het aantal slachtoffers?

Antwoord 19

Statistisch gezien kan deze conclusie niet getrokken worden. De dalende trend van de verkeersdoden is door de stijging in 2011 niet gewijzigd.

Vraag 20

Kunt u bij tabel 1 aangeven hoe de aantallen zich verhouden tot de feitelijke deelname van de diverse leeftijdscategorieën in het totale wegverkeer?

Antwoord 20

Nee, want over deze data beschik ik niet.

Vraag 21

Kunt u bij tabel 2 aangeven hoe de aantallen zich verhouden tot de feitelijke aandelen van de verschillende vervoersmodaliteiten in het totale wegverkeer?

Antwoord 21

Ik verwijs u hierbij naar het antwoord op vraag 2.

Vraag 22

Kunt u bij tabel 3 aangeven hoe de aantallen zich verhouden tot het aandeel van elk type weg in het totaal aantal kilometers wegen in Nederland?

Antwoord 22

Nee. Ik kan wel per wegbeheerder het totaal aantal kilometers weg aangeven. Dit is dus een aanvulling op tabel 4:

Rijkswegen: 5121 km

Provinciale wegen: 7863 km

Gemeentelijk en waterschap: 124.707 km

Dat maakt het totaal aantal wegen in Nederland in 2011 137.692 km.

Vraag 23

Waarom wordt het voorbehoud gemaakt «geregistreerd door de politie»?

Antwoord 23

De politie is in principe bij elk dodelijk ongeval aanwezig maar in een enkele situatie is dat niet het geval, bijvoorbeeld wanneer iemand als gevolg van een verkeersongeval in het buitenland, overlijdt, wordt dit wel door het CBS geregistreerd maar niet door de politie. Ook de scootmobiel die een eenzijdig ongeluk heeft, kan op eigen gelegenheid naar het

ziekenhuis zijn gegaan en daar alsnog zijn komen te overlijden. Dit wordt evenmin door de politie geregistreerd.

#### Vraag 24

Kunt u toelichten waarom het registratiecijfer van de politie op 86,5% staat in 2012, terwijl het doel is om een sluitende politieregistratie te hebben? Kunt u aangeven wanneer de politie over zal gaan op 100% registratie van alle dodelijke ongevallen?

#### Antwoord 24

Bij alle ernstige verkeersongevallen waarbij de politie aanwezig is en waarbij sprake is van dodelijke slachtoffers, vindt registratie hiervan door de politie plaats. De politie is echter niet bij alle ongevallen aanwezig en dat verklaart onder andere het verschil met de CBS-cijfers. Indien betrokkene bijvoorbeeld na een eenzijdig ongeval zelf naar het ziekenhuis is gegaan en daar alsnog overlijdt komt betrokkene via de ziekenhuisregistratie terug in de CBS registratie maar is hij als zodanig niet in de politieregistratie terug te vinden. Door ICT aanpassingen en instructie blijft de politie continu sturen op verbeteringen van registratie in zijn algemeenheid.

#### Vraag 25

Kunt u precies aangeven hoe u tot het percentage van 86,5% bent gekomen als cijfer voor de politieregistratie?

#### Antwoord 25

562 door de politie geregistreerde slachtoffers gedeeld door 650 slachtoffers werkelijke omvang die door CBS zijn geregistreerd:  
 $562/650 * 100 = 86,5\%$ .

#### Vraag 26

Kunt u aangeven wat het registratiepercentage van de politie was in 2011 en 2012 betreffende het aantal verkeersgewonden?

#### Antwoord 26

Dit wordt thans niet door de politie geregistreerd. Met de verbetering en uitbreiding van de ongevalsregistratie die eind 2013 is gerealiseerd zal deze informatie bij de Dienst Scheepvaart en Verkeer en het CBS beschikbaar komen.

#### Vraag 27

Kunt u garanderen dat in de statistieken van de ziekenhuizen alle doden die in het verkeer vallen zijn opgenomen, dus ook slachtoffers die na het ongeval direct naar het mortuarium worden gebracht?

#### Antwoord 27

Nee, dat kan ik niet garanderen. Daarom maak ik gebruik van diverse datasets.