

Vergaderjaar 2022–2023

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1027

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 november 2022

Uw Kamer heeft in juli 2021 met een motie van het lid Geurts (CDA) de regering opgeroepen om de tussendoelstelling te hanteren om in 2030 een halvering van het aantal verkeersslachtoffers te bewerkstelligen.¹ Dit is een tussendoelstelling voor de ambitie uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) om in 2050 nul verkeersslachtoffers te hebben. Ten behoeve van de uitvoering van deze motie, is Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) gevraagd om in beeld te brengen hoe het aantal ernstig verkeersgewonden en -doden zich ontwikkelt tot aan 2030 en of een set extra maatregelen bovenop het bestaande beleid kan bijdragen aan het behalen van de tussendoelstelling. In de bijlagen van deze brief stuur ik u, mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid, de uitkomst toe van deze studie. SWOV concludeert dat de tussendoelstelling om het totaal aantal ernstig verkeersgewonden² tussen 2019 en 2030 te halveren waarschijnlijk te ambitieus is. Zonder extra maatregelen zal het aantal ernstig verkeersgewonden fors toenemen. Met extra maatregelen is die trend te keren, maar een halvering is niet realistisch. Ten aanzien van het aantal verkeersdoden is een halvering in 2030 misschien mogelijk als we een combinatie van extra maatregelen nemen.

Verkeersveiligheid is een speerpunt in het coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) van dit kabinet. Een ongeval zit voor elke verkeersdeelnemer in een klein hoekje, met grote gevolgen voor de slachtoffers. Iedereen reageert zelf weleens net te laat of wordt door een ander over het hoofd gezien. Zo zijn wij, mensen, want niemand is onfeilbaar. Dat betekent ook dat wij ons moeten beseffen bij de aanpak verkeersveiligheid dat menselijk gedrag een rol speelt bij de risico's in het verkeer. Als wegbeheerders kunnen wij een aantal dingen doen in onze

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 946.

² SWOV hanteert MAIS3+ als definitie voor ernstig verkeersgewonden, zie voor meer informatie: <https://swov.nl/nl/factsheet/ernstig-verkeersgewonden-nederland>.

sfeer van invloed die helpen bij het zo veel mogelijk waarborgen dat er zo min mogelijk ernstig verkeersgewonden of doden vallen; inzetten op veilige infrastructuur, veilige voertuigen en inzetten op veilig gedrag van verkeersdeelnemers. Samen met andere overheden en maatschappelijke partners wordt hier al hard aan gewerkt, bijvoorbeeld via de investeringsimpuls verkeersveiligheid, de 200 miljoen extra voor Rijks-N-wegen of door handvatten te bieden aan gemeenten om op meer wegen binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid terug te brengen naar 30 km/u. De SWOV-studie wijst uit dat een extra stap zetten het aantal verkeersslachtoffers richting 2030 flink kan verminderen.

Samen met andere overheden en maatschappelijke partners wordt de komende tijd gekeken hoe we deze extra stap kunnen zetten. Hier ligt een gedeelde verantwoordelijkheid. Er moet gekeken worden hoe betaalbaar, uitvoerbaar en haalbaar de extra maatregelen zijn. Daarnaast moet gekeken worden of er voldoende draagvlak voor is in de samenleving, waarbij ook het samenspel met andere overheidsdoelen van belang is. Met deze brief wordt de SWOV-studie nader toegelicht en worden, mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid, de vervolgstappen uiteen gezet.

Effecten doorrekenbare extra maatregelen op verkeersveiligheid

Doorlopen proces

Begin dit jaar is samen met andere overheden en maatschappelijke partners³ nagedacht over maatregelen die kunnen bijdragen aan het halveren van het aantal slachtoffers in 2030⁴ zonder daarbij al rekening te houden met haalbaarheid en maatschappelijk draagvlak. Dit heeft geleid tot een lijst van extra maatregelen, die op 15 april 2022 met uw Kamer is gedeeld.⁵ SWOV is vervolgens gevraagd in te schatten hoeveel minder ernstig verkeersgewonden en -doden deze maatregelen kunnen opleveren. Ook is aan hen gevraagd te schatten hoe het aantal ernstig verkeersgewonden en -doden zich ontwikkelt richting 2030 zonder extra maatregelen.

De beperkingen bij het doen van dit onderzoek zijn dat SWOV niets kan zeggen over maatregelen waar de effecten niet eerder van zijn onderzocht en er grote onzekerheden zijn over de ontwikkelingen in de toekomst, qua mobiliteit en risico's voor de verkeersveiligheid. Daarom heeft SWOV niet alle denkbare maatregelen doorgerekend en heeft SWOV verschillende scenario's doorgerekend, waarbij onzeker is welk scenario het meest waarschijnlijk is.

Prognoses zonder extra maatregelen

De studie van SWOV herbevestigt -in lijn met de eerdere prognose uit de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA)- dat het een grote uitdaging is om tot een halvering van het aantal verkeersslachtoffers te komen in 2030.⁶ Dit komt vooral doordat het aantal ernstig verkeersgewonden naar verwachting fors stijgt in 2030 als de huidige trend zich doorzet.⁷ Dat het aantal toeneemt, is voor een deel te verklaren doordat de fietsmobiliteit

³ Aanwezig bij de ronde tafel op 27 januari 2022 waren ANWB (mede namens de Verkeersveiligheidscoalitie), CROW, Fietzersbond, gemeente Rotterdam (mede namens G4), IPO, JenV, SWOV, TeamAlert, VNG en VVN.

⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 946.

⁵ Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 998.

⁶ Kamerstukken 31 305 en 29 984, nr. 328.

⁷ Dit is in lijn met de prognose uit de IMA.

toeneemt. In het huidige wegverkeer is al bijna 70% van de ernstig verkeersgewonden en een derde van de verkeersdoden een fietser. Het aantal fietsers, en met name het aantal oudere fietsers, groeit de komende jaren door. Het aantal verkeersdoden in 2030 is voor SWOV lastiger in te schatten, want doordat het aantal doden per jaar al enige tijd relatief stabiel is, is het voor modellen lastiger te voorspellen hoe dit aantal zich ontwikkelt richting 2030. Als de mogelijk blijvende effecten van de coronajaren worden meegenomen in de prognose daalt het dodenaantal volgens SWOV enigszins in 2030 ten opzichte van 2019, maar als de coronajaren niet worden meegenomen dan stijgt het dodenaantal in 2030.

Prognoses op basis van doorrekenbare extra maatregelen

De SWOV studie maakt duidelijk welke maatregelen tot een forse vermindering van het aantal ernstig verkeersgewonden kunnen leiden en misschien zelfs tot een halvering van het aantal verkeersdoden ten opzichte van 2019. Vooral maatregelen die de fietsveiligheid vergroten hebben een groot effect op het verminderen van zowel het aantal verkeersdoden als ernstig verkeersgewonden waaronder veilige fietsinfrastructuur, van 50 naar 30 km/u binnen de bebouwde kom en het gebruik van de fietshelm. Snelheid reducerende maatregelen, zoals Intelligente Snelheidsassistentie (ISA) en geautomatiseerde snelheidshandhaving, hebben volgens SWOV vooral een groot effect op het terugdringen van het aantal verkeersdoden.

Inzichten op basis van prognoses

Veel van de maatregelen die SWOV onderzocht heeft, zijn al onderdeel van bestaand beleid. SWOV heeft vooral gewerkt met uitersten van het speelveld om ook het potentieel van bestaande maatregelen in beeld te brengen. Zo valt op dat de huidige maatregelen impact hebben op de verkeersveiligheid en dat extra winst bereikt wordt door hierop in te blijven zetten om een grotere impact te realiseren. Bijvoorbeeld de maatregel veilige fietsinfrastructuur heeft SWOV uitgewerkt als «alle fietsinfrastructuur vergevingsgezind» en «de helft van de fietsinfrastructuur aangelegd/aangepast». Of er meer ingezet kan worden op een maatregel is afhankelijk van hoe de uitwerking van de maatregel er concreet uit komt te zien, of dit uitvoerbaar en betaalbaar is en of er voldoende draagvlak is voor de invoering. Daar is in de SWOV studie geen rekening mee gehouden.

Extra inzet

Fietsveiligheid

Gelet op de zorgelijke ontwikkeling onder het aantal fietsslachtoffers heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de ambitie een aanvullende en integrale aanpak neer te zetten. Een meerjarenplan is nodig om samen met partners nog meer in te zetten op een veilige toename van het fietsgebruik. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is daarom gestart met de uitwerking van een meerjarenplan fietsveiligheid met als eerste stap het vaststellen van de pijlers, de zogenaamde beleidspijlers fietsveiligheid. De Kamer wordt hier, gelijktijdig aan het versturen van deze brief, separaat over geïnformeerd.

Fietsinfrastructuur

Daarnaast draagt het Rijk met de investeringsimpuls verkeersveiligheid (€ 500 miljoen tot 2030) bij aan bewezen effectieve, risico-gestuurde infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren op

wegen (waaronder fietsinfrastructuur) in beheer van gemeenten, provincies en waterschappen. Het gaat dan bijvoorbeeld om de aanleg van vrijliggende fietspaden en veilige oversteekplaatsen. Binnen de investeringsimpuls verkeersveiligheid is € 50 miljoen beschikbaar voor vernieuwende maatregelen, zoals bijvoorbeeld gedragsmaatregelen en technologische ontwikkelingen. De afgelopen periode is, in samenspraak met de medeoverheden, bekeken op welke wijze deze € 50 miljoen uit de investeringsimpuls verkeersveiligheid zo doeltreffend mogelijk ingezet kunnen worden. Gezien de huidige verkeersongevallencijfers en de prognoses voor de (nabije) toekomst komt de focus van deze € 50 miljoen te liggen op het verbeteren van de fietsveiligheid. In samenspraak met de medeoverheden en andere partijen wordt dit de komende tijd uitgewerkt. Hierbij wordt onder meer de verbinding gelegd met de beleidspijlers fietsveiligheid.

Verkeershandhaving

Verder wordt er op het gebied van verkeershandhaving geïnvesteerd in slimme inzet van innovatieve handhavingsmiddelen, zoals de flexflitser die geautomatiseerd op snelheidsovertredingen handhaaft. De flexflitser is flexibeler in te zetten dan een vaste flitspaal en kan zo op meer locaties bijdragen aan de verkeersveiligheid. Het Openbaar Ministerie heeft recentelijk 50 flexflitsers aangeschaft die elk jaar op drie verschillende locaties worden geplaatst. Dat betekent dat met deze flexflitsers op 150 extra locaties gehandhaafd kan worden. Hierdoor neemt de subjectieve pakkans toe en kunnen snelheidsovertredingen effectiever aangepakt worden.

50 km/u naar 30 km/u

Ook ondersteunen we gemeenten in het bezien waar binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid zinvol verlaagd kan worden naar 30 km/h. In Kamerbrief van 31 oktober 2022 is de stand van zaken hierover te vinden.⁸

Vervolgproces

Naast de bovenstaande initiatieven wordt een vervolgstap gezet voor het uitwerken van een pakket aanvullende maatregelen die het aantal verkeersslachtoffers flink kan verminderen. De door SWOV doorgerekende aanvullende maatregelen die veel effect hebben, vormen de basis voor dit traject, zoals maatregelen die de fietsveiligheid vergroten, maar er is ook ruimte voor nieuwe ideeën voor maatregelen die nog niet doorgerekend zijn door SWOV. Er wordt breed gekeken welke maatregelen kunnen bijdragen aan het flink verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. In het traject wordt in beeld gebracht om welk pakket van aanvullende maatregelen het kan gaan, of het pakket een bijdrage levert aan de verkeersveiligheid en andere overheidsdoelen, of dit pakket uitvoerbaar is en of er voldoende draagvlak voor is in de samenleving. Met deze informatie kan een besluit genomen worden of de aanvullende maatregelen ingevoerd kunnen worden.

In dit traject worden verschillende varianten uitgewerkt van de maatregelen die kunnen bijdragen aan het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Bij de uitwerking van deze varianten wordt samenwerking gezocht met andere overheden, maatschappelijke partners en andere partijen die ideeën hebben over de uitwerking van maatregelen, zoals wetenschappers en experts uit andere landen. Om op die manier ook ruimte te laten voor nieuwe ideeën over de uitwerking van een maatregel.

⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 1024.

Met behulp van deze inzichten wordt gewerkt aan een aantal scenario's met maatregelen die objectief getoetst kunnen worden aan de hand van een afweegkader om in beeld te brengen wat de effecten zijn van de scenario's en de individuele maatregelen. Dit geeft nog geen zicht op de exacte kosten of hoe de maatregelen geïmplementeerd kunnen worden, maar biedt wel informatie om een richtinggevende keuze te maken.

Zodra de scenario's gereed zijn wordt ook een brede consultatie gestart, daarbij worden maatschappelijke organisaties en burgers betrokken om te laten weten hoe zij denken over de verschillende scenario's.

Daarmee is 2023 een voorbereidend jaar om tot richtinggevende keuzes te komen over een aanvullend pakket maatregelen om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Uiterlijk begin 2023 wordt uw Kamer middels een planningsbrief geïnformeerd over het verdere proces voor dit traject. In de tussentijd wordt met andere overheden en maatschappelijke partners gesproken om hun goed te betrekken bij het vervolgproces.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers