

Vergaderjaar 2024–2025

29 398

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (VIII) voor het jaar 2001 (slotwet)

Nr. 1180

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 juli 2025

Met deze brief ontvangt u de uitkomst van het traject «Trendbrekers verkeersveiligheid». Het doel van dit traject is om in beeld te brengen welke extra maatregelen kunnen voorkomen dat het aantal verkeersslachtoffers de komende jaren flink stijgt.

Jaarlijks overlijden rond de 700 weggebruikers in het verkeer. Het aantal ernstig verkeersgewonden ligt rond de 8.000 per jaar. Dit is verschrikkelijk en de gevolgen zijn niet te beschrijven. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid becijferde de kosten tussen de 19 en 44 miljard euro per jaar.¹ Er wordt veel gedaan om risico's op verkeersongevallen zo laag mogelijk te houden, vooral via de inzet uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) door het Rijk en haar partners.

Toch zal het aantal verkeersslachtoffers stijgen als de inzet op verkeersveiligheid hetzelfde blijft.² Dit komt onder meer vanwege de bevolkingsgroei, de meer gereden kilometers en meer ouderen op de fiets. Vooral het aantal ernstig verkeersgewonden blijft de komende jaren naar verwachting flink stijgen.³ Daarom is in november 2022 het traject Trendbrekers gestart om te verkennen hoe we de trend kunnen breken. Verkend is welke extra maatregelen effectief, haalbaar en betaalbaar zijn en gedragen worden door de Nederlandse samenleving.⁴ Met deze brief

¹ Bijlage 2023D46228 bij Kamerstuk 31 305, nr. 434. Ruim drie kwart (77%) van de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen waren in 2022 immaterieel; zie figuur 4.9. Dit zijn de kosten van verlies van levensjaren en verlies van kwaliteit van leven, die in geld uitgedrukt kunnen worden. Van de immateriële kosten was 19% voor verkeersdoden, 65% voor ernstig en matig ernstig gewonden en 16% voor licht gewonden.

² Bijlage 2022D49195 bij Kamerstuk 29 398, nr. 1027.

³ Bijlage 2022D49195 bij Kamerstuk 29 398, nr. 1027

⁴ Kamerstukken 29 398, nr. 1027.

wordt ook uitvoering gegeven aan het huidige regeerprogramma⁵ waarin staat dat verkend wordt welke extra maatregelen de trend van het toenemende aantal verkeersslachtoffers kunnen keren. Tot slot wordt ingegaan op een eerdere motie uit 2021 waarmee de Tweede Kamer het kabinet opriep om het aantal verkeersslachtoffers te halveren in 2030.⁶

In het traject Trendbrekers zijn maatregelen gevonden die het aantal verkeersslachtoffers flink kunnen verminderen. Het afweegkader ontwikkeld door Goudappel geeft een goed beeld van hoe het aantal verkeersslachtoffers verminderd kan worden (bijlage 1). Vooral het intensiveren van bestaand beleid of kiezen voor dwingendere maatregelen kan veel effect opleveren. Voorbeelden hiervan zijn meer investeren in (fiets)infrastructuur in combinatie met dwingendere eisen ten aanzien van wegontwerprichtlijnen. Ook het vergroten van helmdracht op de fiets door deze te stimuleren of te verplichten, draagt veel bij aan het verlagen van het aantal fietsslachtoffers. Een relatief eenvoudig uitvoerbare maatregel die ook extra effect heeft, blijkt uit gesprekken met stakeholders, is het vergroten van de uitvoeringscapaciteit van wegbeheerders om investeringen in infrastructuur effectief om te zetten in veranderingen op straat. Daarnaast blijkt uit het traject als geheel dat concrete doelstellingen voor de grootste risico's in het verkeer kunnen bijdragen aan een realistisch perspectief op wat de overheid met de huidige middelen en invloed kan realiseren.

Dit demissionaire kabinet is al bezig met aanvullende initiatieven om de verkeersveiligheid te verbeteren, zoals een meerjarenplan fietsveiligheid, extra maatregelen op het gebied van verkeershandhaving en verkenningen op het alcoholslot en puntenrijbewijs. In de laatste Kamerbrief stand van zaken verkeersveiligheid heeft u dit kunnen lezen.⁷ Of er voor verdere aanvullende maatregelen gekozen wordt, is gezien de demissionaire status aan een volgend kabinet. De maatschappelijke opgave op het gebied verkeersveiligheid is groot: het aantal slachtoffers neemt toe en de maatschappelijke kosten zijn hoog. Als de wens is om de trend te breken dan vraagt dit keuzes over eventueel dwingende maatregelen of het mogelijk intensiveren van beleid.

1. Aanleiding en verloop van het traject Trendbrekers

In 2021 is de regering opgeroepen om het aantal verkeersslachtoffers te halveren in 2030.⁸ Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft onderzocht hoe het aantal verkeersslachtoffers zich gaat ontwikkelen richting 2030 en welk type maatregelen kunnen leiden tot een flinke reductie van het aantal verkeersslachtoffers. Partners uit het maatschappelijk middenveld en van medeoverheden hadden hiervoor suggesties gedaan.⁹ De conclusie van het onderzoek van SWOV is dat een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 te ambitieus is, ook al zet je volledig in op de meest effectieve maatregelen. Zonder extra middelen neemt het aantal verkeersslachtoffers flink toe de komende jaren.¹⁰ SWOV heeft enkele denkrichtingen genoemd die kunnen leiden tot in ieder geval een substantiële vermindering van het aantal verwachte verkeersslachtoffers.

⁵ Bijlage 2024D33033 bij Kamerstuk 36 471, nr. 96.

⁶ Kamerstukken 29 398, nr. 946.

⁷ Kamerstukken 29 398, nr. 1175.

⁸ Kamerstukken 29 398, nr. 946.

⁹ Bijlage 2022D15629 bij Kamerstuk 29 398, nr. 998.

¹⁰ Bijlage 2022D49195 bij Kamerstuk 29 398, nr. 1027

De denkrichtingen zijn uitgewerkt tot concrete maatregelen.¹¹ Vervolgens heeft het bureau Goudappel het verkeersveiligheidseffect, de kosten, uitvoerbaarheid en neveneffecten onderzocht door experts te vragen hun beoordeling te geven. SWOV heeft dit rapport ook gelezen en van commentaar voorzien. Het bureau Populytics heeft via de website hoeveiligonderweg.nl een raadpleging gehouden waar alle Nederlanders op konden reageren. Bijna 13.000 mensen hebben hierop gereageerd. Dit is inclusief drieduizend mensen uit een representatief panel.¹² De rapporten van de onderzoeken zijn als bijlagen bij deze brief toegevoegd (bijlagen 1 en 2).

2. Belangrijkste lessen

De uitkomsten van de verschillende onderzoeken geven goed inzicht in welke extra maatregelen effectief, haalbaar en betaalbaar zijn en gedragen worden door de Nederlandse bevolking. De belangrijkste lessen zijn:

Les 1: Hanteer realistische doelstellingen die ingaan op het verminderen van de grootste risico's

De overheid kan inzetten op het verminderen van risico's, maar kan niet externe factoren wegnemen zoals de bevolkingsgroei en vergrijzing. Het is daarom belangrijk om in te zetten op concrete, haalbare doelstellingen voor het structureel verbeteren van de verkeersveiligheid op de weg en daarmee het voorkomen van slachtoffers in het verkeer. Deze doelstellingen moeten direct toepasbaar zijn in de dagelijkse praktijk en ingaan op het reduceren van de grootste, beïnvloedbare verkeersveiligheidsrisico's. Te denken valt aan het verminderen van het aantal weggebruikers dat onder invloed autorijdt en het stimuleren van het aantal fietsers dat een helm draagt. Deze les sluit aan op een conclusie die volgt uit de tussentijdse evaluatie van het SPV, die onlangs met de Kamer is gedeeld.¹³

Les 2: De meest effectieve extra maatregelen vragen om aanvullende investeringen of ingrijpende politieke keuzes

De meest impactvolle maatregelen uit het bijgevoegde Goudappel-rapport zien vooral op het intensiveren van huidig beleid, maar dit vergt aanvullende financiering of ingrijpende politieke keuzes. Vooral het veiliger maken van infrastructuur heeft veel effect, maar dit vraagt grote investeringen van alle wegbeheerders. Er is eerder een grove schatting gemaakt van de kosten om de infrastructurele maatregelen voor alle wegbeheerders gezamenlijk te realiseren en dat is een brede opgave.¹⁴ Daarmee blijft het ook voor een nieuw kabinet een stevige uitdaging om via deze weg de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren (zie ook les 3). Ook andere overheden zijn beperkt in wat ze kunnen bijdragen aan cofinanciering en in welke personele capaciteit zij hebben om uitvoering te geven aan infrastructurele verbeteringen. Aan de andere kant lonen investeringen in veilige infrastructuur. De huidige investeringen in verkeersveiligheidsmaatregelen die decentrale overheden tot 2026 voor hun wegen hebben ingepland (dankzij cofinanciering via de Rijkssubsidie «Investe-

¹¹ Bijlage 2023D49059 bij Kamerstuk 29 398, nr. 1084.

¹² Deze drieduizend mensen zijn zo geselecteerd dat ze wat betreft hun samenstelling overeenkomen met de samenleving (representatieve groep). Wanneer groepen deelnemers in het panel ondervertegenwoordigd of oververtegenwoordigd waren, dan zijn hun antwoorden opnieuw gewogen. Daardoor zijn de uitkomsten van het panel representatief voor de hele samenleving op de kenmerken leeftijd, geslacht en opleidingstype. De uitkomst van de raadpleging geeft een goed beeld van hoe de Nederlandse bevolking denkt over de maatregelen.

¹³ Kamerstukken 29 398, nr. 1175.

¹⁴ Bijlage 2023D49060 bij Kamerstuk 29 398, nr. 1084.

ringsimpuls Verkeersveiligheid»), besparen over de komende 30 jaar naar schatting ruim duizend verkeersslachtoffers: ongeveer 41 verkeersdoden en 1.623 (ernstig) verkeersgewonden. Elke 1.000 euro aan investeringen levert een maatschappelijke kostenbesparing op van 1.700 euro, oftewel een kosteneffectiviteit van 1,7.¹⁵

Ook zijn er effectieve maatregelen met een verplichtend karakter, maar deze krijgen weinig draagvlak. Denk aan het verplichten van de fietshelm. Vrijwillige helmdracht stimuleren kan wel. Ook het meer dwingen van andere wegbeheerders om de infrastructuur geheel in lijn te brengen met wegontwerprichtlijnen is erg effectief. Dit wordt echter niet gedragen door wegbeheerders en is vaak onhaalbaar vanwege ruimtegebrek of beperkte budgetten en uitvoeringscapaciteit. Voor het invoeren van een verplichte dwingende Intelligente Snelheidsassistent (ISA), is in Europa en bij de Nederlandse bevolking op dit moment geen draagvlak. De dwingende ISA begrenst de auto op de maximumsnelheid en is dus strenger dan de huidige Europees verplichte waarschuwende ISA, die sinds 7 juli 2024 verplicht is in nieuwe auto's. Voor een dergelijke maatregel is Europees draagvlak een randvoorwaarde. Ook is de betrouwbaarheid van het systeem op dit moment een risico, omdat het systeem bijvoorbeeld onterecht op de snelweg kan begrenzen. Het achteraf inbouwen van ISA in auto's die al op de weg rijden, is voor veel auto's niet mogelijk en brengt (cyber)risico's met zich mee.

Les 3: Capaciteit is een beperkende factor

Uit gesprekken met andere wegbeheerders en uit de tussentijdse evaluatie van het SPV komt naar voren dat uitvoeringscapaciteit voor verkeersveiligheid bij wegbeheerders een beperkende factor is voor de intensivering van beleid. Vooral gemeenten geven aan dat het knelpunt voor meer veilige wegen niet altijd alleen geld is, maar ook gebrek aan voldoende personele capaciteit. Vooral bij kleinere gemeenten is er minder ambtelijke capaciteit. In bepaalde regio's worden gemeenten wel ondersteund door bijvoorbeeld een regionaal samenwerkingsverband, maar dat geldt niet voor alle gemeenten. Hierdoor kunnen minder infrastructurele projecten gerealiseerd worden in deze gemeenten. Ook speelt mee dat er in algemene zin te weinig personele capaciteit is voor projectleiders en mensen in de bouw om infrastructurele aanpassingen te realiseren. Als andere wegbeheerders meer ondersteund worden met capaciteit, wordt het wellicht realistischer om op korte termijn meer infrastructuur op orde te krijgen. Ondersteuning kan bijvoorbeeld door een projectenpool vanuit het Rijk om andere wegbeheerders met personele capaciteit te ondersteunen.

Het personele capaciteitsprobleem speelt ook op het gebied van intensivering van verkeershandhaving. Extra politie-inzet is daardoor lastig. Ook voor verdere uitbreiding van de geautomatiseerde handhaving is momenteel geen ruimte, vanwege de capaciteitsproblemen in de strafrechtketen.

Les 4: Op de meeste effectieve maatregelen wordt nu al ingezet, maar voor infrastructuur raakt het geld op

Sinds het SPV in 2018 is gewerkt aan een risicogestuurde aanpak die gestoeld is op wetenschappelijke inzichten. Hierdoor is het beleid van overheden effectief en gericht op de maatregelen die de meeste impact maken. Zoals hierboven al genoemd, bestaat er vanaf 2020 de investe-

¹⁵ Dit blijkt uit een doorrekening die SWOV heeft uitgevoerd naar de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid.

ringsimpuls verkeersveiligheid. Daarnaast is vanaf 2021 geld beschikbaar gesteld om de Rijks-N-wegen veiliger te maken. Een deel van de maatregelen is al uitgevoerd.¹⁶ De komende jaren wordt verder gewerkt aan de uitvoering van deze verkeersveiligheidsmaatregelen. We verwachten dat zowel het geld voor de investeringsimpuls verkeersveiligheid als het geld dat beschikbaar is voor Rijks-N-wegen de komende jaren volledig besteed zal zijn.

Bij de start van het SPV in 2018 waren geen extra middelen voor verkeershandhaving. Na het verschijnen het SWOV-rapport «Kiezen of delen» is vanuit het Ministerie van JenV extra geld beschikbaar gekomen voor een aanzienlijke uitbreiding van het aantal geautomatiseerde handhavingsmiddelen (gemiddeld € 15 miljoen per jaar). Hiermee wordt momenteel door het Openbaar Ministerie ruim een verdubbeling van het aantal handhavingslocaties gerealiseerd, waarmee een van de belangrijkste maatregelen op het gebied van handhaving uit het SWOV-rapport wordt uitgevoerd. Ook zijn de boa-bevoegdheden voor verkeer met ingang van 1 januari 2024 uitgebreid. Met het wetsvoorstel «verbetering aanpak rijden onder invloed» moeten rijden onder invloed en andere ernstige overtredingen effectiever aangepakt kunnen worden. Specifiek voor alcohol wordt nu de uitvoerbaarheid van herinvoering van het alcoholslot onderzocht. Tot slot wordt er gewerkt aan een pakket mogelijke extra verkeershandhavingsmaatregelen, naar aanleiding van de propositie van medeoverheden en maatschappelijke partners.¹⁷

3. Vervolg: concrete doelstellingen en maatregelen

Een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 is te ambitieus. Mede doordat verkeersveiligheid ook wordt beïnvloed door bijvoorbeeld de bevolkingsgroei en vergrijzing: factoren die niet of nauwelijks te beïnvloeden zijn.

Het Ministerie van IenW zet alles op alles om het verwachte aantal slachtoffers omlaag te brengen. Daarom zal de focus liggen op het omlaag brengen van de risico's waar de Rijksoverheid vat op heeft, daar worden doelstellingen voor opgesteld (zoals beschreven onder les 1). Deze doelstellingen kunnen periodiek worden gemonitord, en zo nodig kunnen extra maatregelen genomen worden. De doelstellingen zullen worden gebaseerd op de grootste risico's in het verkeer en op basis van meetbare indicatoren. De Kamer wordt over de voortgang hiervan uiterlijk dit najaar geïnformeerd.

Dit kabinet zet de reeds ingezette initiatieven om het aantal verkeersslachtoffers verder omlaag te brengen, voort. De keuze voor aanvullende maatregelen om de trend te breken is aan een volgend kabinet. Dit vergt intensivering van beleid of ingrijpende politieke keuzes, die niet passen bij de demissionaire status van het huidige kabinet.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman

¹⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 1014.

¹⁷ <https://vng.nl/sites/default/files/2024-03/van-versnipperde-verantwoordelijkheden-naar-veilig-verkeer-propositie-verkeershandhaving-def.pdf>