



**TER BESLISSING**

**Datum**

1 oktober 2024

**Onze referentie**

IENW/BSK-2024/250166

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

**Beslistermijn**

14-10-2024

Aan

Minister

# nota

Beslisnota over starten raadpleging traject Trendbrekers verkeersveiligheid (n.a.v. motie Geurts halvering aantal verkeersslachtoffers in 2030)

## Inleiding

U gaf eerder aan een raadpleging te willen voor het traject Trendbrekers verkeersveiligheid, maar zonder maatregelen met betrekking tot betalen naar gebruik maar wel met extra maatregelen over strenger straffen, verkeershufters en campagnes.<sup>1</sup> Wij hebben deze voorstellen ambtelijk besproken met het ministerie van JenV. Strenger straffen en verkeershufters vallen onder het ministerie van JenV. Zij geven aan dat er geen ruimte is voor nieuwe voorstellen aan hun kant buiten de voorstellen die al in de raadpleging staan. Het onderwerp campagnes zit wel al in de raadpleging. Deze nota gaat over de vraag hoe u nu verder kunt met de raadpleging voor het traject Trendbrekers verkeersveiligheid. Wij beschrijven een aantal mogelijkheden in deze nota.

## Relevante achtergrond voor het nemen van het besluit

In de jaren negentig was Nederland, samen met Zweden en het VK, het best presterende land op gebied van verkeersveiligheid. Nederlandse bracht met de visie 'duurzaam veilig wegverkeer' als één van de eerste landen de 'safe system'-aanpak daadwerkelijk in de praktijk. Deze systematische aanpak diende internationaal als voorbeeld. Hiermee had Nederland de koppositie op verkeersveiligheidsgebied. Helaas hebben we die koppositie verloren.

Sinds 2010 daalt het aantal verkeersdoden niet meer en het aantal ernstig verkeersgewonden stijgt sinds 2006 alsmear door. Dit brengt ook hoge kosten met zich mee die steeds meer stijgen: voor 2022 worden de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen geschat op € 33 miljard, weer meer dan in 2020 (€ 27 miljard). Dit bedrag is beduidend hoger dan andere maatschappelijke kosten door verkeer, zoals congestie (€ 2,7 tot € 3,5 miljard per jaar).<sup>2</sup> Actie is vereist, Nederland moet weer trots kunnen zijn op de verkeersveiligheid. De Tweede Kamer luidde de noodklok door een motie aan te nemen die het kabinet oproept om het aantal verkeersslachtoffers te halveren in 2030.<sup>3</sup>

Verkeersveiligheidsmodellen voorspellen echter een flinke stijging van het aantal ernstig gewonden richting 2030. In het rapport "Kiezen of delen" van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) zijn wel een aantal type

<sup>1</sup> Eerder heeft u een nota hierover ontvangen op 19 augustus 2024 (IENW/BSK-2024/197043).

<sup>2</sup> KiM, Mobiliteitsbeeld 2023. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KiM, 14 november 2023

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 946

maatregelen genoemd die het aantal doden en gewonden (sterk) kunnen doen verminderen.<sup>4</sup> Een combinatie van deze maatregelen kan de trend van het stijgende aantal keren. Dit sluit aan op de doelstelling in het regeerprogramma dat onderzocht wordt hoe de trend gekeerd kan worden.

Sinds 2022 zijn we met Trendbrekers verkeersveiligheid gestart om te verkennen met welke extra maatregelen we de stijgende trend van het aantal verkeersslachtoffers kunnen breken. We moeten weten of de maatregelen effectief, uitvoerbaar en betaalbaar zijn. En of de inwoners in Nederland het zien zitten. Dat doen we samen met het ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV), medeoverheden, wetenschappers en het maatschappelijke middenveld.<sup>5</sup> Als uitgangspunt gebruiken we de adviezen uit het rapport "Kiezen of delen". Samen hebben we de adviezen uitgewerkt tot concrete maatregelen en we brengen nu in beeld wat de verwachte effecten zijn. Binnenkort levert het bureau Goudappel een rapport op met de plussen en minnen van verschillende maatregelen die geopperd zijn.

Wij hebben de raadpleging meegenomen in het project omdat het nodig is om te weten wat het draagvlak is in de samenleving voor de maatregelen. Ons lijkt het verstandig om, zoals ook is toegezegd aan de Tweede Kamer, eerst draagvlak te onderzoeken voordat we met een eindadvies komen.

### **Geadviseerd besluit**

1. Wij willen u vragen een keuze te maken uit de onderstaande mogelijkheden:
  - a. Geen online raadpleging waarbij de maatregelen worden getoetst op draagvlak, maar meteen een eindadvies schrijven over welke maatregelen de trend kunnen breken.
  - b. Eerst een raadpleging organiseren met het oorspronkelijke pakket maatregelen en zonder Betalen naar gebruik erin.
2. Daarnaast willen wij u vragen te besluiten dat er een bewindspersonenoverleg wordt georganiseerd tussen de minister van JenV en u waarin los van het traject Trendbrekers verkeersveiligheid gesproken wordt over hoe om te gaan met maatregelen op het terrein van strenger straffen en verkeershuffters.

Ten aanzien van het eerste besluit adviseren wij voor optie B te kiezen, wel een raadpleging.

### **Kernpunten**

- Het is mogelijk om opties die zien op Betalen naar gebruik uit de raadpleging te halen en dan kan de raadpleging snel starten. Betalen naar gebruik blijft wel onderdeel van het gehele project, want er zijn eerder in het project al scenario's uitgewerkt door het bureau Goudappel waar maatregelen in staan die zien op Betalen naar gebruik. Er hebben op basis van deze scenario's al expertsessies plaatsgevonden door het bureau Goudappel waar deze maatregelen zijn beoordeeld door experts. Over de beoordeling van alle maatregelen verschijnt binnenkort een rapport van het bureau Goudappel. Stakeholders zijn in een eerdere fase al geïnformeerd over de

#### **Datum**

1 oktober 2024

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2024/250166

#### **Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

#### **Aan**

Minister

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 2022D49195

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 1027

onderzoeksopzet dus zij weten dat deze maatregel onderdeel uitmaakt van het onderzoek.

- De minister van JenV gaat over maatregelen op het gebied van verkeershandhaving. Vanuit JenV zijn al verschillende maatregelen in gang gezet en lopen verschillende initiatieven om de handhaving te verstevigen, effectiever te straffen en te kijken naar hoe veelplegers in het verkeer beter aangepakt kunnen worden. U wordt daarom geadviseerd om hierover met de minister van JenV in gesprek te gaan en gezamenlijk te bezien welke mogelijkheden er verder nog zijn om hierop in te zetten.
- Ons advies is om het bewindspersonenoverleg over strenger straffen en verkeershufters parallel te laten lopen aan het traject Trendbrekers verkeersveiligheid en het er geen onderdeel van te maken. Enerzijds omdat het traject in afrondende fase zit en onderzoek naar haalbaarheid, betaalbaarheid en uitvoerbaarheid al zo goed als voltooid is. Anderzijds omdat JenV op ambtelijk niveau heeft aangegeven wel te kijken naar mogelijkheden om handhaving te intensiveren, maar niet de door u voorgestelde maatregelen te willen toevoegen aan de Trendbrekers' raadpleging. JenV geeft aan dat deze nu te breed omschreven zijn. Deze maatregelen zouden dan volgens JenV eerst gespecificeerd moeten worden voordat ze kunnen worden beoordeeld op onder meer draagvlak. Publiekelijk zal er zeker steun voor zijn is de verwachting van JenV, maar dat kan anders liggen afhankelijk van hoe ze concreet uitgewerkt worden en als duidelijk wordt welke gevolgen deze maatregelen voor de burger hebben. Ze vinden het wel goed dat de handhavingsmaatregelen die al in de raadpleging staan worden meegenomen (die afkomstig zijn uit het voortraject).
- Maatregelen op het gebied van campagnes zijn wel al meegenomen in de raadpleging.
- Na het verschijnen van het eindadvies van dit traject moet eerst gekeken worden naar financiële dekking. Op dit moment zijn er geen financiële middelen voor aanvullende maatregelen.

**Datum**

1 oktober 2024

**Onze referentie**

IENW/BSK-2024/250166

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

**Aan**

Minister

### **Krachtenveld**

- Alle maatregelen die nu worden onderzocht, zijn eerder besproken met gemeenten, provincies, waterschappen, vervoerregio's, maatschappelijk middenveld en wetenschappers. De verwachting leeft bij hen dat alle maatregelen onderzocht worden op onder meer draagvlak in de samenleving. Medeoverheden worden geholpen met het inzicht in de effecten, om zo zelf gericht en doeltreffend extra inzet op de verkeersveiligheid te plegen. Aan de Tweede Kamer is toegezegd dat alle maatregelen worden onderzocht op onder meer haalbaarheid, betaalbaarheid en draagvlak. Ook is de toezegging gedaan dat rond oktober dit jaar de Kamer wordt geïnformeerd welke maatregelen zich lenen voor het breken van de trend en hoe haalbaar, betaalbaar en gedragen deze zijn.<sup>6</sup>
- JenV is aan de hand van het rapport 'Kiezen of delen' van het SWOV ook al voortvarend aan de slag gegaan met het treffen van maatregelen om het aantal slachtoffers terug te dringen. Op basis van dit rapport is extra geld vrij gemaakt voor een aanzienlijke uitbreiding van de geautomatiseerde handhaving (100 extra flitspalen, 75 extra flexflitsers en 40 extra focusflitsers).

### **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

---

<sup>6</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 1109

Niet van toepassing.

**Bijlagen**

| Volgnummer | Naam                                                                                                                                             | Informatie |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 01.        | Beslisnota over starten raadpleging traject Trendbrekers verkeersveiligheid (n.a.v. motie Geurts halvering aantal verkeersslachtoffers in 2030). | Deze nota  |

**Datum**  
1 oktober 2024

**Onze referentie**  
IENW/BSK-2024/250166

**Opgesteld door**  
DG Mobiliteit  
Dir.Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

**Aan**  
Minister