



Verkeersveiligheidscoalitie
Wassenaarseweg 220
2596 EC DEN HAAG
Email: verkeersveiligheidscoalitie@anwb.nl

Tweede Kamer der Staten-Generaal
T.a.v. Commissie I&W
Email: cie.iw@tweedekamer.nl

Den Haag, 25 november 2021

Geachte voorzitter en leden,

Op donderdag 2 december a.s. debatteert u over verkeersveiligheid. Dat is een belangrijk en kansrijk moment! En daarom leggen wij in de aanloop hiernaartoe vanuit de Verkeersveiligheidscoalitie graag enkele aandachtspunten en overwegingen bij u neer.

Voortdurende urgentie

Nederland behoorde jarenlang tot de meest verkeersveilige landen ter wereld, maar is die internationale koppositie het afgelopen decennium kwijtgeraakt. Hoezeer de situatie is verslechterd, bleek bij uitstek in het coronajaar 2020. Hoewel de verkeersintensiteit door alle beperkende maatregelen sterk afnam, kwamen desondanks 610 mensen om in het verkeer. Daarmee is het aantal verkeersdoden onverminderd hoog gebleven. Daarnaast raken jaarlijks meer dan 20.000 mensen ernstig gewond in het verkeer en de verwachting is dat dit aantal verder zal doorstijgen. Verkeersonveiligheid legt daarmee een grote druk op zowel de acute als de langdurige zorg. Naast onnoemelijk persoonlijk leed brengen verkeersongevallen ook hoge maatschappelijke kosten met zich mee. In 2018 werden deze geschat op 17 miljard euro, ruim 2 procent van het Nederlandse BBP. Daarom is het noodzakelijk dat verkeersveiligheid ook voor het nieuwe kabinet een nationale prioriteit blijft.

Financiering essentieel

In 2050 moet het aantal verkeersslachtoffers tot 0 zijn teruggebracht. Om hier gericht naartoe te werken, staat voor 2030 een halvering van het aantal verkeersslachtoffers op het programma. Dit tussendoel is met de Motie Geurts - die voor het zomerreces werd aangenomen - ook bekrachtigd. Met het formuleren van concrete verkeersveiligheidsdoelstellingen heeft de politiek een belangrijke oproep uit het *Verkeersveiligheidsmanifest 2.0 – De Ambities Waarmaken* (2021) gehonoreerd - en dat is zeer bemoedigend. Uit onderzoek van SWOV blijkt namelijk dat dit leidt tot urgentie en bijsturing. Daarnaast sluit het aan bij de effectieve en risico-gestuurde aanpak van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV).

De Verkeersveiligheidscoalitie kan zich dan ook geheel in genoemde doelstellingen vinden. Maar er staan ook nog oproepen uit het *Verkeersveiligheidsmanifest 2.0* open. In het bijzonder de oproep om zorg te dragen voor deugdelijke financiering. Wij maken ons grote zorgen over het structurele gebrek aan geld. Zo is er aan het halveren van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 geen extra budget verbonden. De komende tien jaar wordt 500 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de verbetering van verkeersveiligheid. Provincies en gemeenten kunnen hier een beroep op doen op basis van cofinanciering. Maar dit pakket is ontoereikend om de tussendoelstelling te realiseren.

Daarom roepen wij de politiek met klem op om ambitieus en structureel in verkeersveiligheid te investeren. Zonder extra financiële middelen is de geformuleerde ambitie vrijblijvend en zijn de gestelde doelen onhaalbaar. Eerder becijferde SWOV dat tot 2050 in totaal ongeveer 15 miljard euro nodig is om de gewenste uitkomsten te bereiken. Dit is een forse investering, maar het levert de samenleving ook veel op.

Berekeningen van het CPB laten zien dat de kosten-baten ratio van investeringen in veilige infrastructuur minimaal 1:3 bedraagt. Deze uitkomst is in lijn met de wetenschappelijke berekeningen die werden uitgevoerd in het kader van het *international Road Assessment Programme* (iRAP). Daarmee zijn investeringen in de verbetering van verkeersveiligheid zonder meer robuust te noemen.

Maatregelen

Met het beschikbaar stellen van extra middelen, zullen ook extra maatregelen moeten worden getroffen om de doelen die geformuleerd zijn voor 2030 en 2050 te halen. De gewenste reductie van het aantal doden en ernstig gewonden in het verkeer kan alleen worden bereikt met een combinatie van veilige weginrichting, veilige voertuigen en veilig en verantwoordelijk verkeersgedrag. Dat raakt aan de derde oproep van de Verkeersveiligheidscoalitie, om van veilige wijken en wegen een speerpunt te maken. Wij hebben hier in het *Verkeersveiligheidsmanifest 2.0* ook allerlei concrete voorstellen voor gedaan. Wij willen in dit verband graag benadrukken dat een substantiële verlaging van het aantal verkeersslachtoffers niet kan worden gerealiseerd met slechts één maatregel of oplossing.

Met het SPV zetten overheden al sterk in op het veiliger maken van de infrastructuur middels risico-gestuurde analyses. Ook de investeringsimpuls verkeersveiligheid (2020-2021) richt zich voornamelijk op de infrastructuur. Daarnaast worden



voertuigen in hoog tempo veiliger, met name als gevolg van nieuwe technologie en de verankering daarvan in Europese wet- en regelgeving. Zo moeten alle nieuwe auto's vanaf 2022 zijn uitgerust met rijkhulpsystemen die bijdragen aan de verkeersveiligheid, zoals een zwarte doos die alle omstandigheden rond een ongeval registreert.

Verkeershandhaving

Dit zijn allemaal goede ontwikkelingen die wij binnen de Verkeersveiligheidscoalitie ook absoluut toejuichen. Maar op het gebied van veilig verkeersgedrag is nog veel winst te behalen. Het gedrag van verkeersdeelnemers speelt een belangrijke rol bij het overgrote deel van de verkeersongevallen. Verkeershandhaving leidt tot veiliger verkeersgedrag en draagt daarmee rechtstreeks bij aan meer verkeersveiligheid. Daarbij is de gevoelsmatige, subjectieve pakkans belangrijker dan de hoogte van de boete of straf. Weggebruikers passen hun gedrag aan als ze vermoeden dat ze gecontroleerd kunnen worden. Op dit moment hebben zij onvoldoende het gevoel dat de politie meekijkt.

De *European Transport Safety Council* heeft de prestaties van Europese lidstaten op het gebied van verkeersveiligheid onderling met elkaar vergeleken. In dit onderzoek wordt de afname van verkeershandhaving – en dan met name van de subjectieve pakkans - als één van de verklaringen gegeven voor de negatieve ontwikkeling van verkeersveiligheid in Nederland.¹ Hoewel een verband tussen verkeershandhaving en risicovol gedrag moeilijk één op één is vast te stellen, is de afgelopen jaren een negatieve trend waar te nemen. Het aantal staandhoudingen is na een dieptepunt van 385.000 in 2017 en 404.000 in 2018 weer langzaam aan het toenemen naar 530.698 in 2019 en 556.304 in 2020. Daarmee ligt het aantal echter nog lang niet op het niveau van een miljoen staandhoudingen in de periode 2008-2010. Bovendien is het totale aantal verplaatsingen de afgelopen periode flink toegenomen.

Verkeershandhaving is een effectief middel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Met behulp van innovatieve handhavingmethoden kan de (subjectieve) pakkans verder worden vergroot. Maar de kansen die innovatie biedt, kunnen alleen worden benut als er ook voldoende *fysieke* handhavingcapaciteit beschikbaar is. Het zichtbaar zijn van politie bij de verkeershandhaving blijft van essentieel belang voor het verhogen van de verkeersveiligheid. De Verkeersveiligheidscoalitie pleit er daarom voor de handhavingcapaciteit op te schalen naar het niveau van 2007, d.w.z. 1 miljoen staandhoudingen per jaar. Dit kan mogelijk mede worden bereikt met de inzet van BOA's. Daarnaast zou moeten worden geïnvesteerd in de uitbreiding en vernieuwing van geautomatiseerde handhaving.

Verkeersveiligheid als nationale prioriteit

Met het benoemen van verkeersveiligheid als nationale prioriteit is tijdens de vorige kabinetsperiode een belangrijke stap gezet. Nu is het zaak om de inspanningen die op dit terrein al zijn gepleegd, een constructief vervolg te geven. De Verkeersveiligheidscoalitie onderschrijft de doelen die geformuleerd zijn voor 2030 en 2050 en trekt hierin graag samen met u op.

Vanzelfsprekend zijn wij beschikbaar om onze aandachtspunten nader aan u toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

M.M. (Marga) de Jager

Bestuursvoorzitter ANWB, namens de Verkeersveiligheidscoalitie



¹ Adnaita, D., Jost, G., Stipdonk, H. & Ward, H. (2016). [How traffic law enforcement can contribute to safer roads](#). PIN Flash Report 31. European Transport Safety Council ETSC.