

Verslag Ronde tafel verkeersveiligheid - halvering verkeersslachtoffers 2030

27 januari 2022 13:00 – 15:00 via Webex

Deelnemers: ANWB (mede namens de Verkeersveiligheidscoalitie), CROW, Fietzersbond, Rotterdam (mede namens G4), IPO, ministerie JenV, SWOV, TeamAlert, VNG, Veilig Verkeer Nederland, ministerie IenW (vz).

Verslag op hoofdlijnen

1. Opening en introductie

- Korte inleiding over het doel van de bijeenkomst. In het kader van de uitvoering van de motie van het lid Geurts over een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 is aangegeven om met wegbeheerders en betrokken organisaties een ronde tafel te organiseren. Doel van deze ronde tafel is te komen tot een set aan extra maatregelen, naast de lopende maatregelen vanuit de landelijke actieplannen van het strategisch plan verkeersveiligheid, die doorgerekend kunnen worden op hun effect op de verkeersveiligheid in 2030.
- Kort voorstelrondje.
- SWOV licht kort toe wat het effect is van het hanteren van verschillende soorten doelstellingen. Geeft aan dat op basis van onderzoek is aangetoond dat kwantitatieve, ambitieuze doelen het beste werken, doordat ze een motiverende werking hebben.
- Korte discussie over de situatie in Nederland waar we de afgelopen jaren geen daling zien van het aantal verkeersslachtoffers. Een van de oorzaken is het aantal ouderen dat meer is gaan fietsen.
- Benadrukt wordt het nut van de risicogestuurde aanpak zoals we die de afgelopen jaren met het SPV in hebben gezet, in combinatie met maatregelen.
- Subjectieve onveiligheid wordt genoemd als belangrijk issue waar op dit moment weinig actuele gegevens over beschikbaar zijn in Nederland.

2. Selecteren van maatregelen

- Via een *tour de table* krijgen de verschillende deelnemers de kans om hun eigen top vijf van gewenste maatregelen kort toe te lichten. Op basis van alle inbreng is er veel draagvlak om de volgende lijst met maatregelen/thema's door te laten rekenen.

Lijst met voorgestelde maatregelen/thema's om door te laten rekenen door SWOV:

- *Aanleg veilige fietsinfrastructuur*
- *Handhaving intensiveren*
- *Van 50 km/u naar 30 km/u binnen bebouwde kom*
- *Verbeteren ongevallenregistratie*
- *Verplicht ISA invoeren*
- *Fietshelm invoeren*
- *Campagne voor ouderen*
- *Campagnes & educatie*
- *Nieuwe wijken aanleggen volgens inrichtingseisen (Duurzaam Veilig)*
- *Voertuigontwikkeling (met name e-bikes)*

In de discussie komen de volgende zaken nog naar voren:

- Het verschilt per maatregel in hoeverre er voldoende gegevens beschikbaar zijn om het daadwerkelijke effect op de verkeersveiligheid in 2030 te kunnen doorrekenen.
- Er zijn verschillende gradaties en opties binnen bovengenoemde thema's voorgesteld. Zo gaat het bij *Handhaving intensiveren* over onder meer: progressief boetesysteem; veelplegers aanpakken; snelheid; veilig gedrag (ROI, gordel, licht, afleiding); innovatieve middelen (mobiele flitspaal, ISA); uitbreiden BOA bevoegdheden, meer zichtbaar en slimmer.
- Bij de helm kun je je op verschillende doelgroepen richten, op verschillende modaliteiten (LEVs) en zijn er verschillende mogelijkheden van stimuleren of verplichten.
- Bij jongeren is bewustwording van de gevaren van bijvoorbeeld drugs in het verkeer belangrijk. Kennis bij de jongere doelgroep over gevaar in het verkeer wordt overschat. Met campagnes en educatie kan je veel. Jongeren bereik je via rolmodellen zoals influencers en leeftijdsgenoten die het goede voorbeeld geven.
- Werken aan de sociale norm wat betreft gedrag in het verkeer is belangrijk. Daarbij moet je je richten op zowel kinderen, jongeren en volwassenen via educatie en ze met campagnes proberen te bereiken. Campagnes moeten daarbij gekoppeld worden aan maatregelen.
- Innovatie ook inzetten om tweewielers veiliger te maken.
- Bij de discussie over de 30km/u gaat het over zowel de norm die je daarmee aanpast als de inrichtingseisen die nodig zijn voor een geloofwaardig wegontwerp passend bij die lagere snelheid.
- Het perspectief waarmee je zaken als de inrichting van je omgeving bekijkt is belangrijk. Meer redeneren vanuit de voetganger of de fietser (i.p.v. de automobilist) komt de verkeersveiligheid ten goede.
- Meer inzetten op belonen. Bijvoorbeeld goed gedrag belonen wat je nu al ziet bij sommige verzekeraars.
- Als randvoorwaardelijk wordt het belang van een goede ongevallenregistratie meermalen benadrukt.
- Het is van groot belang om bij de ontwikkeling van nieuwe woonwijken en bij de inzet op andere maatschappelijke doelstellingen, zoals bijvoorbeeld op het gebied van klimaat, verkeersveiligheid als doelstelling mee te nemen.
- Aangegeven wordt dat we bij de inzet van de middelen keuzes moeten maken, zodat het geld wordt geïnvesteerd op de plekken waar de verkeersveiligheidsrisico's het grootst zijn en de meeste winst te behalen is.

3. Toelichting en vervolg

- Komende periode laten we de lijst met (extra) maatregelen doorrekenen door SWOV om een indicatie te krijgen van het mogelijke effect op de verkeersveiligheid in 2030.
- Het streven is om voor de zomer de resultaten te hebben, waarna ze eerst met de deelnemers van de ronde tafel en dan met de Tweede Kamer worden gedeeld.