

Vergaderjaar 2023–2024

31 305

Mobiliteitsbeleid

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 470

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 juni 2024

Tijdens het commissiedebat Auto van 15 juni 2023 is aan het lid Van Ginneken toegezegd om de Kamer te informeren over de uitkomsten van het onderzoek door SWOV naar de effecten van zwaardere auto's op de verkeersveiligheid (Kamerstuk 31 305, nr. 413). Met deze brief wordt invulling gegeven aan deze toezegging (TZ202306-232).

De effecten van zwaardere voertuigen op de verkeersveiligheid

Deze vraag wordt in het onderzoek geoperationaliseerd in termen van ongevalsfrequentie en ernst van het ongeval voor betrokken partijen, afhankelijk van het voertuiggewicht. Dit resulteert in twee onderzoeksvragen:

1. Zijn zwaardere voertuigen vaker betrokken bij ongevallen dan lichtere voertuigen?
2. Is het gewicht van het voertuig van invloed op de ernst van ongevallen?

Zijn zwaardere voertuigen vaker betrokken bij ongevallen dan lichtere voertuigen?

Deze vraag is beantwoord door de frequentie van ongevallen en de ernst van de ongevallen voor inzittenden van betrokken partijen uit te zetten tegen het voertuiggewicht. Daarnaast is in dit onderzoek onderscheid gemaakt naar aandrijflijn van het voertuig, waarbij een fossiele aandrijflijn is onderscheiden van een elektrische aandrijflijn.

Dit onderzoek beperkt zich tot één- en tweezijdige ongevallen waarbij tenminste één personenauto (categorie M1) of licht bedrijfsvoertuig (categorie N1) (ofwel bestelauto's) betrokken was. Deze voertuigen zijn opgesplitst in drie gewichtsklassen.

Met betrekking tot de ongevalsfrequentie trekt SWOV de volgende conclusies:

- Ongeacht aandrijflijn waren zwaardere voertuigen minder vaak betrokken bij ongevallen dan lichtere voertuigen;
- Voertuigen met een elektrische aandrijflijn waren minder vaak betrokken bij ongevallen dan fossiel of overig aangedreven voertuigen. Dit is ook het geval na correctie met het aantal gereden kilometers per categorie.

Op basis van dit onderzoek zijn geen conclusies te trekken over de oorzaken achter de waargenomen verschillen in ongevalsfrequentie tussen de gewichtsklassen, noch tussen voertuigen met verschillende aandrijflijn. Het onderzoek is niet ontworpen te onderzoeken wat de oorzaak van de gevonden relaties is.

Is het gewicht van het voertuig van invloed op de ernst van ongevallen?

Om deze vraag te beantwoorden is in het onderzoek zowel gekeken naar de ernst van het ongeval voor de direct betrokken partij als naar de ernst van het ongeval voor de tegenpartij. Ook hierbij is onderscheid gemaakt tussen fossiel aangedreven en elektrische voertuigen.

Met betrekking tot de ongevalsernst trekt SWOV de volgende conclusies:

- voor ongevallen tussen personen- en/of bestelauto's onderling was een hoger gewicht gunstiger voor inzittenden van het zwaardere voertuig (lagere ongevalsernst), maar juist gevaarlijker voor de tegenpartij;
- bij botsingen tussen personen- en/of bestelauto's en kwetsbare weggebruikers (fietsers en voetgangers) of middelgrote weggebruikers (motorrijders) als tegenpartij, lag de ernst voor de tegenpartij gemiddeld hoger dan bij botsingen tussen personen- en/of bestelauto's onderling;
- bij botsingen tussen personen- en/of bestelauto's en grote weggebruikers (vrachtauto's, bussen) als tegenpartij lag de ernst voor de tegenpartij juist lager;
- Daarnaast blijkt uit het onderzoek dat de ernst voor inzittenden van voertuigen met een elektrische aandrijflijn lager was dan voor fossiel/overig aangedreven voertuigen.

Dit onderzoek geeft geen conclusies over specifieke oorzaken

De gevonden samenhang tussen de gewichtsklasse van een direct betrokkene en de ernst van een ongeval voor de tegenpartij is in lijn met bevindingen uit de wetenschappelijke literatuur. Er zijn echter op basis van dit onderzoek geen conclusies te trekken over de specifieke oorzaken achter de waargenomen verschillen in ongevalsfrequentie tussen de gewichtsklassen, noch tussen voertuigen met verschillende aandrijflijn.

Tot slot

Het onderzoek laat zien dat het beleid om gemotoriseerd verkeer te scheiden van kwetsbare verkeersdeelnemers nodig blijft. Via de investeringsimpuls verkeersveiligheid draagt het Rijk bij aan infrastructurele maatregelen door de gemeenten, provincies en waterschappen op het onderliggende wegennet, die onder andere gericht zijn op het scheiden van dergelijke soorten verkeer. Hierop blijven we dan ook inzetten.

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