



TER BESLISSING

Datum

14 juni 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/163031

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Beslistermijn

24 juni 2024

Bijlage(n)

2

Aan

Minister

nota

Beslisnota Kamerbrief onderzoek naar de effecten van
zwaardere voertuigen op de verkeersveiligheid

Aanleiding

Tijdens het commissiedebat Auto van 15 juni 2023 is aan het lid Van Ginneken (D66) toegezegd om de Kamer voor eind juni 2024 te informeren over de uitkomsten van het onderzoek door SWOV naar de effecten van zwaardere auto's op de verkeersveiligheid. U doet de volgende toezegging af met deze brief:

- TZ202306-232 over de uitkomsten van het onderzoek naar de effecten van zwaardere auto's op de verkeersveiligheid.

Geadviseerd besluit

Instemmen met het verzenden van bijgevoegde Kamerbrief inclusief bijlage.

Kernpunten

In de Kamerbrief zijn de feiten met betrekking tot de effecten van zwaardere voertuigen op de verkeersveiligheid aan de hand van twee onderzoeksvragen uiteengezet:

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?

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.

In het onderzoek worden een fossiele aandrijflijn en een elektrische aandrijflijn onderscheiden.

Ten aanzien van vraag 1 is de uitkomst dat ongeacht aandrijflijn, zwaardere voertuigen minder vaak betrokken waren bij ongevallen dan lichtere voertuigen. Tevens blijkt dat voertuigen met een elektrische aandrijflijn minder vaak betrokken waren bij ongevallen dan fossiel/overig aangedreven voertuigen.

Ten aanzien van vraag 2 is de uitkomst dat dat voor ongevallen een hoger gewicht gunstiger is voor inzittenden van het zwaardere voertuig (lagere ongevalsernst), maar juist gevaarlijker voor de tegenpartij.

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.

Tevens blijkt uit dit onderzoek dat de ernst voor inzittenden van voertuigen met een elektrische aandrijflijn lager was dan voor fossiel/overig aangedreven voertuigen.

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 was niet ontworpen om te onderzoeken wat de oorzaak van de gevonden relaties is.

Krachtenveld

Zowel in de Tweede Kamer als ook in de maatschappij zijn er zorgen over de impact van zware voertuigen op de verkeersveiligheid.

Dit onderzoek doet geen uitspraken over de impact van grote voertuigen zoals Sports Utility Vehicles (SUV's) omdat er geen sluitende definitie is van SUV's. Daarnaast zijn in het RDW-register de voertuigafmetingen niet voldoende bekend om op basis daarvan valide uitspraken te doen.

De inhoud van de brief is afgestemd met andere partijen binnen DGMO.

Toelichting

Politieke context

Er is momenteel veel aandacht vanuit de Kamer en de sector voor de verkeersveiligheid van bedrijfsvoertuigen.

De conclusies van dit rapport werken ook door in het 4.250 kg-dossier.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Kamerbrief onderzoek naar de effecten van zwaardere voertuigen op de verkeersveiligheid	
03	Ongevallen met zwaardere voertuigen. Empirische relatie tussen voertuiggewicht, aandrijflijn en de frequentie en ernst van ongevallen. R-2024-5	Bijlage bij de Kamerbrief - SWOV rapport

Datum

14 juni 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/163031

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Aan

Minister

Bijlage(n)

2