

Vergaderjaar 2024–2025

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1181

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 juli 2025

Onder de paraplu van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) werkt het Rijk samen met gemeenten, provincies, waterschappen, vervoerregio's en andere (maatschappelijke) organisaties aan een verkeersveilig Nederland.¹ En dat is hard nodig. In 2024 kwamen er 675 mensen om het leven in het verkeer. Ruim één derde hiervan zat op de fiets.² Bovendien raakten in 2023 naar schatting 7.400 personen ernstig gewond, waarvan 70 procent een fietsongeval was.^{3, 4} In deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over het SPV, de resultaten uit de derde tranche van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid, het Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025–2029 en de nieuwe bestuurlijke afspraken SPV 2025–2029.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV)

Het SPV is in 2018 samen met alle – voor verkeersveiligheid verantwoordelijke – medeoverheden en andere (maatschappelijke) partijen opgesteld om het aantal verkeersslachtoffers te reduceren. In het SPV staat risicogestuurd werken centraal: een proactieve aanpak van de grootste risico's in het verkeer door maatregelen op het gebied van infrastructuur, voertuigen, verkeersgedrag en verkeershandhaving.

Onderdeel van het SPV is de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. Het Ministerie van IenW heeft in 2020 € 500 miljoen beschikbaar gesteld voor bewezen effectieve maatregelen die een impuls geven aan de verkeersveiligheid. Daarvan is € 450 miljoen beschikbaar voor het veiliger maken van

¹ Kamerstukken 29 398, nr. 639

² <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2025/16/42-procent-minder-verkeersdoden-in-25-jaar>

³ <https://swov.nl/nl/publicatie/de-staat-van-de-verkeersveiligheid-2024>

⁴ Odijk, M. & Oude Mulders, J. (2025). Achtergronden bij de Staat van de Fietsveiligheid 2025. R-2025-7A. SWOV, Den Haag.

infrastructuur die in beheer is van medeoverheden⁵. Denk hierbij aan de aanleg van rotondes, vrijliggende fietspaden en drempels. Recent hebben de SPV-partners besloten om de overige € 50 miljoen in te zetten voor de uitvoering van het Meerjarenplan Fietsveiligheid (en dan voetnoot naar bijlage 2). Hiervan is reeds € 1 miljoen gereserveerd voor urgente fietsmaatregelen die al in 2024 zijn opgestart.

Resultaten eerste aanvraagtijsvak derde tranche investeringsimpuls

Begin dit jaar heeft de Minister van lenW het eerste aanvraagtijsvak van de derde tranche van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid aangekondigd. Hier is goed gebruik van gemaakt: het Rijk heeft € 119 miljoen verstrekt, verdeeld over 193 provincies, gemeenten en waterschappen. Dit bedrag wordt door de medeoverheden minimaal verdubbeld, en waarmee in de jaren 2025 tot en met 2028 verkeersveiligheidsmaatregelen op het onderliggend wegennet worden gerealiseerd.

Tijdens de eerste en tweede tranche had 84 procent van de medeoverheden een aanvraag ingediend voor de investeringsimpuls. Tijdens het eerste aanvraagtijsvak van de derde tranche hebben 26 medeoverheden voor het eerst een aanvraag ingediend. Dit betekent dat momenteel bijna 91 procent van de medeoverheden een aanvraag voor de investeringsimpuls heeft gedaan.

De meest aangevraagde maatregelen zijn snelheid remmende maatregelen zoals de aanleg van kruispuntplateaus, drempels of het aanleggen van gebiedsontsluitingswegen met een snelheidslimiet van 30 km/u. Wat opvalt is dat veel van de aangevraagde maatregelen tegemoetkomen aan de wens van de Kamer om extra aandacht te vestigen op de risicogroep ouderen en seniorproof wegontwerp.⁶ Daarom zijn de aanleg van een vrijliggend voetpad, het aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden en het verwijderen fietspaaltjes, uitgelichte maatregelen op de zogeheten menukaart in beeld.⁷ Daarnaast had de Kamer met de motie Grinwis c.s. verzocht om zich in te spannen om het aantal drukke schoolroutes zonder vrijliggend fietspad op 80- en 50-kilometerwegen terug te dringen⁸. Eerder heeft de Minister van lenW de wegbeheerders daarom aangemoedigd hiervoor gebruik te maken van de derde tranche van de investeringsimpuls. Daarnaast heeft de Minister de medeoverheden opgeroepen gericht maatregelen te treffen waarmee voorkomen kan worden dat schoolroutes via 80- en 50-kilometerwegen lopen. Hieraan is goed gehoor gegeven: medeoverheden hebben aanvragen ingediend voor de aanleg van in totaal bijna 80 kilometer aan vrijliggende fietspaden.

De komende periode wordt het eerste aanvraagtijsvak van de derde tranche besproken met de SPV-partners, waarbij onder andere gekeken wordt naar hoe het nieuwe aanvraagproces is ervaren. Daarnaast wordt uitgezocht waarom sommige gemeenten en waterschappen tijdens dit tijsvak geen aanvraag hebben ingediend. Het voornemen is om in het derde kwartaal van dit jaar een tweede aanvraagtijsvak open te stellen.

⁵ Dit betreft een cofinanciering, medeoverheden dragen zelf ook minimaal 50% bij. Zo wordt er in totaal gezamenlijk met de medeoverheden, afhankelijk van eigen financiering, zo'n € 1 miljard extra beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.

⁶ Kamerstukken 29 398, nr. 1068

⁷ Bijlage 1: Menukaart in beeld derde tranche Investeringsimpuls Verkeersveiligheid

⁸ Kamerstukken 29 398, nr. 1096

Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025–2029

Samen met de SPV-partners heeft het Ministerie van IenW het Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025–2029 opgesteld.⁹ Hiermee wordt ingezet op de belangrijkste fietsveiligheidsmaatregelen uit de SWOV rapportage «Kiezen of delen», zoals het gebruik van de fietshelm stimuleren en het veiliger maken van infrastructuur voor fietsers.¹⁰ Het Ministerie van IenW wil bovendien bijdragen aan het verbeteren van de fietsveiligheid door organisaties aan te moedigen bestaande maatregelen door te ontwikkelen en ruimte te bieden voor nieuwe initiatieven.

In de kern bestaat het Meerjarenplan Fietsveiligheid uit tien acties:

Nieuwe acties	Voortzetting lopende acties
• verminderen valrisico fietsers • verminderen risicogedrag rondom fietsen • kennisontwikkeling fietsveiligheid • stimuleren fietshelmgebruik • verminderen massa- en snelheidsverschillen op het fietspad	• stimuleren veilige fietsinfrastructuur • programma Doortrappen • fietsveiligheidscampagnes • verkennen vervolgstappen fietsongevallen-data • Lichte Elektrische Voertuigen-kader

Het Meerjarenplan Fietsveiligheid geeft met de vijf nieuwe acties invulling aan de resterende € 49 miljoen voor vernieuwende maatregelen binnen de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid.^{11, 12} Hiermee worden de toezeggingen aan de Kamer over het Meerjarenplan Fietsveiligheid afgedaan.¹³

De nieuwe acties met betrekking tot valrisico, risicogedrag en kennisontwikkeling worden vanuit één praktijkgericht kennisprogramma uitgevoerd door ZonMw.¹⁴ In dit programma worden subsidies verstrekt aan medeoverheden, kennisinstellingen en marktpartijen voor het (door)ontwikkelen van maatregelen die de fietsveiligheid verbeteren. Hierbij wordt de effectiviteit van (kennis)producten en interventies voor fietsveiligheid onderzocht, met het doel dat deze opgeschaald en structureel geborgd worden in beleid van het Rijk en/of medeoverheden. ZonMw werkt op dit moment het programmavoorstel uit.

Naar verwachting zullen organisaties vanaf begin 2026 subsidie kunnen aanvragen voor verschillende initiatieven om de fietsveiligheid te verbeteren.

Bestuurlijke afspraken SPV 2025–2029

Het SPV kent drie fasen, namelijk de introductieperiode (2018–2020), de implementatiefase waarbij overheden ervaring opdoen met de nieuwe werkwijze en deze evalueren (2020–2025) en de fase waarin overheden de aanpak verder professionaliseren en bijstellen aan de hand van de geleerde lessen (2025–2030). Momenteel begeven we ons in de overgang van de tweede naar de derde fase. Conform afspraak met de

⁹ Bijlage 2: Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025–2029

¹⁰ <https://swov.nl/nl/publicatie/kiezen-delen>

¹¹ Kamerstukken 29 398, nr. 1028

¹² Kamerstukken 29 398, nr. 783

¹³ Kamerstukken 29 398, nr. 1084 en Kamerstukken 29 398, nr. 1108

¹⁴ ZonMw is een zelfstandig bestuursorgaan dat met aandacht voor kennisinfrastructuren, kennisontwikkeling en het benutten van die kennis in de praktijk bijdraagt aan vernieuwing in gezondheid, zorg en welzijn.

SPV-partners¹⁵ is het SPV geëvalueerd¹⁶ en zijn samen met de partners van het SPV bestuurlijke afspraken opgesteld tot en met 2029.¹⁷

De overleggen met de SPV-partners over de bestuurlijke afspraken waren constructief. Iedereen is het eens om extra in te zetten op het verminderen van het aantal fietsslachtoffers, omdat dit momenteel de grootste risicogroep is in het verkeer. Het beschikbaar stellen van de € 50 miljoen vanuit het Rijk voor meerjarenplan fietsveiligheid onderstreept dit gezamenlijke beeld.

Uit de tussentijdse evaluatie van het SPV blijkt dat wegbeheerders behoefte hebben aan concrete, haalbare kortetermijndoelstellingen. Daarnaast wordt de gestelde ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050 als onrealistisch ervaren. In de bestuurlijke afspraken staat daarom dat de SPV-partners de doelstellingen gaan opstellen voor de grootste, beïnvloedbare risico's op het gebied van veilige infrastructuur en veilige voertuigen, op educatie en voorlichting en op verkeershandhaving. Voor iedere doelstelling wordt een meetbare indicator opgesteld, bijvoorbeeld het fietshelmgebruik laten stijgen tot 25% in 2035.

In het SPV staan drie pijlers centraal, namelijk een veilige infrastructuur, verkeerseducatie en verkeershandhaving. Verkeersveilige infrastructuur zorgt ervoor dat verkeersdeelnemers worden bewogen zich aan de regels te houden en het risico op ongevallen wordt verkleind. Educatie draagt bij aan het begrip van weggebruikers hoe zij zich op de weg en naar andere verkeersdeelnemers moeten gedragen. Verkeershandhaving ziet erop toe dat mensen die de wet overtreden in het verkeer worden aangepakt. Wanneer overheden op alle drie de pijlers inzetten, en deze in balans zijn, wordt het grootste effect behaald in het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Daarom spreken de SPV-partners bestuurlijk af om te verkennen hoe deze balans te bewaken.

Het Rijk werkt de bestuurlijke afspraken verder uit in de aanstaande uitvoeringsplannen voor verkeersveiligheid, waaronder het Meerjarenplan Fietsveiligheid en het derde Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid, voor de jaren 2026–2029. Laatstgenoemde wordt eind dit jaar met de Kamer gedeeld.

Tot slot

De opgave om de verkeersveiligheid te verbeteren is groot en de urgentie om met deze opgave aan de slag te gaan wordt breed gevoeld. Deze opgave is een gedeelde verantwoordelijkheid van het Rijk en de andere SPV-partners. Het zoveel mogelijk beperken van risico's vergt inspanningen gedurende een lange termijn van alle genoemde partijen. Met de nieuwe bestuurlijke afspraken SPV 2025–2029 en het Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025–2029 is het de intentie van het Ministerie van IenW om op korte termijn de samenwerking tussen partijen te bevorderen en in het bijzonder de fietsveiligheid een impuls te geven.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman

¹⁵ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV), Openbaar Ministerie (OM), Politie, Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), Interprovinciaal Overleg (IPO), Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) en Vervoerregio Amsterdam (VRA)

¹⁶ Kamerstukken 29 398, nr. 1175

¹⁷ Bijlage 3: Bestuurlijke afspraken Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2025–2029