



**TER BESLISSING**

**Datum**

4 mei 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/73669

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

**Beslistermijn**

17-05-2023

**Bijlage(n)**

13

Aan

Minister

# nota

Beslisnota bij Kamerbrief stand van zaken  
Verkeersveiligheid voorjaar 2023

## Aanleiding

Op 31 mei 2023 vindt het commissiedebat verkeersveiligheid plaats. Ten behoeve daarvan treft u de verzamelbrief met 13 bijlagen aan waarin aan de Kamer wordt toegelicht wat de stand van zaken van lopende en toekomstige acties is. Een dergelijke brief wordt voor ieder commissiedebat verkeersveiligheid gestuurd om de voortgang te delen. In deze nota treft u een overzicht van moties en toezeggingen aan.

## Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd de bijgevoegde Kamerbrief en bijlagen mede namens de minister van JenV aan de Tweede Kamer te zenden.

## Kernpunten

Hierbij volgt een overzicht van de stand van zaken van moties en toezeggingen die in de verzamelbrief aan de orde komen.

### 1. moties die worden afgedaan met de verzamelbrief

U doet met deze brief de motie van het lid Van der Molen (CDA) c.s. af over de verkeersveiligheid N9 (ID intern: 12305).<sup>1</sup> Tijdens de DGMO staf op 9 mei is besproken hoe de motie van het lid Van der Graaf (CU) over onderzoek naar tijdelijke maatregelen op verschillende onveilige N-wegen kan worden afgedaan (ID intern: 12312).<sup>2</sup>

### 2. Toezeggingen die worden afgedaan met de verzamelbrief

U doet de volgende toezeggingen af met deze brief:

- ID 14716 over examenfraude bij het CBR (aan het lid Koerhuis (VVD))
- ID 14715 over mogelijkheden VOG rijsschoolhouders (aan het lid De Hoop (PvdA))
- ID 14322/ID 14315/ID 14206 over verkenning woonstraten zonder voetpad (aan het lid De Hoop, (PvdA))

### 3. Voortgang overige moties en toezeggingen

U informeert de Kamer over de volgende moties:

<sup>1</sup> Kamerstuk 36200-A-32

<sup>2</sup> Kamerstuk 36 200 A, nr. 41

- Voortgang motie De Groot (VVD): invloed van andere weggebruikers op de veiligheid van fietsers (29 398, nr. 949)
- Voortgang motie Geurts (CDA) en motie Van der Graaf (CU): opvoeren e-bikes (resp. 29 398, nr. 1007 en 31 305, nr. 392)
- Motie Van der Graaf (CU) (29 398, nr. 1042) over pakketbezorging en veiligheid)
- Voortgang moties Van der Graaf (CU) (29 398, nr. 1043 en 31 305, nr. 391) over dragen fietshelm.

U informeert de Kamer over de voortgang van toezeggingen op de volgende thema's:

- Aanpak verbeteren verkeersveiligheid op de Rijks-N-wegen
- Gehandicaptenvoertuigenkader (n.a.v. CD 6 december 2022).
- Meerjarenplan Fietsveiligheid
- Terugkeuren voertuiggewicht bestelbussen bij de RDW
- Advies Roemer 'Van rijles naar rijonderwijs'
- Evaluatie 2toDrive
- Verzorgingsplaats van de toekomst
- Truckparkings
- Extra inzet op verminderen aantal verkeersslachtoffers in 2030
- Gesprek tussen gemeenten en pakketdiensten

#### Andere brieven en debat

Komende periode zullen er nog een aantal brieven naar de Kamer gestuurd worden:

- Een brief over Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30);
- een brief over Rijden onder Invloed;
- een brief over Automated Driver Systems (ADS);
- een over digitaal verkeersmanagement;
- de aanbieding van de kwartaalrapportage van het CBR over de examenafname (eerste kwartaal 2023).

Verder vindt er op 23 mei een commissiedebat plaats over de Transportraad en over de richtlijnen uit het 'road safety package', waaronder ook de rijbewijsrichtlijn valt.

#### Krachtenveld

Deze brief kan pas verzonden worden als de minister van JenV ook akkoord is met het verzenden van de brief en bijlagen. Over de tekst die gaat over de kosten van de rijbewijskeuring heeft afstemming plaatsgevonden met het ministerie van VWS, deze is akkoord met het opnemen van deze passage in de verzamelbrief. Rijkswaterstaat heeft meegelezen op deze brief en is akkoord.

Het verschijnen van de CBS-cijfers over verkeersdoden in 2022 leidde tot veel media-aandacht. U bent hierover op 18 april ook naar het mondelinge vragen uur geweest jl. n.a.v. vragen van het lid Koerhuis.

#### Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

#### Bijlagen

#### Datum

4 mei 2023

#### Onze referentie

IENW/BSK-2023/73669

#### Opgesteld door

Bestuurskern  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

#### Aan

Minister

#### Bijlage(n)

13

Volgnummer	Naam	Informatie
03.	Bijlage 1: Overzicht voortgang van de maatregelen Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025	Meesturen naar de Kamer.
04.	Bijlage 2: SWOV- Analyse dodelijke ongevallen 2021	Analyse dodelijke ongevallen 2021. Bijlage volgt z.s.m. Daarna meesturen naar de Kamer.
05.	Bijlage 3: SWOV rapport – Spookrijders, spookritten en spookrijongevallen	Een analyse van spookrijders, spookritten en spookrijongevallen op basis van politiedossiers. Bijlage volgt z.s.m. Daarna meesturen naar de Kamer.
06.	Bijlage 4: Goudappel – Ga terug – Risicoinventarisatie onvolledige aansluitingen op spookrijden	Risicoinventarisatie onvolledige aansluitingen op spookrijden. Bijlage volgt z.s.m. Daarna meesturen naar de Kamer.
07.	Bijlage 5: Verkeersveiligheidseffecten van '1 <sup>e</sup> -tranchemaatregelen' SWOV	Meesturen naar de Kamer.
08.	Bijlage 6: TP - Rapportage Truckparking van de Toekomst	Meesturen naar de Kamer.
9.	Bijlage 7: VZP - Internationale studie verzorgingsplaatsen - Rebel	Meesturen naar de Kamer.
10.	Bijlage 8: VZP - Procesvoorstel Routekaart	Meesturen naar de Kamer.
11.	Bijlage 9: Uitvoeringtoets keuring dubbele bediening lesvoertuigen RDW	Voorstellen gericht op systematiek van keuring dubbele bediening lesvoertuigen RDW. Meesturen naar de Kamer.
12.	Bijlage 10: Rapport Evaluatie Wet Begeleid Rijden (Arcadis wetsevaluatie 2todrive)	Meesturen naar de Kamer.
13.	Bijlage 11: Rapport	Geeft resultaten van een

**Datum**

4 mei 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/73669

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir.Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

13

	Gedragsbepalende factoren vrijwillig gebruik fietshelm (MARE Amsterdam)	kwalitatief onderzoek onder verschillende doelgroepen fietsers over motivaties en belemmeringen voor helmgebruik. Meesturen naar de Kamer.
14.	Bijlage 12: Rapport Veiligheid E-fiets in interactie met andere weggebruikers (Rijksuniversiteit Groningen)	Een analyse van ongevallenstatistieken om meer inzicht te krijgen in ongevallen van (elektrische) fietsers in interactie met andere weggebruikers. Meesturen naar de Kamer.
15.	Bijlage 13: Tussenresultaten plan veilige mobiliteit ouderen per actielijn	Meesturen naar de Kamer.

**Datum**

4 mei 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/73669

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

13

*Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's*

<b>Datum</b>	<b>Naam beslisnota</b>	<b>Toelichting</b>
22-03-2023.	16. Onderliggende nota 01. Beslisnota over vervolgttraject extra inzet op minder verkeersslachtoffers in 2030	In deze nota wordt de minister van IenW gevraagd om een besluit over het proces van het traject 'extra inzet op het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers'.



Aan

Minister

nota

Beslisnota over vervolgttraject extra inzet op minder  
verkeersslachtoffers in 2030

**TER BESLISSING**

**Datum**

22 maart 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/47431

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

**Beslistermijn**

10-03-2023

**Bijlage(n)**

1

**Aanleiding**

Op 22 november 2022 heeft u mede namens de minister van JenV de Tweede Kamer geïnformeerd over de uitvoering van de motie van het lid Geurts (CDA) over de halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 (bijlage 1).<sup>1</sup> U heeft de SWOV-studie "*Kiezen of delen*" gedeeld over de verwachte effecten van het huidige beleid en eventuele extra maatregelen. Ook heeft u aangekondigd dat de komende periode samen met andere overheden en maatschappelijke partners gekeken wordt hoe we een extra stap kunnen zetten om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Met deze nota informeren wij u over hoe wij deze extra stap willen invullen en vragen wij u uw akkoord daarop.

**Geadviseerd besluit**

1. Graag uw akkoord op het traject dat ziet op het uitwerken van een korte agenderende lijst met concrete maatregelen met gevolgen en kosten (samen met partners van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)), zoals beschreven onder punt B.
2. Graag uw akkoord met het geschetste proces zoals op hoofdlijnen beschreven onder punt C.

**Kernpunten**

- A. Waarom is een extra stap noodzakelijk?
  - SWOV concludeert dat het halveren van het totaal aantal ernstig verkeersgewonden tussen 2019 en 2030 te ambitieus is. Zonder extra inzet op maatregelen neemt het aantal ernstig verkeersgewonden zelfs fors toe.<sup>2</sup>
  - U heeft in de Kamerbrief van 22 november 2022 al aangegeven in te gaan zetten op fietsveiligheid door de €50 miljoen voor vernieuwende maatregelen uit de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid hiervoor te

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 1027

<sup>2</sup> Uit het SWOV-rapport "*Kiezen of delen*" dat op 22 november 2022 aan uw Kamer is gezonden, blijkt dat uit de basisprognoses komt dat in scenario 1 (wanneer de mobiliteitsveranderingen door corona blijvend zijn) het aantal verkeersdoden in 2030 op 480 verkeersdoden ligt en het aantal ernstig verkeersgewonden op 8400. In scenario 2 (wanneer mobiliteit weer vergelijkbaar wordt met de periode voor corona) zijn er 810 verkeersdoden in 2030 en 9500 ernstig verkeersgewonden in 2030. In 2019, het referentiejaar van SWOV ten opzichte waarvan gehalveerd moet worden, vielen 661 verkeersdoden en 6900 ernstig verkeersgewonden (MAIS3+) in Nederland.

benutten en met een meerjarenplan fietsveiligheid te komen. Ook geeft u aan gemeenten te ondersteunen in het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u. Vanuit JenV is in deze brief aangegeven dat geïnvesteerd wordt in slimme inzet van innovatieve handhavingsmiddelen, zoals de flexflitser die geautomatiseerd op snelheidsovertredingen handhaaft.

- Met de onderzochte maatregelen van SWOV is het mogelijk het aantal slachtoffers flink te verminderen, maar wij weten nog niet hoe deze maatregelen er concreet moeten komen uit te zien (nu zijn ze nog te breed geformuleerd want het zijn meer punten op de horizon) en of die maatregelen haalbaar en betaalbaar zijn. Of dat er voldoende draagvlak voor is. Daar is deze extra stap voor nodig.
- Daarnaast heeft SWOV niet naar alle denkbare oplossingen gekeken, omdat niet over elke maatregel voldoende bekend is in de wetenschap om de gevolgen in te schatten.
- Tot slot is er nu geen extra geld voor de maatregelen of valt de maatregel onder de verantwoordelijkheid van een andere overheid (omdat het over het onderliggend wegennet gaat). Door een reële inschatting te maken van hoeveel extra geld er nodig is, kan er in de toekomst gekozen worden voor de noodzakelijke maatregelen door zowel het Rijk als door medeoverheden.

**B. Wat gaat een extra stap opleveren?**

- Veel van de maatregelen die SWOV onderzocht heeft, zijn al onderdeel van bestaand beleid.
- SWOV laat vooral zien wat het potentieel is als er meer wordt ingezet op deze maatregelen. Bijvoorbeeld de maatregel veilige fietsinfrastructuur heeft SWOV uitgewerkt als "alle fietsinfrastructuur vergevingsgezind" en "de helft van de fietsinfrastructuur aangelegd/aangepast". Het idee is om samen met de partners van het SPV te verkennen of er een haalbare korte lijst aan concrete maatregelen denkbaar is die bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Inzichtelijk wordt ook gemaakt hoe duur de maatregelen op de lijst zijn en of er voldoende draagvlak is.
- Er wordt ook ruimte gelaten om nog nieuwe maatregelen te identificeren, bijvoorbeeld vanuit het buitenland of de wetenschap.
- We werken toe naar een gezamenlijke ambitie. De uiteindelijke lijst met concrete maatregelen wordt bestuurlijk omarmd door alle SPV-partners en kan agenderend werken.
- Er wordt nu al een hoop gedaan om tot vermindering van het aantal slachtoffers te komen (bijv. Investeringsimpuls, 200 miljoen extra voor Rijks-N-wegen en van 50 km/u naar 30 km/u binnen de bebouwde kom).

**C. Wat is het proces?**

*De planning is nog onder voorbehoud van de uitkomst van het gesprek met SPV-partners:*

1. Maart – mei 2023: Er wordt gesproken met de SPV-partners met de vraag of zij samen willen optrekken in dit traject. Nadat hier overeenstemming over bereikt is, kan er een planningsbrief naar de Kamer worden gestuurd (deze brief is een toezegging uit de Kamerbrief van 22 november 2022).
2. Juni – september 2023: Er wordt toegewerkt naar een langere lijst met concrete maatregelen op basis van het SWOV-rapport. Daarnaast wordt verkend of er meer maatregelen denkbaar zijn, bijvoorbeeld vanuit het buitenland of de wetenschap.

**Datum**

22 maart 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/47431

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

1

3. Oktober 2023 – januari 2024: Er wordt een afweegkader ontwikkeld waardoor de langere lijst getoetst kan worden op verschillende indicatoren, zoals haalbaarheid, betaalbaarheid en hoe de maatregel samengaat met andere overheidsdoelen. Dit moet ook leiden tot een globaal overzicht van kosten van de maatregelen. Waarschijnlijk verschijnt de uitkomst van het afweegkader rond het bestuurlijk overleg SPV dat in het najaar plaatsvindt.
4. Oktober 2023 – januari 2024: Er wordt onderzocht hoe het draagvlak is van de langere lijst onder stakeholders en burgers. Onderdeel hiervan is een nationale raadpleging.
5. Februari – maart 2024: Op basis van de informatie uit punten 3 en 4 wordt toegewerkt naar een korte lijst.
6. April – mei 2024: Gevraagd wordt aan de SPV-partners om zich te committeren aan deze lijst.

**Datum**

22 maart 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/47431

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

1

### **Krachtenveld**

- Op 12 oktober 2022 heeft een tweede rondetafelgesprek plaatsgevonden. Tijdens dit gesprek zijn de uitkomsten gedeeld met de deelnemers. De belangrijkste conclusie van het gesprek is de nadruk op de gezamenlijke opgave om het aantal verkeersslachtoffers en -doden te verminderen. Benadrukt werd dat er goed samengewerkt moet worden de komende tijd.
- Als u de maatregelen verder uit gaat werken, dan kan dit tot verwachtingen wekken dat er extra geld komt voor maatregelen.

### **Toelichting**

#### *Politieke context*

- U heeft op 22 november 2022 aan de Kamer laten weten dat er een vervolgtraject komt. U heeft aangegeven dat er breed wordt gekeken welke maatregelen kunnen bijdragen aan het flink verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. In beeld wordt gebracht om welk pakket van aanvullende maatregelen het kan gaan, of het pakket een bijdrage levert aan de verkeersveiligheid en andere overheidsdoelen, of dit pakket uitvoerbaar is en of er voldoende draagvlak voor is in de samenleving. Met deze informatie kan een besluit genomen worden of de aanvullende maatregelen ingevoerd kunnen worden.
- In het commissiedebat verkeersveiligheid op 20 april 2022 heeft het lid Stoffer (SGP) aan u gevraagd of er een analyse komt van de financiële opgave "om echt werk te maken van de halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030".
- Tijdens het afgelopen commissiedebat verkeersveiligheid en wegen van 6 december 2022 werden enkele vragen gesteld over het verschenen rapport "Kiezen of delen" die vooral als aandachtspunten bedoeld leken.

#### *Financiële/juridische overwegingen*

Er is vooralsnog geen aanvullend budget beschikbaar voor de extra maatregelen van SWOV.

#### Samenhang Basiskwaliteitsniveau RWS-netwerken (BKN)

Dit traject vertoont samenhang met het BKN voor de RWS-netwerken (hoofdwatersysteem, het hoofdvaarwegennet en het hoofdwegennet) waarover de Kamer en stakeholders recent zijn geïnformeerd. In stand houden volgens het

BKN betekent dat er wordt onderhouden wat er ligt. Verbeteringen aan de aanleg, nieuwe beleidsontwikkelingen, nieuwe wet- en regelgeving die nog aanstaande is en autonome ontwikkelingen maken geen onderdeel uit van het BKN. Naast eventuele investeringskosten vragen deze verbeteringen en/of ontwikkelingen om structurele instandhoudingsmiddelen aanvullend op de nu beschikbare middelen voor het in stand houden van de RWS-netwerken conform het BKN.

Verwachte gevolgen van BKN op de door SWOV onderzochte maatregelen:

'Aanleg veilige Fietsinfrastructuur':

- *Het overgrote deel van de fietsinfrastructuur is in het beheer van de medeoverheden/wegbeheerders en betreft niet de verantwoordelijkheid van de Rijksoverheid. Indien er sprake is van fietsinfrastructuur op areaal van het rijk (op oevers, bruggen etc.) zal voor de aanleg, het aanpassen/verbeteren en onderhouden van infrastructuur naast investeringskosten ook structurele middelen beschikbaar moeten worden gesteld aanvullend op de nu beschikbare middelen voor het instandhouden van de RWS-netwerken conform het BKN. Binnen het nu voorgestelde BKN is de instandhouding van fietspaden op Rijksareaal niet (financieel) meegenomen. Dit Kabinet heeft vanaf 2024 € 6 mln. per jaar beschikbaar gesteld voor het mee-investeren in regionale doorfietsroutes. Er zal geprioriteerd moeten worden waaraan deze middelen besteed worden. Voor de uitvoering van de ambities van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets wordt samen met de mede-overheden een meerjarig adaptief uitvoeringsprogramma gemaakt. De Kamer wordt hierover geïnformeerd via de MIRT brief in het najaar.*
- 'Veilige inrichting van N-wegen met een limiet van 80 km/uur':
  - *Een groot deel van de N-wegen is in het beheer van de medeoverheden/wegbeheerders. Indien er sprake is van Rijks-N-wegen ligt de verantwoordelijkheid voor het wegbeheer bij de Rijksoverheid. Dit kabinet heeft 200 mln. uitgetrokken voor de verbetering van de verkeersveiligheid van deze Rijks-N-wegen impuls. Net zoals bij het vorige punt zullen naast investeringskosten ook structurele middelen beschikbaar moeten worden gesteld aanvullend op de nu beschikbare middelen voor het instandhouden van de RWS-netwerken conform het BKN.*
  - *Specifiek aandacht behoeven de 'bermen' voor Rijks-N-wegen. Volgens SWOV voldoet een ideaal en veilige inrichting van N-wegen aan een fysieke rijrichtingscheiding, voldoende brede obstakelvrije zone en geen erfaansluitingen. Middels de verschillende programma's en middelen investeert het Rijk voornamelijk in de vergevingsgezindheid van de bermen en op een beperkt aantal trajecten in een rijrichtingscheiding op Rijks-N-wegen. Met het BKN zal de inzet op groenbeheer die niet noodzakelijk zijn voor de veiligheid van de constructie en de weggebruiker worden afgeschaald. Het gaat dan om o.a. het groenbeheer van de bermen vanaf 1 meter vanaf de asfaltrand. De concrete uitwerking 'niet noodzakelijke voor de veiligheid' moet nog worden geconcretiseerd. Hierbij zal naar verwachting een onderscheid gemaakt kunnen worden tussen A- en Rijks-N-wegen*

**Datum**

22 maart 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/47431

**Opgesteld door**

Bestuurskern

Dir. Wegen en

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

1

- 'Verlichting van 60- en 80km/uur-wegen':
  - o In het BKN wordt uitgegaan dat bij Rijkswegen alleen verlichting bij rijtaakverzwarende onderdelen van de wegen in stand worden gehouden. De concrete uitwerking op welke trajecten hier sprake van is, wordt de komende maanden uitgewerkt.

**Datum**

22 maart 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/47431

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

1

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

**Bijlagen**

Volgnummer	Naam	Informatie
01.	Beslisnota over vervolgetraject extra inzet op minder verkeerslachtoffers in 2030	Deze nota
02.	Bijlage 1 - Kamerbrief over uitkomst SWOV studie naar extra maatregelen voor halvering aantal verkeersslachtoffers in 2030	Op 22 november 2022 verzonden aan de Tweede Kamer.