



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 vervolgtraject 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. |