

Vergaderjaar 2023–2024

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 1109**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 mei 2024

Als we weggaan, willen we allemaal weer veilig thuis komen. Meestal is dat ook vanzelfsprekend, of het nu gaat om het doen van de boodschappen, woon-werkverkeer of een bezoek aan de sportvereniging.

Toch gaat het nog te vaak mis. In 2023 kwamen 684 mensen om het leven door een verkeersongeval.<sup>1</sup> Hoewel dit een kleine daling betekent van 61 personen ten opzichte van 2022, zijn het er nog steeds bijna twee per dag. Dit onderstreept de noodzaak om in ieder geval door te gaan met de gezamenlijke inzet om Nederland verkeersveiliger te maken.

Dagelijks werken Rijk, provincies, gemeenten, vervoerregio's en maatschappelijke organisaties keihard om het verkeer veiliger te maken. Van veilige oversteekplaatsen, schoolzones en fietspaden tot alcoholcontroles, en ook het halen van je rijbewijs. Een ander voorbeeld is de investeringsimpuls, waarmee sinds 2020 verbeteringen in de infrastructuur door Rijk en wegbeheerders samen worden gefinancierd. De Kamer is op 28 maart jl. geïnformeerd over de openstelling van de derde tranche later dit jaar, waarmee gemeenten, provincies en waterschappen opnieuw een rijksbijdrage kunnen aanvragen voor infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen.<sup>2</sup>

Een groot aandachtspunt blijft het toenemend aantal fietsers dat omkomt in het verkeer. Al vier jaar op rij komen er meer fietsers om (270 in 2023) dan inzittenden van personenauto's (194 in 2023). Vier op de tien fietsdoden kwam om het leven door een botsing met een auto en een derde door een eenzijdig ongeluk, bijvoorbeeld door een glad wegdek of een verkeerde stuurbeweging. Ook valt op dat de verongelukte fietsers

<sup>1</sup> CBS, 2024. *684 verkeersdoden in 2023*.

<sup>2</sup> Kamerstukken 29 398, nr. 1109

steeds ouder zijn.<sup>3</sup> De verwachting is helaas dat deze zorgelijke trend in de toekomst verder doorzet. Het verbeteren van de fietsinfrastructuur kan helpen om de fietsveiligheid te vergroten en het gebruiken van een helm verkleint het risico op ernstig letsel.<sup>4</sup> Uw Kamer wordt via een aparte brief geïnformeerd over het Meerjarenplan Fietsveiligheid.

Naast mogelijkheden om fietsveiligheid te verbeteren, onderzoeken wegbeheerders en verkeersveiligheidspartners samen in het traject *Trendbrekers verkeersveiligheid* wat in brede zin nodig is om de trend van het stijgende aantal verkeersslachtoffers te keren. Rond oktober dit jaar wordt de Kamer geïnformeerd welke maatregelen zich hiervoor lenen en hoe haalbaar, betaalbaar en gedragen deze zijn.<sup>5</sup>

Het Rijk wil dus blijven werken aan verbetering van de verkeersveiligheid. Daarin spelen andere overheden ook een belangrijke rol, evenals het verantwoordelijkheidsgevoel van iedereen die de weg op gaat.

Met deze brief wordt u, mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid (JenV), geïnformeerd over de stand van zaken van de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Daarnaast ontvangt u een overzicht (bijlage 1) van de voortgang van de maatregelen in het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022–2025, waarvoor het Rijk primair aan de lat staat.

De brief is onderverdeeld in de volgende thema's:

1. Vernieuwende maatregelen fietsveiligheid
2. Veilige infrastructuur
3. Veilige voertuigen
4. Veilig gedrag: educatie, voorlichting en ontwikkelingen CBR
5. Veilig gedrag: handhaving
6. Overige ontwikkelingen

## **1. Vernieuwde maatregelen fietsveiligheid**

Tijdens het Bestuurlijk Overleg (BO) over het SPV van 12 december 2022 is afgesproken dat de focus van de € 50 miljoen vanuit de investeringsimpuls verkeersveiligheid voor de vernieuwende maatregelen gericht moet zijn op fietsveiligheid, bij voorkeur op gedrags- of technologiemaatregelen. Na een probleemanalyse, inventarisatie en marktconsultatie (bijlage 2), is besloten de middelen te besteden aan de volgende zes thema's binnen fietsveiligheid:

### *Gedrag*

- Het stimuleren van het gebruik van fietshelmen;
- Het verminderen van snelheidsverschillen op het fietspad;
- Het verminderen van risicogedrag; en
- Het verbeteren van de fietsbalansvaardigheden.

### *Technologie*

- Het stimuleren van het gebruik van veilige fietsen (zoals drie- of vierwiel fietsen); en
- Het verbeteren van bewustzijn van weggebruikers bij het naderen van kruispunten en oversteken met verhoogd risico op ongeval.

<sup>3</sup> In 2021 vielen er 94 doden onder fietsers van 75 jaar of ouder, in 2023 waren dat er 150.

<sup>4</sup> SWOV, 2022. *Kiezen of delen. Welke maatregelen kunnen zorgen voor halvering verkeersslachtoffers in 2030?*

<sup>5</sup> Kamerstukken 29 398, nr. 1027

De keuze voor de thema's is gebaseerd op verschillende factoren. Het ministerie heeft gekeken naar het aantal ongevallen, de concreetheid van mogelijke oplossingen, en de interesse en bereidheid van zowel medeoverheden als marktpartijen om aan deze thema's te werken. Elk thema wordt nu apart uitgewerkt, waarbij gezocht wordt naar samenwerkingsverbanden en de meest efficiënte wijze om de middelen zo snel mogelijk beschikbaar te kunnen stellen. Tijdens het BO Verkeersveiligheid SPV van 27 maart 2024 zijn deze thema's en vervolgstappen afgestemd. Voor het eerstvolgende commissiedebat verkeersveiligheid deelt het ministerie een planning met wanneer de middelen voor de vernieuwende maatregelen beschikbaar worden gesteld, en via welk type regeling.

## **2. Veilige infrastructuur**

### Rijks-N-wegen

Met het Coalitieakkoord van het kabinet Rutte IV in 2021 is € 200 miljoen beschikbaar gesteld voor de verbetering van de verkeersveiligheid op de Rijks-N-wegen. De aanpak wordt uitgevoerd in twee tranches.<sup>6</sup> Rijkswaterstaat werkt hard aan de voorbereiding en uitvoering van de verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen. De snel te realiseren maatregelen uit tranche 1 zijn in finale voorbereiding voor de uitvoering, of al in de realisatiefase. Diverse proefvakken zijn op de N57 gerealiseerd met een moeilijk overrijdbare middenrijbaanscheiding. De effectiviteit hiervan wordt momenteel onderzocht.

Daarnaast worden verkeersveiligheidsmaatregelen bij de oversteekplaatsen van de vlotbruggen op de N9 nog voor de zomer van 2024 uitgevoerd.

De plannen voor de maatregelen uit tranche 2 zijn eerder aan de Kamer gestuurd met de MIRT-brief van 23 juni 2023.<sup>7</sup> In het najaar van 2023 is Rijkswaterstaat gestart met de verdere uitwerking van de plannen voor zowel de N36 als de N50 Kampen-Ramspol. Voor de overige maatregelen uit de tweede tranche op de N14, N44, N59 en N915 is ook gestart met de verdere planuitwerking. Rijkswaterstaat werkt bij de verschillende planuitwerkingen samen met de medeoverheden.

## **3. Veilige voertuigen**

### Digitaal waarschuwen voor schoolzones

In lijn met onze collectieve inzet om de verkeersveiligheid rondom scholen te verbeteren, werken wij aan het digitaal waarschuwen voor schoolzones. De beschikbaarheid van data over deze fysieke schoolzones is van belang, omdat hiermee verkeersveiligheidswaarschuwingen aan automobilisten gegeven kunnen worden op tijden dat er kinderen van en naar school gaan. In de Kamerbrief over het digitaal waarschuwen voor schoolzones<sup>8</sup> is toegezegd om de Kamer medio 2024 verder te informeren over de voortgang van de implementatie van het beschikbaar maken van data over schoolzones en schooltijden als open data.

De afgelopen maanden is door het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) en Rijkswaterstaat gewerkt aan het systeem om landelijke opschaling mogelijk te maken. Het systeem is gevuld met schoolzones op basis van luchtfoto's, door een aantal gemeenten getest en in april opengesteld voor alle gemeenten. Gemeenten kunnen de geïnventari-

<sup>6</sup> Kamerstukken 29 398, nr. 1014

<sup>7</sup> Kamerstukken 36 200 A, nr. 78

<sup>8</sup> Kamerstukken 29 398, nr. 1083

seerde schoolzones aanvullen en controleren. In de open data kunnen serviceproviders zien welke schoolzones gecontroleerd zijn. Daarnaast kunnen scholen bepalen welke gegevens zij via de PO-raad delen aan NDW. De planning is dat voor juni het verstrekken van de open data start, met daarna een maandelijkse update.

Daarnaast worden er gesprekken met de serviceproviders gevoerd, zodat zij de informatie ook daadwerkelijk kunnen doorgeven aan de weggebruikers. Op termijn kunnen zij, waar mogelijk, de weggebruikers op alternatieve routes wijzen. De afspraken met de betrokken partijen worden dit jaar opgenomen in het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (DSM). Tevens werkt kennisplatform CROW dit jaar aan een notitie over de fysieke inrichting en toepassing van schoolzones. Het doel van deze notitie is het bevorderen van een verdere uniformering van de inrichting van schoolzones. Bij een digitale waarschuwing voor een schoolzone is op deze manier de fysiek ingerichte schoolzone beter herkenbaar voor de weggebruiker.

### Voertuigveiligheid en (veiligheid)systemen

Innovaties in en om het voertuig leveren een steeds grotere bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook in Europa is voertuigveiligheid een belangrijk thema. Dit vertaalt zich onder andere in Europese wet- en regelgeving over de toelating van voertuigen op de weg en het stellen van bepaalde eisen aan die voertuigen. Zo is er sinds 2022 Europese regelgeving die verplicht dat nieuwe voertuigtypes (auto's, bestelwagens, bussen en vrachtauto's) vanaf juli 2024 gefaseerd beschikken over bepaalde veiligheidssystemen<sup>9</sup> die de veiligheid van de inzittenden en andere weggebruikers moeten verbeteren. Voorbeelden van dergelijke verplichte systemen zijn parkeersensoren en waarschuwingen bij vermoeidheid of afleiding bij de bestuurder. Voor bussen en vrachtauto's gaat het bijvoorbeeld om een systeem dat waarschuwt wanneer voetgangers of fietsers zich in een dode hoek bevinden.

Een ander voorbeeld is het noodremstelsel, ofwel *Autonomous Emergency Braking* (AEB). Een variant van dit systeem is vanaf juli 2024 verplicht in alle nieuwe personenauto's en bestelwagens op de Europese markt. Noodremstelsels kunnen potentieel gevaar vóór, naast of achter het voertuig detecteren. Het systeem remt automatisch, als de bestuurder dit niet op tijd heeft gedaan, om een botsing te voorkomen of de ernst ervan te beperken. De door Europa verplichte variant moet reageren op objecten en voertuigen vóór het voertuig. Als volgende stap is vanaf 7 juli 2026 de variant verplicht in alle nieuwe personenauto's en bestelwagens die moet reageren op voetgangers en fietsers vóór het voertuig. Voor vrachtauto's was de AEB al verplicht. Deze ontwikkelingen gaan naar verwachting bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid in Nederland, zoals staat opgenomen in de Monitor Smart Mobility.<sup>10</sup>

Daarnaast zet Nederland zich actief in binnen Euro NCAP. Dit is een organisatie die zich met succes inzet voor de verkeersveiligheid door consumenten een onafhankelijke beoordeling te bieden van het veiligheidsniveau van auto's die op de Europese markt gebracht zijn. De criteria waarop Euro NCAP beoordeelt, zijn opgenomen in beoordelingsprotocollen en zijn strenger dan wat de Europese wet- en regelgeving van fabrikanten vereist. Zo beoordeelt Euro NCAP de AEB nu bijvoorbeeld op prestaties vóór, naast en achter het voertuig in interactie met fietsers, voetgangers en motoren. Dit moedigt fabrikanten aan aanzienlijke

<sup>9</sup> Kamerstukken 31 305, nr. 353

<sup>10</sup> Kamerstukken 31 305, nr. 447

veiligheidsverbeteringen in het ontwerp van nieuwe auto's aan te brengen. Het betreft verbeteringen ten aanzien van veilig rijden, ongevalvermijding, ongevallenbescherming en veiligheid na een ongeval. Euro NCAP hanteert daarbij zogenaamde *Vision Zero*-principes waarbij wordt gestreefd naar 0 dodelijke slachtoffers en zwaargewonden bij verkeersongevallen.

Een belangrijke mijlpaal bij Euro NCAP is de totstandkoming van het concept-beoordelingsprotocol «*General Vehicle Controls*», dat onder aanvoering van Nederland is geschreven. Het protocol neemt het ontwerp van bedieningselementen, zoals het aan-/uitzetten van je ruitenwissers, richtingaanwijzers en *climate control* in het voertuig, mee in de veiligheidsbeoordeling. Hiermee geeft Nederland opvolging aan de aanbeveling van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (rapport «Wie stuurt») om menselijke factoren onderdeel te maken van de beoordelingsprotocollen van Euro NCAP. De werking van het beoordelingsprotocol wordt in juni dit jaar getest op het RDW Testcentrum. Een tweede test wordt dit najaar verwacht. Het protocol wordt van kracht in 2026.

#### Evaluatie Actieplan Verbetering Verkeersveiligheid Motorrijders 2 (AVVM2)

In de verzamelbrief verkeersveiligheid van december 2023<sup>11</sup> is aangekondigd het AVVM2 te evalueren en te bezien welke maatregelen in een eventueel herzien AVVM3 aan de orde moeten komen. De evaluatie is inmiddels gestart en zal na oplevering aan de Kamer worden gezonden aan het einde van 2024.

#### Voortgang compensatieregeling Stint

Op 2 oktober 2023 is de Kamer geïnformeerd over de compensatieregeling voor de Stint die per 2 oktober 2018 niet meer de weg op mocht.<sup>12</sup> Op basis van die regeling konden gebruikers en eigenaars van alle typen Stints compensatie aanvragen. Ruim 300 aanvragers hebben gebruik gemaakt van de regeling, waarbij compensatie is gevraagd voor ruim 1.700 Stints.

### **4. Veilig gedrag: educatie, voorlichting en ontwikkelingen CBR**

#### Flits- en maaltijdbezorging

Conform toezegging aan het lid Veltman (VVD)<sup>13</sup> wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van het platform Bezorg Veilig. Twee jaar geleden heeft TeamAlert het platform Bezorg Veilig opgezet. Via dit platform wordt intensief samengewerkt tussen TeamAlert, lokale overheden en bezorgdiensten om de verkeersveiligheid onder de flits- en maaltijdbezorgers te verbeteren. Bezorgers worden uitgedaagd veilig te bezorgen en aan werkgevers worden handvatten geboden om met verkeersveiligheid aan de slag te gaan. Te denken valt aan een werkgeverstoolbox en gratis gevaarherkenningstrainingen voor bezorgers op een e-bike, snorfiets of bromfiets.

Onlangs heeft TeamAlert een succesvolle pilot afgerond, waarbij is onderzocht hoe gemeenten aan de slag kunnen met Bezorg Veilig als werkgeversaanpak voor horecaondernemers. Hieruit is een stappenplan ontwikkeld om gemeenten en maatschappelijke organisaties te stimuleren

<sup>11</sup> Kamerstukken 29 398, nr. 1084

<sup>12</sup> Kamerstukken 29 398, nr. 1078

<sup>13</sup> TZ202403-048

om Bezorg Veilig uit te rollen in hun gemeente. Een rapportage van de pilot (bijlage 3) en het stappenplan zijn bij deze brief gevoegd (bijlage 4).

Inmiddels hebben meerdere gemeenten, waaronder Rotterdam, Utrecht en Den Haag, zich bij het bezorgplatform aangesloten en/of werken zij samen met TeamAlert aan het verbeteren van de verkeersveiligheid van de flits- en maaltijdbezorgers. Verder zijn steeds meer ondernemers en gemeenten geïnteresseerd in Bezorg Veilig. Afgelopen jaar hebben ruim 3.000 betrokkenen actief de website bezocht en zijn er ruim 120 trainingen succesvol afgerond. Er wordt komende tijd ingezet op meer naamsbekendheid en de uitrol van Bezorg Veilig binnen verschillende gemeenten. De populariteit van flitsbezorging lijkt trouwens af te nemen. Van de vier oorspronkelijke aanbieders is er binnenkort in Nederland nog maar één over.

### Advies Roemer «Van rijles naar rijonderwijs»

In de Kamerbrief van 20 oktober 2023<sup>14</sup> is de Kamer geïnformeerd over de voortgang van de eerste fase van de uitwerking van het advies Roemer «Van rijles naar rijonderwijs». De Kamer zal via een aparte Kamerbrief geïnformeerd worden over de huidige stand van zaken, nieuwe ontwikkelingen en voorgestelde uitwerkingen voor de komende fase.

### Beginnende bestuurder

De komende maanden wordt een aantal actielijnen uitgewerkt om beginnende bestuurders veiliger te kunnen laten deelnemen aan het verkeer. Het gaat hierbij om een verbetering van de rijopleiding (zoals in advies Roemer «Van rijles naar rijonderwijs» geadviseerd), meer aandacht voor hogere orde-vaardigheden<sup>15</sup> en het borgen van veilig rijgedrag. Een onderzoek naar de effecten en haalbaarheid van het integreren van een vorm van begeleid rijden binnen de rijopleiding voor beginnende bestuurders van 17 jaar en ouder maakt hiervan deel uit.

De beginnersregeling valt onder de actielijn borgen van veilig rijgedrag en is daarmee één van de maatregelen om de betrokkenheid van beginnende bestuurders bij verkeersongevallen te verminderen. De beginnersregeling heeft de vorm van een puntenrijbewijs. Als een beginnende bestuurder wordt staande gehouden door de politie na het begaan van een ernstig verkeersdelict en de bestuurder is daarvoor onherroepelijk veroordeeld, dan wordt een punt toegekend. Als een beginnende bestuurder twee punten heeft behaald, wordt hiervan door de officier van justitie een mededeling gedaan aan het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). Het CBR legt aan de beginnende bestuurder de verplichting op om mee te werken aan een onderzoek naar de rijvaardigheid. Hangende dit onderzoek wordt het rijbewijs van de beginnende bestuurder doorgaans geschorst, waardoor hij tijdelijk uit het verkeer wordt geweerd. Een voor de beginnende bestuurder negatief resultaat van het onderzoek naar de rijvaardigheid leidt tot ongeldigverklaring van het rijbewijs. IenW en CBR bekijken samen met experts of deze regeling effectiever kan. Daarbij worden ervaringen uit het buitenland meegenomen. In het najaar wordt de Kamer hierover geïnformeerd.

Verder is van belang dat een rijgedragsmonitor, ook bekend als monitorkastje, een mogelijk aanvullend instrument is om de effectiviteit van de beginnersregeling te vergroten<sup>16</sup>. Het doel van de pilot is om inzicht te

<sup>14</sup> Kamerstukken 29 398, nr. 1080

<sup>15</sup> Hieronder wordt verstaan gevaarherkenning, sociaal-affectieve vaardigheden en kalibratie.

<sup>16</sup> Kamerstukken 29 398, nr. 1084

krijgen in twee mogelijke toepassingen van de rijgedragsmonitor: als educatieve toepassing binnen de Educatieve Maatregel Gedrag (EMG), of als instrument voor het beoordelen van het rijgedrag.

In het kader van deze pilot zijn dit jaar twee deelpilots gestart voor de rijgedragsmonitor en deze lopen tot juni 2024. In de eerste pilot wordt een DriveTag gebruikt voor educatieve monitoring, terwijl de tweede pilot een DriveBox inzet voor beoordelende monitoring.<sup>17</sup> Zo testen beide pilots respectievelijk de eerste en tweede mogelijke toepassing van de rijgedragsmonitor. De resultaten van de deelpilots worden in de zomer gerapporteerd, waarna IenW en CBR beslissen over het vervolg op basis van de bevindingen. In het najaar wordt de Kamer hierover geïnformeerd.

#### Examenfraude theorie-examen CBR

Examenfraude is nog steeds onder de aandacht van het ministerie en het CBR. Met het CBR wordt momenteel verder verkend of de introductie van een bestuursrechtelijk instrumentarium tot de mogelijkheden behoort om fraude bij het theorie-examen te bestrijden. Het kan hierbij gaan om een vorm van inspectie of toezicht op het door opleiders gebruikte materiaal tijdens training of cursus om illegaal gebruik van onrechtmatig verkregen examenmateriaal van het CBR aan te kunnen pakken of om het aan de fraudeur onttrekken van toegang tot CBR-locaties voor een bepaalde periode. Besluitvorming wordt in de zomer verwacht, waarover u dan nader wordt geïnformeerd.

#### CBR-besluiten in persoon betekenen

In de verzamelbrief verkeersveiligheid van april 2022<sup>18</sup> is een proefperiode aangekondigd voor het in persoon betekenen van de ongeldigheid van rijbewijzen door het CBR. Dit houdt in dat de betrokken rijbewijshouder via de persoonlijke uitreiking van een brief in kennis wordt gesteld van een schorsing of definitieve ongeldigheid van het rijbewijs. Het doel hiervan is om het overtreden van een dergelijk verbod beter te kunnen handhaven via een veroordeling bij de strafrechter. De proefperiode voor het in persoon betekenen is van start gegaan op 1 september 2022 voor de duur van twee jaar. In maart is door het ministerie, in samenwerking met het Ministerie van JenV, het CBR en het Openbaar Ministerie (OM) een tussentijdse evaluatie gehouden. Deze evaluatie is bij deze brief gevoegd (bijlage 5).

Uit deze evaluatie blijkt dat het in persoon betekenen op zichzelf een effectief middel is om een strafrechtelijke veroordeling van de zogenaamde «doorrijders» te realiseren. Dit omdat gebleken is dat met een betekende beslissing inderdaad beter kan worden aangetoond dat degene die zonder geldig rijbewijs reed hiervan op de hoogte was. Tegelijkertijd is het aantal gerealiseerde veroordelingen in de proefperiode (30) nog relatief beperkt gebleven. Dit heeft te maken met de geleidelijke toename van het aandeel betekende besluiten in alle uitstaande besluiten tot schorsing of intrekking van het rijbewijs door het CBR sinds de start van het betekenen. Om een verantwoorde afweging te kunnen maken tussen de kosten van het betekenen en de verhoogde effectiviteit van de strafrechtelijke vervolging, is door de bovengenoemde partijen besloten om de proefperiode met vier maanden te verlengen. Op basis van onder

<sup>17</sup> DriveTag is een app die het rijgedrag van bestuurders monitort en real-time feedback geeft aan de deelnemer van de pilot. DriveBox is een apparaat dat door een monteur in de auto van de deelnemer wordt geïnstalleerd en real-time rijdata naar het CBR stuurt.

<sup>18</sup> Kamerstukken 29 389, nr. 998

andere de verdere toename van het aantal geslaagde veroordelingen wordt een besluit genomen over een definitief vervolg van de proef.

### Voortgang optimalisatie stelsel medische rijgeschiktheid

In de Kamerbrief van 12 december 2023<sup>19</sup> is de Kamer geïnformeerd over de lopende onderzoeken van het optimalisatietraject voor het beoordelen van de medische rijgeschiktheid. De afgelopen periode heeft het Instituut Verantwoord Medicijngebruik (IVM) onderzocht wat zorgprofessionals nodig hebben om patiënten optimaal te informeren over een eventuele meldplicht bij rijgevaarlijke aandoeningen en geneesmiddelen.<sup>20</sup> Of een meldplicht voor het rijbewijs haalbaar en wenselijk is, wordt op dit moment nog onderzocht. De verwachting is dat de resultaten van de onderzoeken eind 2024 bekend zijn, waarna deze met de Kamer gedeeld worden. De inzichten uit het onderzoek van het IVM worden, naast de afweging of een meldplicht wenselijk is, meegenomen in een communicatieplan over het rijden met rijgevaarlijke aandoeningen en medicijnen.

Daarnaast heeft het IVM via openbare apotheken onderzoek gedaan naar de ervaringen van gebruikers van benzodiazepinen en de adviezen die ze van de apotheken ontvangen.<sup>21</sup> Het onderzoek geeft inzicht in de huidige voorlichting door artsen en apothekers over de rijbeperkingen bij het gebruik van deze medicijnen, evenals in de behoeften van patiënten op dit gebied. De uitkomsten van dit onderzoek bieden een solide basis voor verdere uitwerking van een plan voor de stelseloptimalisatie.

### Kosten medische keuringen

In de Kamerbrief van 12 december 2023<sup>22</sup> is de Kamer geïnformeerd over de nieuwe tariefstructuur van de Nederlandse Zorgautoriteit (NZa) voor de medische rijbewijskeuringen. Hierdoor valt sinds 1 januari 2024 een deel van de rijbewijskeuringen goedkoper uit. Op 2 april 2024 publiceerde de NZa een persbericht op hun website dat deze wijziging op één punt wordt teruggedraaid. Het betreft enkele ziektebeelden waarbij de specialist ook «indirecte» tijd in rekening mag brengen voor het schrijven van het verslag.

Het ministerie gaat met de NZa en het CBR in gesprek om, binnen de wettelijke kaders, te verkennen welke mogelijkheden er nog zijn om de rijbewijskeuringen betaalbaarder te maken voor burgers. Gestreefd wordt naar een evenwichtige benadering die ook recht doet aan de inspanningen van artsen.

De rest van de wijzigingen die de NZa sinds 1 januari heeft doorgevoerd blijft staan. Het gaat dan om de wijzigingen in de directe tijd en de informatie over de tarieven en eisen voor een duidelijkere rekening.

### Proportionaliteit medische keuringen

Het is belangrijk dat rijbewijskeuringen proportioneel zijn en bijdragen aan de verkeersveiligheid. De signalen vanuit de media en de Kamer<sup>23</sup> met betrekking tot de rijbewijskeuringen voor mensen met AD(H)D en

<sup>19</sup> Kamerstukken 29 398, nr. 1085

<sup>20</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/02/29/implementatieplan-de-informatierol-van-de-arts-bij-rijveiligheid>

<sup>21</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/12/31/informatie-bij-vervolguitgifte-van-benzodiazepinen-in-de-apotheek>

<sup>22</sup> Kamerstukken 29 398, nr. 1085

<sup>23</sup> Kamerstukken 24 170, nr. 318



vormen van autisme worden door het ministerie opgepakt. De Kamer is op 29 april jl. per brief hierover geïnformeerd.<sup>24</sup>

Daarnaast heeft de Gezondheidsraad (GR) op 30 januari 2024 het Advies Rijgeschiktheid bij hemofilie en andere stollingsstoornissen uitgebracht (bijlage 6). De GR adviseert het ministerie om de huidige eisen voor het rijden met een stollingsstoornis te laten vervallen. Het ministerie is voornemens dit advies over te nemen en te verwerken in de wet- en regelgeving. De Kamer wordt naar verwachting eind 2024 geïnformeerd over het vervolg van dit advies.

## **5. Veilig gedrag: handhaving**

### Aanpak van rijden onder invloed van drugs

Zoals aan het lid O. van Dijk (NSC) toegezegd<sup>25</sup> tijdens het commissie-debat verkeersveiligheid van 30 januari jl. wordt in deze brief ook ingegaan op de aanpak van rijden onder invloed van drugs (Kamerstuk 29 398, nr. 1098). Daarnaast wordt gereageerd op de vraag van het lid Vedder (CDA), gesteld tijdens het mondelinge vragenuur van 9 april jl., over het harder en meer kunnen handhaven op het rijden onder invloed van drugs en het vergroten van de pakkans.

Voorop staat dat het rijden onder invloed van welke stof dan ook die de rijvaardigheid beïnvloedt, verboden is (artikel 8 lid 1 Wegenverkeerswet 1994, hierna WVV). Dat geldt dus ook voor drugs in het verkeer. Maar een aantal jaren geleden werd duidelijk dat rijden onder invloed van drugs in het verkeer steeds vaker voorkwam. Het genoemde vangnetartikel voldeed niet meer. Er was meer nodig om politie en justitie te voorzien van adequaat instrumentarium om drugs in het verkeer effectief aan te pakken.

Daarom is per 1 juli 2017, met de Wet drugs in het verkeer, het rijden onder invloed van daartoe aangewezen stoffen expliciet verboden gesteld. Dit betekent dat het strafbaar is om deel te nemen aan het verkeer terwijl de hoeveelheid van deze aangewezen stoffen of combinatie van stoffen in het bloed hoger is dan de – aan de verkeersveiligheid gerelateerde – vastgestelde grenswaarde. De wet introduceerde de zogenaamde speekseltester. Deze speekseltester wordt ingezet als voorselectiemiddel, als bewijsmiddel blijft het bloedonderzoek noodzakelijk. Daarnaast introduceerde de wet in artikel 8 lid 5 van de WVV een afzonderlijke strafbaarstelling voor het rijden onder invloed van drugs, dit naar analogie van de strafbaarstelling van rijden onder invloed van alcohol. Eind vorig jaar is de evaluatie van deze wet afgerond en aangeboden aan de Tweede Kamer.<sup>26</sup> Uit de evaluatie blijkt dat sinds de wetswijziging in toenemende mate op de aanpak van drugs in het verkeer wordt ingezet. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de sterke toename van afgenomen positieve speekseltesten tussen 2018 (2.973) en 2022 (14.471) en de gestaag groeiende aantallen processen verbaal voor overtreding van artikel 8 lid 5 WVV. Deze aantallen zijn gestegen van 2.534 in 2018 naar 10.862 in 2022. De aangetroffen stoffen wijzen op met name gebruik van cannabis, 71% in 2021. Bijna elke zaak waarin sprake is van een positief bloedonderzoek leidt tot een strafoplegging. De onderzoekers concluderen dat in theorie kan worden verwacht dat de aanpak van drugs in het verkeer op onderdelen bijdraagt aan een verbeterde verkeersveiligheid. Hierbij kan zowel gedacht worden aan de algemene preventieve werking als gevolg van de

<sup>24</sup> Kamerstukken 29 398, nr. 1105

<sup>25</sup> TZ202402-066

<sup>26</sup> Kamerstukken 32 859, nr. 18

verhoogde pakkans, alsook de specifieke preventieve werking omdat er daadwerkelijk bestuurders die onder invloed van drugs rijden van de weg worden gehaald. Immers, wanneer er aanwijzingen zijn voor het rijden onder invloed van drugs, wordt de verdachte meegenomen naar het bureau voor bloedafname en krijgt deze een tijdelijk rijverbod. Naast de strafrechtelijke aanpak kan bestuurders die rijden onder invloed ook de rijbevoegdheid worden ontzegd door middel van een bestuursrechtelijke maatregel opgelegd door het CBR. Daarnaast wordt met het wetsvoorstel Verbetering aanpak rijden onder invloed, momenteel ook gewerkt aan een effectievere aanpak van personen die ondanks een opgelegde rijontzegging alsnog achter het stuur stappen. In deze brief wordt verderop uitgebreider ingegaan op dit wetsvoorstel.

Naar aanleiding van de eerdergenoemde evaluatie wordt momenteel in samenwerking met de betrokken partners een beleidsreactie opgesteld. Doel hiervan is de effectiviteit van de aanpak van drugs in het verkeer nog verder te versterken. De Kamer wordt dit najaar over de uitkomsten hiervan geïnformeerd.

Van belang is wel dat de strafrechtelijke aanpak van het rijden onder invloed van drugs onderdeel uitmaakt van een bredere maatschappelijke afkeuring en aanpak van rijden onder invloed van drugs. We moeten dit probleem als samenleving gezamenlijk aanpakken. Alleen bestuurs- en strafrechtelijke handhaving en bestrafing is niet voldoende.

#### Wetsvoorstel verbetering aanpak rijden onder invloed en vergelijking met administratief rijverbod in Duitsland

Tijdens het vorige commissiedebat verkeersveiligheid zijn door het lid De Hoop (GroenLinks-PvdA) vragen gesteld over de mogelijkheden om bij rijden onder invloed direct een rijontzegging voor langere tijd op te leggen, vergelijkbaar met de situatie in Duitsland. De Minister van JenV heeft daarop aan het lid De Hoop toegezegd<sup>27</sup> hier in deze brief nader op in te gaan.

Zoals ook in de verzamelbrief verkeershandhaving<sup>28</sup> aangegeven, is het in Duitsland mogelijk om al vanaf een laag promillage een rijverbod op te leggen van minimaal 1 maand en maximaal 3 maanden. Een dergelijk verbod wordt door toepassing van het bestuursrecht opgelegd en is mogelijk vanaf een promillage van 0,3 ‰ (indien uit bijkomend gedrag blijkt dat de bestuurder onder invloed is). Bij een promillage vanaf 0,5 ‰ gaan bestuursorganen standaard over tot oplegging van het rijverbod. Slechts in zeer uitzonderlijke gevallen kan worden afgezien van het opleggen van een rijverbod. Oplegging van het rijverbod gaat gepaard met een boete. Het Duitse rijverbod gaat in op het moment dat de bestuurder hierover bericht per post ontvangt. Er vindt daardoor geen rechtelijke toetsing plaats voordat een dergelijk rijverbod wordt opgelegd. Navraag leert dat er wel mogelijkheden voor beroep tegen een dergelijk rijverbod open staan. Ook zijn er weinig mogelijkheden om rekening te houden met de specifieke omstandigheden van het geval.

Dit is anders dan in het Nederlandse systeem waar vooraf een rechtelijke toets of een toets door de officier van justitie plaatsvindt, voordat het rijbewijs voor langere tijd wordt ingehouden of een ontzegging van de rijbevoegdheid wordt opgelegd. Hierop is in de verzamelbrief verkeershandhaving van januari jl. ook al nader ingegaan. Gezien de vaak grote gevolgen van een rijontzegging voor de betrokkene, bijvoorbeeld voor de

<sup>27</sup> TZ202402-064

<sup>28</sup> Kamerstukken 29 279, nr. 834

mogelijkheden om naar het werk te kunnen reizen, acht de Minister van JenV een dergelijke voorafgaande toets van groot belang. Met het wetsvoorstel verbetering aanpak rijden onder invloed wordt wel geregeld dat, zodra er door de rechter een ontzegging van de rijbevoegdheid is opgelegd, de rechter deze direct uitvoerbaar kan verklaren. Hierdoor wordt een rijontzegging direct van kracht, ook in afwachting van een eventueel hoger beroep en kan dus voorkomen worden dat bestuurders die een gevaar vormen voor de verkeersveiligheid direct weer de weg op gaan. Bovendien is het nu ook al mogelijk dat het OM door middel van een strafbeschikking een onvoorwaardelijke ontzegging van de rijbevoegdheid oplegt. Hiermee wordt iemand in de regel ook sneller voor langere tijd van de weg gehaald dan wanneer een zaak eerst voor de rechter moet komen.

Medio maart 2024 heeft de Afdeling advisering van de Raad van State advies uitgebracht over het wetsvoorstel. Momenteel wordt dit advies verwerkt in het Nader Rapport. Het streven is om het wetsvoorstel nog voor de zomer bij de Kamer in te dienen.

#### Uitrol geautomatiseerde handhavingsmiddelen

Tijdens het commissiedebat verkeersveiligheid van 30 januari jl. heeft de Minister van JenV na vragen van het lid Veltman (VVD) aangegeven om in deze verzamelbrief een stand van zaken te geven van de uitrol van de geautomatiseerde handhavingsmiddelen die worden bekostigd uit de extra middelen die in het kader van de motie Geurts<sup>29</sup> zijn vrijgemaakt. De komende jaren worden hiermee extra vaste flitspalen, flexflitsers (meerdere locaties op snelheid) en focusflitsers (handheld telefoongebruik achter het stuur) aangeschaft door het OM. De eerste flexflitsers zijn in november 2022 in gebruik genomen. In totaal zijn er nu 50 palen beschikbaar. In de zomer van 2024 komen daar 25 flexflitsers bij. In 2025 volgen nog eens 50 stuks, waarmee het totaal op 125 komt. Daarnaast loopt er een aanbesteding voor in totaal 50 focusflitsers. De eerste focusflitsers worden naar verwachting begin 2025 in gebruik genomen, waarna het OM dat jaar verwacht te groeien naar 40 stuks. In 2026 komen daar nog 10 focusflitsers bij. Tot slot worden er 100 extra vaste flitspalen aangeschaft, waardoor het totaal op 750 komt. Deze palen komen in 2028 en 2029 beschikbaar.

#### Onderzoek naar de effectiviteit van sancties bij verkeersmisdrijven

Tijdens het tweeminutendebat verkeersveiligheid op 8 februari jl. heeft de Minister van IenW namens de Minister van JenV aan het lid De Hoop (GroenLinks/PvdA) toegezegd<sup>30</sup> om in deze brief aan te geven of er (internationaal) onderzoek beschikbaar is naar de effectiviteit van sancties bij verkeersmisdrijven. Hierover zijn de afgelopen jaren veel verschillende publicaties van bijvoorbeeld het Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en het Wetenschappelijk Onderzoek en Datacentrum (WODC) verschenen, die voor hun bevindingen ook gebruik maken van internationaal onderzoek. Over het algemeen geldt dat met name de objectieve en subjectieve pakkans van invloed zijn op het gedrag van bestuurders. De zwaarte van de straf heeft slechts een beperkte invloed. Ook is bekend dat strafverhoging geen effect heeft op rijden onder invloed, waarschijnlijk omdat de bestaande straffen hiervoor al tamelijk hoog zijn, de pakkans door overtreders niet hoog wordt ingeschat en veel mensen die onder invloed rijden alcoholafhankelijk zijn waardoor het moeilijk is om het alcoholgebruik terug te dringen. Lichtere overtre-

<sup>29</sup> Kamerstukken 29 398, nr. 946

<sup>30</sup> TZ202403-047

dingen zoals het in beperkte mate overschrijden van de maximumsnelheid, het niet dragen van een gordel en roodlichtnegatie, nemen wel wat af als boetes hoger worden, maar alleen op plekken waar de pakkans ook groot is.<sup>31</sup> Uit onderzoek van SWOV blijkt bovendien dat het voor een optimaal effect van straffen, belangrijk is dat rekening wordt gehouden met de motivatie van mensen en hun mogelijkheden om hun verkeersgedrag te veranderen. Dit vraagt om straffen op maat. Straffen die verschillende strafelementen met elkaar combineren en die ook meer differentiëren naar achtergronden van dadergroepen blijken effectiever.<sup>32</sup> Bij de zwaardere verkeersovertredingen die in het strafrecht worden afgedaan wordt hier ook rekening mee gehouden, ook door bijvoorbeeld voor zwaardere delicten reclasseringstoezicht op te leggen. Daarnaast kan de reclassering ook rapporteren over de gepaste straf en/of maatregel, wat tot meer maatwerk leidt.

#### Motie Koerhuis/Michon-Derkzen: Verkeershandhaving buitengewoon opsporingsambtenaren

Naar aanleiding van de motie Koerhuis/Michon-Derkzen<sup>33</sup>, met betrekking tot de uitbreiding van bevoegdheden van buitengewoon opsporingsambtenaren (hierna: boa's) voor verkeershandhaving, is de Kamer begin dit jaar geïnformeerd dat uitvoering is gegeven aan het eerste deel van de motie, namelijk de oproep om na de succesvolle afronding van de pilots gemeenten toe te staan om boa's structureel in te zetten voor verkeershandhaving.<sup>34</sup> De verkeersfeiten zijn per 1 januari 2024 toegevoegd aan de Regeling Domeinlijsten buitengewoon opsporingsambtenaar. Met deze brief wordt uitvoering gegeven aan het tweede deel van de motie, waarmee deze motie dan ook is afgedaan.

Het tweede deel van de motie verzoekt de regering te onderzoeken welke extra verkeersfeiten zouden kunnen worden aangepakt door boa's. Daarbij wordt de motie zo geïnterpreteerd dat er wordt gevraagd om verkeersfeiten die passen binnen het in 2022, in samenspraak met de ketenpartners, geactualiseerde inzetcriterium-boa<sup>35</sup>, zoals ook de feiten genoemd in het eerste deel van deze motie. Voor wat betreft de verkeershandhaving door boa's betekent dit inzetcriterium dat het takenpakket wordt beperkt tot ongemotoriseerd (rijdend) verkeer. Overtredingen met gemotoriseerd verkeer brengen een grotere gevaarstelling met zich mee, zowel voor de burger als de boa, en hebben een hogere complexiteit, bijvoorbeeld in termen van achtervolgingen, invorderingen en technische hulpmiddelen die nodig zijn om een overtreding te kunnen constateren. Hier zijn boa's niet op toegerust.

In gesprekken met de ketenpartners, VNG, OM en politie, is er gekeken naar welke additionele verkeersfeiten geschikt zouden zijn voor handhaving door boa's. Het zou dan onder meer gaan om verkeersfeiten die veelvuldig voorkomen en een duidelijke impact hebben op de verkeersveiligheid, vergelijkbaar met de onlangs aan de regeling toegevoegde verkeersfeiten. Mede op basis van deze gesprekken concluderen wij dat er, ten aanzien van ongemotoriseerd (rijdend) verkeer, geen passende extra verkeersfeiten zijn voor handhaving door boa's.

<sup>31</sup> SWOV (2019), «Verkeershandhaving», <https://swov.nl/nl/factsheet/verkeershandhaving>

<sup>32</sup> SWOV (2013), «Sancties in het verkeer», <https://swov.nl/nl/publicatie/sancties-het-verkeer>

<sup>33</sup> Kamerstukken 29 398, nr. 1065

<sup>34</sup> Kamerstukken 29 398, nr. 834

<sup>35</sup> Beleidsregels Buitengewoon Opsporingsambtenaar onder 6.1 en 6.2

Voor besluitvorming over een verdergaande uitbreiding van bevoegdheden van boa's buiten het huidige inzetcriterium moet, vanwege de daarbij behorende vraagstukken zoals opleiding, bewapening, de rol en de taak van de boa en de invulling van de politiefunctie, aangesloten worden bij de integrale en fundamentele beschouwing over het boa-bestel. Over deze beschouwing is de Kamer eerder geïnformeerd in het White paper politiefunctie die eind 2023 naar de Kamer is verstuurd.<sup>36</sup> In het eerstvolgende halfjaarbericht Politie zal de Kamer over de verdere stand van zaken worden geïnformeerd.

#### Aanpak veelplegers: pilot «Op de radar»

Tijdens het commissiedebat verkeersveiligheid van 30 januari jl. heeft de Minister van JenV aan het lid O. van Dijk (NSC) toegezegd om de Kamer te informeren over de stand van zaken van de pilot «Op de radar», en indien die informatie beschikbaar is, over de werking en de effectiviteit van de pilot en over het eventueel verbreden ervan.<sup>37</sup>

Op 1 januari 2024 is de eenheid Oost-Nederland gestart met het pilotproject «Op de radar». Het project richt zich op het bewustmaken van verkeersveelplegers van het gevaar dat zij vormen voor de algehele verkeersveiligheid en de risico's die zij zelf lopen. Onder verkeersveelplegers worden (in de pilot) bestuurders verstaan die in de periode oktober 2022 tot en met oktober 2023 minimaal vier keer persoonlijk zijn beboet (dus niet achteraf op kenteken) en daarbij twee keer of vaker staande zijn gehouden.

De verkeersveelplegers ontvingen een bewustwordingsbrief en worden door middel van een tijdelijke aandachtsvestiging gemonitord in het landelijke politiesysteem. Hierdoor krijgt de politie, wanneer een verkeersveelpleger uit de pilot wederom een verkeersovertreding begaat en hiervoor wordt staande gehouden, direct de informatie over de bewustwordingsbrief en de voorgaande verkeersovertredingen. De eerste resultaten van de pilot laten zien dat door het langer en intensiever volgen van de verkeersveelpleger zijn of haar verkeersovertredingen beter in beeld zijn. Dit leidt bijvoorbeeld sneller tot een melding bij het CBR, zodat een Educatieve Maatregel Gedrag opgelegd kan worden. Het pilotproject «Op de radar» van de eenheid Oost-Nederland is landelijk goed ontvangen en krijgt een vervolg in de eenheden Noord-Nederland Limburg en Noord-Holland. Er lopen tevens gesprekken met de eenheid Midden-Nederland om ook daar met het project van start te gaan. Daarbij is het de bedoeling om samen met het OM tot een landelijke en uniforme aanpak te komen, waarbij, als een regio besluit mee te doen, overal dezelfde kaders gelden en dezelfde brief wordt gestuurd.

#### Opvolging rapport «Boetestelsels in balans»

In de verzamelbrief verkeershandhaving is toegezegd dat de Minister van JenV de Kamer dit voorjaar nader informeert over de opvolging van het rapport «Boetestelsels in balans». Zoals ook in de vorige brief aangegeven hebben de adviezen van het OM grote financiële consequenties. Gelet op de totale jaarlijkse boeteopbrengsten gaat het hier om een structureel bedrag dat kan oplopen tot 300 miljoen euro. Dit bedrag dient op de eigen begroting van JenV te worden gedekt. De afgelopen periode is samen met het OM bekeken of er op een budgetneutrale manier (deels) opvolging

<sup>36</sup> White paper politiefunctie 7 december 2023 (Kamerstukken 2023D48362, p.7) (bijlage bij Kamerstuk 29 628, nr. 1194)

<sup>37</sup> TZ202402-065

kon worden gegeven aan de adviezen. Dit is helaas niet mogelijk gebleken.

Het is daarom aan een nieuw kabinet om een besluit te nemen over het al dan niet vrij maken van het benodigde budget voor opvolging van de adviezen uit dit rapport.

In november 2022 heeft de Minister van JenV de Kamer, naast het onderzoek naar de disbalans, ook toegezegd in kaart te brengen of het wenselijk is een andere indexeringsmaatstaf dan de consumentenprijsindex (inflatiecijfer) te hanteren. Dit naar aanleiding van het hoge inflatiecijfer dat jaar en de daarmee gepaard gaande hoge indexering van de verkeersboetes (8,6%). De lonen bleven op dat moment nog achter waardoor een discussie volgde over de rechtvaardigheid van deze indexeringsystematiek.

Uit een verkenning naar verschillende alternatieve methodes is echter geen betere methodiek naar voren gekomen. De lonen zijn inmiddels met de inflatie meegeestegen en volgen historisch gezien ook altijd de inflatiecijfers. Indexeren aan de hand van de loonindex leidt uiteindelijk dus tot een vergelijkbare boetestijging als een indexering aan de hand van de consumentenprijsindex. Ook is gekeken naar indexeren aan de hand van het koopkrachtcijfer. Ook dit is geen geschikte indexeringsmaatstaf, omdat dit slechts de verhouding tussen de inflatie en de loonontwikkeling weergeeft. Een voorbeeld: Indien het inkomen verdubbelt en de prijzen verdubbelen, dan bedraagt het koopkrachtcijfer 0 en veranderen de boetebedragen niet indien het koopkrachtcijfer gebruikt zou worden als maatstaf voor de indexering. Omdat de inkomens en prijzen van producten in dit scenario wel significant zijn gestegen, leidt dit er per saldo toe dat een boete minder zwaar zou worden. Het koopkrachtcijfer is daarmee ongeschikt als indexeringsmaatstaf. Door de Minister van JenV is daarom besloten dat de indexering plaats zal blijven vinden op basis van de consumentenprijsindex.

#### Propositie «Van Versnipperde Verantwoordelijkheden naar Veilig Verkeer»

Begin maart is door verschillende partijen de propositie «Van Versnipperde Verantwoordelijkheden naar Veilig Verkeer» gelanceerd. In de propositie wordt ervoor gepleit dat gemeenten de bevoegdheid moeten krijgen om zelf de verkeershandhaving te organiseren om daarmee de daadwerkelijke pakkans flink te verhogen. In de propositie worden hiervoor concrete voorstellen gedaan. De Minister van JenV begrijpt de behoefte van de gemeenten om stevig in te zetten op de verkeersveiligheid, maar merkt op dat er aan het overhevelen van bevoegdheden aan gemeenten diverse juridische en praktische belemmeringen kleven, waaronder druk op de reeds zwaar belaste strafrechtsketen, en dat het één op één doorvoeren van deze aanpak grote en financieel kostbare wijzigingen met zich meebrengt.<sup>38</sup> Daarom gaat de Minister van JenV begin juni in het Strategisch Beraad Veiligheid in overleg met alle betrokken partijen om te bespreken wat er wel mogelijk is om aan de zorgen van de indieners van de propositie tegemoet te komen.

## **6. Overige ontwikkelingen**

### Evaluatie tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, een gezamenlijke visie op de aanpak van verkeersveiligheid, is een van de kernelementen het risicoges-tuurd werken aan verkeersveiligheid. Dit betekent dat wegbeheerders

<sup>38</sup> Aanhangsel Handelingen II 2023/24, nr. 1617

proactief de grootste risico's op het wegennet dat zij in beheer hebben, in kaart brengen. Zo kunnen zij zien waar maatregelen het meeste effect kunnen hebben in het voorkomen van ongevallen. Het Kennisnetwerk SPV, een samenwerkingsverband tussen CROW en SWOV, is hierbij opgericht om decentrale overheden te ondersteunen in het risicogestuurd werken aan verkeersveiligheid. Het ministerie verstrekt hierbij subsidie via de tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV 2020–2024.

Het Ministerie van IenW heeft de tijdelijke subsidieregeling laten evalueren en conform artikel 16 van deze subsidieregeling ontvangt de Kamer hierbij de evaluatie (bijlage 7). In de evaluatie wordt onder andere aangegeven dat het Kennisnetwerk SPV over het algemeen doeltreffend is geweest in het behalen van de output en nog doeltreffender had kunnen zijn wanneer de producten (nog) beter hadden aangesloten op de praktijk en als er (nog) meer bekendheid voor diensten en producten was geweest. Het ministerie kijkt dit jaar, mede aan de hand van de evaluatie, in hoeverre het Kennisnetwerk SPV ook na 2024 een rol kan spelen in het ondersteunen van decentrale overheden bij het risicogestuurd werken aan verkeersveiligheid.

### **Tot slot**

We blijven als rijksoverheid, gezamenlijk met de medeoverheden en maatschappelijke partners, keihard werken aan een verkeersveilig Nederland. Daarbij doen we een beroep op alle weggebruikers, om rekening te houden met hun eigen veiligheid én die van anderen. Samen zorgen we voor veilig verkeer.

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