



Aan Minister
Van DGMO/WV/Verkeersveiligheid

nota

Verzamelbrief verkeersveiligheid

TER BESLISSING

Datum

4 maart 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/46719

Opgesteld door

Persoonsgegevens

Persoonsgegevens

Beslistermijn

Uiterlijk 11 april 2022

Uiterlijk bij

30 maart 2022

Bijlage(n)

11

Aanleiding

Op 20 april 2022 vindt een commissiedebat verkeersveiligheid plaats. In aanloop naar dit debat willen wij de stand van zaken delen met de Tweede Kamer rondom verschillende verkeersveiligheidsthema's.

Geadviseerd besluit

- U besluit mede namens de minister van Justitie en Veiligheid de bijgevoegde brief aan de Tweede Kamer te zenden, inclusief het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid (LAP 2022-2025). De brief kan pas verstuurd worden als de minister van JenV ook akkoord is.
- U besluit het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid (LAP 2022-2025) vast te stellen (bijlage 1).

Kernpunten

De volgende onderwerpen worden onder meer behandeld in de brief:

- Het nieuwe Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid (LAP 2022-2025): na het eerste LAP 2019-2021 is dit de tweede uitwerking van maatregelen om de doelen van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV2030) te bereiken
- Compensatie voor de Stint schade: uitwerking van de uitspraak van Raad van State.
- Vervolg op het afwegingskader 30 km/h: een update van de toegezegde uitwerking van de aanbevelingen op het vervolg van het Afwegingskader 30 km/h.
- Verkenning 15 km/h (woonstraten zonder voetpaden): een nadere toelichting op de wijze waarop deze verkenning wordt uitgevoerd. Ligt verder op schema conform planning.
- Licht Elektrische Voertuigen (LEV): uitwerking van de toezeggingen die zijn gedaan in de laatste kamerbrief (beantwoording feitelijke vragen over LEV-kader november 2021) en m.b.t. het nog verwachte tweeminutendebat. De strekking is conform de beslisnota LEV die onlangs met u is afgestemd.
- De tweede tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid: de voorhangprocedure wordt aangekondigd.
- Proces optimalisatietraject medische rijgeschiktheid: voortgang van planning.

- Kwaliteit en kosten rijbewijskeuring: conform toezegging wordt de stand van zaken gedeeld.
- Motie Geurts 'halvering aantal verkeersslachtoffers': resultaten ronde tafel en vervolgproces.
- Aanpak zware overtredders: Laatste stand van zaken verbetervoorstellen uit de expertgroep Verkeer en de initiatiefnota van voormalig Kamerlid Postma (CDA).
- Beginnende bestuurders: duiding van het onderzoeksrapport hierover en de eerste terugkoppeling over een (vrijwillige) sticker op de auto voor deze doelgroep.
- Evaluatie art. 61a RVV (handheld telefoongebruik) en motie over gamen achter het stuur: stand van zaken.
- Rijden onder invloed (ROI): Programma Integrale aanpak, verlaging grens vorderingenonderzoek alcohol en het niet doorgaan van JenV-wetsvoorstel Aanscherping maatregelen rijden onder invloed wegens gebrek aan financiële middelen.
- De mogelijke inzet van burger motor-verkeersregelaars bij wielervedstrijden: stand van zaken
- Verkeersveiligheid Rijkswegen.
- Veilige schoolomgeving.

Datum
4 maart 2022

Onze referentie
IENW/BSK-2022/46719

Uiterlijk bij
30 maart 2022

Bijlage(n)
11

Aan
Minister

Van
DGMo/WV/Verkeersveiligheid

De brief is op relevante punten afgestemd met RDW, het Fonds Slachtofferhulp, het Openbaar Ministerie, de politie, het CBR, TeamAlert, de SWOV, SVG reclassering, IGJ, NZa en ministerie van VWS.

De brief wordt mede namens de minister van JenV verstuurd. De paraaflijn wordt gelijktijdig met onze paraaflijn gevolgd.

Toelichting

Nieuwe Landelijke Actieplan Verkeersveiligheid (LAP 2022-2025)

De Kamer ontvangt het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid (LAP 2022-2025). In het LAP 2022-2025 zijn de maatregelen opgenomen die het Rijk de komende periode neemt om invulling te geven aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV2030). Het vorige LAP liep tot en met 2021 en is, op enkele maatregelen na, afgerond.

Vorige jaar hebben diverse thematische sessies met maatschappelijke partners (VVN, ANWB, SWOV e.a.) en uitvoeringsorganisaties (CBR, RDW, RWS, OM en Politie) plaatsgevonden over de inhoud van het nieuwe LAP. Een van de zaken die hierin naar voren kwam was dat het vorige LAP focus miste. De maatregelen van het nieuwe LAP zijn daarom langs vijf thema's geclusterd: 1) veilige infrastructuur, 2) langzaam verkeer, 3) veilige voertuigen en rijkhulpsystemen, 4) veilig gedrag en 5) rijden onder invloed. Dit zijn belangrijke opgaven voor de verkeersveiligheid.

Het LAP is afgestemd met de uitvoeringsorganisaties. RWS heeft een quickscan (uitvoerbaarheidstoets) uitgevoerd op de maatregelen die RWS raken. RWS geeft daarin aan dat zij de maatregelen naar de aard ondersteunen maar dat de maatregelen nog onvoldoende concreet zijn om een oordeel te hebben over de uitvoerbaarheid. In algemene zin is het wel zo dat dit type maatregelen geld en capaciteit kosten die op dit moment niet geregeld zijn. Dit wordt de komende periode door beleid en RWS nader uitgewerkt.

Kern van het nieuwe LAP is de doorontwikkeling en versterking van de risico-gestuurde aanpak van het SPV onder meer door het vergroten van inzicht en het landelijk beschikbaar krijgen van betrouwbare data.

Het LAP 2022-2025 biedt geen uitputtend overzicht van het totale landelijke verkeers-veiligheidsbeleid, lopende maatregelen waar geen extra inzet op is voorzien, zijn bijvoorbeeld niet opgenomen. Het ontwikkelen van beleid staat ook niet stil, nieuwe maatregelen kunnen worden toegevoegd. Het LAP 2022-2025 is dan ook een dynamisch werkdocument. De Kamer wordt jaarlijks geïnformeerd over de voortgang van het LAP. In de bijlage bij de Kamerbrief is een overzicht opgenomen van de stand van zaken van het "oude" LAP (2019-2021).

Datum

4 maart 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/46719

Uiterlijk bij

30 maart 2022

Bijlage(n)

11

Aan

Minister

Van

DGMO/WV/Verkeersveiligheid

Compensatie Stint Schade
procespositie Staat

Verkeersveiligheid Rijkswegen

De Tweede Kamer ontvangt, net als in voorgaande jaren, de dieptestudie van de SWOV naar dodelijke ongevallen op Rijkswegen. Omdat de resultaten en de aanbevelingen van de SWOV sterk overeenkomen met voorgaande jaren, wordt de rapportage meegenomen in de Verzamelbrief in plaats van een separate brief. De belangrijkste inhoudelijke punten die uit de rapportage naar voren komen zijn:

- Evenals in de voorgaande jaren constateert de SWOV dat ook in 2020 in de helft van de gevallen bij dodelijke aanrijdingen op rijkswegen onoplettendheid of (bewust) risicogedrag van de weggebruiker een belangrijke oorzaak is.
- Achtereenvolgens waren een te hoge snelheid (10x), drugsgebruik (8x), afleiding (3x), alcohol (2x) en (2x) vermoeidheid oorzaken van dodelijke ongevallen.
- In een klein deel van de ongevallen (3x) speelde ook een voertuigdefect een rol bij het ontstaan van het ongeval.
- Evenals voorgaande jaren, was ook in 2020 bekend dat één derde van dodelijke slachtoffers geen autogordel droeg.
- Het aantal slachtoffers per vervoerswijze is ongeveer gelijk aan voorgaande jaren, maar er zijn minder dodelijke slachtoffers onder inzittende van personenauto's.
- SWOV constateert dat ook in 2020 een aantal dodelijke ongevallen ontstonden door een weginrichting (inclusief berm) die weinig ruimte biedt voor menselijke fouten. De ernst van de afloop van het ongeval werd bij ongeveer één derde van de dodelijke ongevallen bepaald door de inrichting van de berm. Van de 23 ongevallen betreft dit met name aanrijdingen met geleiderail (8x); boom (6x) en een watergang (5x);
- Een ander veelvoorkomend ongevalstype met dodelijke afloop zijn kop-staartongevallen. Van de 17 kop-staartongevallen vond bijna de helft (8x) plaats in de staart van een file;

¹ *procespositie Staat*

- De 6 frontale aanrijdingen met dodelijke afloop vonden met name plaats op een enkelbaans hoofdrijbanen (4x, waarvan 2 bij limiet 80 km/u en 2 bij limiet 100 km/u). Twee keer was er sprake van spookrijdongeval.

Daarnaast wordt de Tweede Kamer geïnformeerd (procesmatig) over de uitwerking m.b.t. de beschikbare € 200 miljoen voor Rijks-N-wegen. Deze informatie is in lijn met eerdere reactie op mondelinge en schriftelijke Kamervragen hierover.

Tot slot wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over uw reactie op de brief van Gedeputeerde Staten van Overijssel over de situatie op de N36 en de oproep hier te investeren in fysieke maatregelen. Betreffende reactie en de voorgestelde alinea hierover zijn/worden middels een separate nota (RONDZENDMAP-2022/3652) aan u voorgelegd.

Motie Geurts: halvering aantal verkeersslachtoffers

De motie Geurts van juli 2021 roept de regering op om een tussendoelstelling van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 te hanteren. In absolute aantallen betekent dit een afname van 300 doden en 10.000 ernstige gewonden. De Verkeersveiligheidscoalitie (o.a. ANWB, VVN, IPO, G4, SWOV, TeamAlert) heeft vorig jaar opgeroepen om meer maatregelen op het gebied verkeersveiligheid te nemen en om een tussendoelstelling te gaan hanteren voor 2030, met het oog op de nul-ambitie van het SPV (nul verkeersslachtoffers in 2050).

Op 27 januari heeft IenW een ronde tafel georganiseerd met enkele partijen uit de Verkeersveiligheidscoalitie om van hen te horen welke extra maatregelen nodig zijn om tot een halvering te kunnen komen. Ook JenV was hierbij aanwezig. U informeert de Kamer met deze verzamelbrief over de set aan maatregelen die uit de ronde tafel zijn gekomen. U geeft aan dat deze maatregelen nu eerst doorgerekend zullen worden op hun potentiële effect op de verkeersveiligheid in 2030. Daarvoor heeft IenW aan SWOV een opdracht gegeven. U heeft in de verzamelbrief verkeersveiligheid van 26 november 2021 toegezegd de resultaten van de doorrekening rond de zomer 2022 met de Kamer te zullen delen. Op basis van deze resultaten zal het gesprek gevoerd moeten worden over haalbaarheid en wenselijkheid van extra maatregelen. Daarbij speelt zowel mee in hoeverre er middelen beschikbaar zijn, als de wenselijkheid van bepaalde maatregelen in relatie tot ander maatschappelijk opgaven zoals duurzaamheid en gezondheid. De verkeersveiligheid kan onder druk komen te staan door – en zelfs conflicteren met – maatschappelijk gewenste ontwikkelingen zoals de toenemende mobiliteit onder ouderen en de opkomst van elektrische voertuigen. Ook het gedrag en de eigen verantwoordelijkheid van de verkeersdeelnemer zelf speelt een grote rol bij verkeers(on)veiligheid.

De vraag die vervolgens ook beantwoord moet worden is in hoeverre we ons blijven richten en afrekenen op de reductie in verkeersslachtoffers, of dat we ons met de keuze van beleid en maatregelen veel meer richten op het beperken van de risico's die tot ongevallen en verkeersslachtoffers kunnen leiden.

Aanpak zware overtreders

In de Kamerbrief van november 2021 is door uw voorganger toegezegd de Kamer in het voorjaar van 2022 te informeren over de laatste ontwikkelingen in de aanpak van zware overtreders. Middels de Verzamelbrief brengt u de Kamer op de hoogte van de eerste stappen ter verkenning van feedbacksystemen als

Datum

4 maart 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/46719

Uiterlijk bij

30 maart 2022

Bijlage(n)

11

Aan

Minister

Van

DGMO/WV/Verkeersveiligheid

aanvulling op of vervanging van de bestaande Educatieve Maatregel Gedrag (EMG) en onderzoek rijvaardigheid van het CBR. U heeft de beslisnota hierover 26 maart 2022 geaccordeerd (Rondzendmap-2022/14257).

Veilige schoolomgeving

Tijdens het hoofdlijnen debat IenW heeft het lid Koerhuis (VVD) met zijn vijf punten plan aandacht gevraagd voor de schoolzones. Hij heeft daarvoor ook een motie ingediend die op 22 maart jl. is aangenomen². U geeft in de verzamelbrief aan dat u, in het kader van deze motie, met de VNG verder in gesprek gaat over de veilige schoolomgeving. U benadrukt daarbij nogmaals niet in de bevoegdheid te willen treden van de lokale wegbeheerder. Voor de inrichting van de schoolomgeving en de handhaving is de gemeente verantwoordelijk. Ook is in het hoofdlijnen debat IenW de toezegging aan de het lid Koerhuis (VVD) gedaan dat cijfers over het aantal scholen in schoolzones, voor zover beschikbaar, aan de Kamer zullen worden gestuurd. In deze brief geeft u aan dat u geen gegevens beschikbaar heeft over het exacte aantal scholen dat in een gemarkeerde schoolzone ligt.

Rijden onder invloed – Integrale aanpak, Verlaging grens VOA en wetsvoorstel JenV

In verzamelbrief november 2021 is toegezegd de Kamer in het voorjaar van 2022 te informeren over de integrale aanpak en de verlaging van de grens voor het vorderingenonderzoek alcohol (VOA). U heeft eerder akkoord gegeven op het niet doorvoeren van de verlaging van de grens voor het vorderingenonderzoek (beslisnota Rondzendmap-2022/2091). In de verzamelbrief wordt dit aan de Kamer gemeld.

Verkeersveiligheid bij wielervedstrijden:

De begeleiding van politie bij wielervedstrijden staat onder druk. Motoragenten moeten momenteel de weg voor de koers vrijmaken en na de koers vrijgeven, dit doen ze door het verkeer te regelen vanaf de motorfiets. Omdat is afgesproken de inzet van politie bij wielervedstrijden met 50% te verminderen is er behoefte naar de inzet van vrijwillige burger motor-verkeersregelaars die taken van de politie zouden willen overnemen, zodat organisatoren een koers goed en veilig kunnen organiseren. Deze mogen echter niet rijdend het verkeer regelen, we onderzoeken daarom momenteel hoe en of burger motor-verkeersregelaars verkeersveilig taken van de politie kunnen overnemen.

Momenteel wordt in goede samenwerking met stakeholders een pilot georganiseerd naar de inzet van burger motor-verkeersregelaars. Wel kan er politieke druk ontstaan omdat onlangs bekend werd dat er wederom een wielervedstrijd geen doorgang kan vinden door een gebrek aan (lokale) politie. Dit is in eerste instantie een zaak tussen de politie en wielervedorganisatoren (en dus VWS en J&V), maar kan de druk op de pilot verhogen, omdat na een succesvolle pilot de inzet van politie mogelijk vervangen kan worden door burgers. Een alternatief voor de inzet van burger motor-verkeersregelaars is het organiseren van kleinere koersen die afgezet kunnen worden met hekken of de inzet van meer statische verkeersregelaars bij hekken. Deze en andere maatregelen worden eind dit jaar geëvalueerd, zoals is toegezegd bij oplevering van het rapport van Mobycon naar de verkeersveiligheid bij wielervedstrijden uit 2019³.

Datum

4 maart 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/46719

Uiterlijk bij

30 maart 2022

Bijlage(n)

11

Aan

Minister

Van

DGMo/WV/Verkeersveiligheid

² [Detail 2022D10044 | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)

³ [Onderzoek Verkeersveiligheid wielervedstrijden | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

Geen financiële middelen JenV voor toegezegd wetsvoorstel

Naast bestuursrechtelijke maatregelen (educatieve maatregelen en vorderingenonderzoek) en strafrechtelijke sancties (zoals geldboetes, taakstraffen en gevangenisstraffen) is er een recidiveregeling. Indien een bestuurder een tweede overtreding pleegt binnen 5 jaar nadat een eerste veroordeling of strafbeschikking onherroepelijk is geworden, en ook hiervoor onherroepelijk wordt veroordeeld, dan wordt het rijbewijs van rechtswege ongeldig verklaard. Indien het rijbewijs ongeldig wordt verklaard moet de bestuurder zijn rijgeschiktheid en/of rijvaardigheid opnieuw aantonen bij het CBR.

In 2018^[1] heeft JenV aangekondigd met een wetsvoorstel te komen om de strafrechtelijke aanpak van rijden onder invloed (ROI) te verbeteren, onder meer door het afschaffen van de recidiveregeling, het dadelijk uitvoerbaar verklaren van de uitspraak en het geven van de bevoegdheid aan de rechter om een rijbewijs ongeldig te verklaren.

Dit wetsvoorstel is eind 2019 in consultatie gegaan en is daarna op basis van de reacties aangepast. Vervolgens zijn gesprekken gevoerd met de betrokken organisaties over de implementatie van het wetsvoorstel en de daarmee gepaarde kosten. Na het opleveren van uitvoeringstoetsen door de betrokken partners blijkt dat JenV geen middelen heeft voor de incidentele en structurele kosten die zijn gemoeid met de invoering van het wetsvoorstel. In de Verzamelbrief meldt JenV dat het wetsvoorstel daarom nu niet verder in procedure wordt gebracht.

In de beslisnota over de integrale aanpak van ROI (Rondzendmap-2022/2091) heeft u gevraagd wat de consequenties zijn van het niet doorgaan van het wetsvoorstel. Doordat het wetsvoorstel niet doorgaat blijft de recidiveregeling in zijn huidige vorm bestaan waardoor ongewenste samenloop kan ontstaan met maatregelen en/of sancties. Daarnaast zou het aangepaste wetsvoorstel de aanpak van overtredders verbeteren, o.a. door de mogelijkheid om vervangende hechtenis in te zetten indien een ontzegging van de rijbevoegdheid (OBM) zou worden geschonden. Dit zou in het algemeen gelden, ook voor ander gedrag dan ROI (bv. grove snelheidsovertredingen).

Het is een voorbeeld van het bredere knelpunt betreffende verkeershandhaving. JenV geeft al enkele jaren aan beperkte financiële middelen te hebben voor (nieuwe) handhavingsinstrumenten. In het nieuwe regeerakkoord zijn geen extra middelen vrijgemaakt voor verkeershandhaving. De inzet van politiecapaciteit voor verkeersveiligheid, onder verantwoordelijkheid van de lokale driehoek, staat onder druk. De politie heeft de komende jaren te maken met een hoge uitstroom. De verwachting is dat de capaciteit pas tegen 2025 weer op sterkte is. Voor verkeersveiligheid is verkeershandhaving wel een sluitstuk en belangrijk om de gewenste resultaten voor de verkeersveiligheid te behalen (denk aan mededelingen over rijden onder invloed, zware snelheidsovertredingen of afleiding).

Kosten en kwaliteit rijbewijskeuring

Afstemming heeft plaatsgevonden met IGJ, VWS, NZa en CBR over bijgevoegde tekst in de brief. Samenwerking met IGJ en VWS verliep stroef. Zij wijzen op een

Datum

4 maart 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/46719

Uiterlijk bij

30 maart 2022

Bijlage(n)

11

Aan

Minister

Van

DGMo/WV/Verkeersveiligheid

^[1] TK 2017-2018, 29398, nr. 588

duidelijke afbakening van rollen, waarbij de IGJ alleen toezicht houdt op de zorg en niet op de rijbewijskeuring in het geheel. Ons voorstel is binnenkort een gesprek op DG-niveau in te plannen met bovenstaande organisaties om te spreken over opties voor de kwaliteit van de rijbewijskeuring.

Optimalisatietraject medische rijgeschiktheid

Uw ambtsvoorganger Cora van Nieuwenhuizen heeft op 19 april 2021 aan de Kamer medegedeeld dat zij besluitvorming wil overlaten aan een volgend kabinet. Om die reden heeft u kortgeleden het voorkeursscenario ontvangen. U heeft hier akkoord op gegeven. De laatste onderzoeksfase is later gestart dan oorspronkelijk gepland om deze reden. Vandaar dat wij verwachten dat het traject uiterlijk het derde kwartaal van 2022 gereed is.

Kabinetsreactie advies Roemer 'Van rijles naar rijonderwijs'

De concept kabinetsreactie op het advies 'Van rijles naar rijonderwijs' van de heer Roemer heeft u separaat ontvangen. In de bijbehorende nota is aangegeven dat er nog geen dekking is voor de maatregelen in deze kabinetsreactie en dat hierop wordt teruggekomen. De kabinetsreactie was toegezegd in het eerste kwartaal van 2022. Indien deze niet voor het debat kan worden verzonden dient hierover een passage te staan in de verzamelbrief bij deze nota. Indien dit wel het geval is wordt deze passage geschrapt.

U geeft in de verzamelbrief aan dat de Kamer de kabinetsreactie later ontvangt omdat de besluitvorming hierover nog niet is afgerond. Aanvullend informeert u de Kamer over de voortgang van reeds in gang gezette maatregelen, waaronder de pilot collegiaal advies en het plan dat het CBR ontwikkelt om een prestatieladder in te voeren. Dit plan is bijgevoegd bij de concept kabinetsreactie op het advies. De prestatieladder voorziet in het verbinden van consequenties aan zeer lage of zeer hoge slagingspercentages van rij scholen.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

- Compensatie Stint schade (bedrijfsvertrouwelijke gegevens, procespositie van de Staat)

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Landelijk Actieplan 2022-2025	
2	SWOV rapportage dodelijke verkeersongevallen op rijkswegen in 2020	
3	Brief aan GS Overijssel N36	
4	Notitie TU Delft Vermogen van LEVs	
5	Notitie Impactanalyse nationaal	

Datum

4 maart 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/46719

Uiterlijk bij

30 maart 2022

Bijlage(n)

11

Aan

Minister

Van

DGMo/WV/Verkeersveiligheid

	toelatingskader Lichte Elektrische Voertuigen - Versie december 2021 - 3	
6	Tussenresulaten Plan Langer Veilig Onderweg	
7	Rapportage Evaluatie Wijziging artikel 61a RVV 1990	
8	Handhavingsplan truckparking	
9	Verslag Ronde tafel verkeersveiligheid	
10	Afronding Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019-2021	
11	Beslisnota Integrale aanpak rijden onder invloed	Reeds gelakt
11	Beslisnota aanpak veelplegers en zware overtredders	Reeds gelakt, enkel op naam
13	Beslisnota M - LEV kader (Lichte Elektrische Voertuigen) ter goedkeuring gelakt	

Datum

4 maart 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/46719

Uiterlijk bij

30 maart 2022

Bijlage(n)

11

Aan

Minister

Van

DGMo/WV/Verkeersveiligheid