

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de voorhang van de ontwerperegeling houdende regels voor toekenning van rijksbijdragen voor verkeersveiligheidsmaatregelen 2022–2023 (Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022–2023) (Kamerstuk 29 398, nr. 996).

De voorzitter van de commissie,  
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
• Inleiding	2
• VVD-fractie	2
• D66-fractie	3
• PVV-fractie	5
• CDA-fractie	5
• GroenLinks-fractie	6
• ChristenUnie-fractie	7
• BBB-fractie	7

### Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022–2023. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met instemming kennisgenomen van de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022–2023. Zij hebben daarover enkele vragen.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de betreffende beleidsbrief en willen de Minister nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022–2023. Deze leden delen de opvatting dat de urgentie om de verkeersveiligheid te verbeteren onverminderd hoog is. Zij hebben nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de ontwerpregeling en hebben hier enkele opmerkingen en vragen over.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022–2023. Zij hebben daarover de volgende vragen.

Het lid van de BBB-fractie heeft met instemming kennisgenomen van de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022–2023.

### VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie willen weten in hoeverre verkeersoverlast ook kan worden aangepakt met de betreffende regeling, aangezien één op de drie Nederlanders dit in de buurt ervaart.

De leden van de VVD-fractie lezen dat gemeenten en provincies cofinanciering kunnen aanvragen uit een menukaart met maatregelen voor verkeersveiligheid. Per maatregel wordt een maximumbedrag vastgesteld op basis van kostenkengetallen. Deze leden willen weten wie de beslissing neemt om de cofinanciering vast te stellen, hoe de beslissing wordt gemaakt en hoe ex ante en ex post wordt vastgesteld in hoeverre de cofinanciering effectief wordt besteed.

De leden van de VVD-fractie willen een stand van zaken van de projecten die van de eerste tranche zijn gefinancierd. Deze leden lezen dat de Minister, naar aanleiding van de beoordeling van Arcadis van de eerste

tranche, bekijkt of het aanvraagformulier voor de tweede tranche zo kan worden aangepast, dat de administratieve lasten voor gemeenten en provincies zo laag mogelijk blijven. Deze leden willen weten wat hiervan de stand van zaken is en in hoeverre dit al is meegenomen voor de tweede tranche. Indien dit niet het geval is, willen deze leden weten wanneer het aanvraagformulier kan worden aangepast.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), gemeenten en provincies bekijken of de menukaart kan worden aangevuld met meer bewezen effectieve maatregelen voor verkeersveiligheid en dat de inzet is om hierover in januari 2022 een knoop door te hakken. Deze leden willen weten wat hiervan de resultaten zijn. Daarnaast lezen deze leden dat de SWOV op basis van input van gemeenten en provincies de menukaart tegen het licht zal houden en nagaat of er maatregelen aan de menukaart kunnen worden toegevoegd. Deze leden willen weten wat hiervan de stand van zaken is en in hoeverre dit al is meegenomen in de tweede tranche. Indien dat niet het geval is, willen deze leden weten wanneer de SWOV de menukaart tegen het licht gaat houden.

De leden van de VVD-fractie lezen dat maatregelen voor snelheidsbeïnvloeding in schoolzones op de menukaart van de eerste tranche staan. Deze leden willen graag een stand van zaken van deze optie. Deze leden willen hierbij weten hoeveel gemeenten gebruik hebben gemaakt van deze optie, hoe gemeenten gebruik maken van deze optie en in hoeverre de Minister borgt dat gemeenten op een uniforme en herkenbare manier gebruik maken van deze optie. Deze leden willen weten wat de stand van zaken is van de motie-Koerhuis (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 82) voor een uniforme en herkenbare inrichting van schoolzones. Ook willen zij weten in hoeverre maatregelen voor het creëren van een uniforme en herkenbare inrichting van schoolzones en het creëren van meer kiss-and-rideplekken in schoolzones als opties op de menukaart voor de tweede tranche staan.

De leden van de VVD-fractie lezen dat maatregelen voor verkeersveiligheid van N-wegen op de menukaart van de tweede tranche staan. Deze leden willen graag een stand van zaken van deze optie. Zij willen hierbij weten hoeveel gemeenten en provincies gebruik hebben gemaakt van deze optie, hoe gemeenten en provincies gebruik maken van deze optie en in hoeverre de Minister borgt dat gemeenten en provincies op een uniforme en herkenbare manier gebruik maken van deze optie.

De leden van de VVD-fractie willen weten in hoeverre de projecten van de eerste tranche te maken hebben met krapte op de arbeidsmarkt. Indien er last is van krapte op de arbeidsmarkt, willen deze leden weten wat hieraan specifiek wordt gedaan.

### **D66-fractie**

De leden van de D66-fractie zijn verheugd dat de tweede tranche van 100 miljoen euro uitgezet wordt en steunen de samenvoeging van de gelden van 2022 en 2023 in één tranche om administratieve druk op gemeentes te verlichten. Ook zijn deze leden van mening dat de werkdruk voor met name kleinere gemeentes een aandachtspunt blijft bij deze regeling. Zo lezen zij in de beslisnota's dat op dit moment 70% van de gemeentes een risicoanalyse heeft, 30% heeft dat dus niet. Deze risicoanalyse is voorwaardelijk voor de toekenning van geld uit de tweede tranche. Kan de Minister toelichten hoeveel procent van de gemeentes naar verwachting aan het eind van dit jaar die risicoanalyse heeft? Is de steun die de Minister daarbij biedt genoeg voor deze gemeentes? Kan de Minister de

eisen aan deze risicoanalyse tegen het licht houden met het oog op vereenvoudiging? Zo nee, hoe gaat de Minister borgen dat deze gemeenten adequaat opvolging kunnen geven aan de uitdagingen rond de verkeersveiligheid?

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat het belangrijk is te weten waar ongelukken plaatsvinden om maatregelen op de meeste efficiënte manier in te zetten. Daarbij is het belangrijk dat dit geen persoonsgegevens betreft, maar simpelweg een overzicht van waar ongelukken gebeuren. Welke landelijke data kunnen gemeentes gebruiken ter ondersteuning van de risicoanalyse? Welke data ontbreken dan nog ter ondersteuning van deze gemeenten, maar zouden wel waardevol zijn?

De leden van de D66-fractie constateren uit de Kamerbrief over de Regeling 2020–2021 (Kamerstuk 29 398, nr. 887) dat alle aanvragen gehonoreerd konden worden en het totaalbedrag voor de eerste tranche daarmee kwam te staan op 165 miljoen euro. Deze leden concluderen daaruit dat er meer geld beschikbaar was dan er is toegekend. Wat ziet de Minister als de voornaamste verklaringen voor deze onderbenutting? Wat zijn de voornaamste oorzaken en/of obstakels die resulteren in deze onderbenutting? Welke extra maatregelen ten opzichte van de eerste tranche treft de Minister om te zorgen dat de tweede tranche ten volste benut kan worden?

De leden van de D66-fractie zijn voorstander van het rijden van 30 kilometer per uur binnen de bebouwde kom en volgen met veel interesse de stappen die gezet worden rondom de inrichtingskenmerken van de Gebiedsontsluitingsweg 30 kilometer per uur (GOW30). Deze leden zien dat deze inrichtingskenmerken een voorwaarde zijn voor de transitie van GOW50 naar GOW30 in de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen. Op dit moment is dit dan ook nog niet mogelijk, deze inrichtingskenmerken zijn immers niet gefinaliseerd. Kan de Minister toezeggen dat dit in de derde tranche van de regeling wél mogelijk gaat zijn? En hoe gaat de Minister ervoor zorgen dat de inrichtingskenmerken daarvoor ruim op tijd af zijn?

De leden van de D66-fractie constateren dat medeoverheden uit de menukaart effectieve maatregelen kunnen kiezen. Zij constateren uit de brief over de eerste tranche (Kamerstuk 29 398, nr. 887) dat de meest gekozen maatregelen 30 kilometerwegen betreft, en dan met name relatief kleine ingrepen. Deze leden zijn van mening dat de regeling niet zo ingericht moet zijn dat er een grote voorkeur ontstaat voor kleine ingrepen, omdat die nu eenmaal makkelijker in te dienen zijn, wanneer grotere maatregelen effectiever zijn. Soms kan het aanpakken van een reeks kruispunten of wegen die de grenzen van een gemeente overstijgen erg effectief zijn. Dan zouden gemeentes daarbij niet tegen een bureaucratistische muur moeten lopen. Het zou volgens deze leden zonde zijn als projecten die uiterst effectief kunnen zijn in de ene gemeente stuklopen, omdat de naburige gemeente niet mee kan werken. Welke specifieke maatregelen neemt de Minister om gemeenten te stimuleren en te ondersteunen projecten in te dienen, die de grenzen van de gemeente overstijgen? Kan de Minister aangeven of medeoverheden daarvoor op dit moment tegen hun door de regeling toegewezen plafond aanlopen? En kan de Minister aangeven hoe hij borgt dat de meest effectieve maatregelen genomen worden en niet degene die het makkelijkst in te dienen zijn?

## **PVV-fractie**

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of hij kan aangeven welke concrete verkeersveiligheidsmaatregelen er zijn getroffen in de eerste tranche en op welke wegen.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de menukaart van de eerste tranche gewijzigd is, maar dat er geen optie is voor het verbreden (tweemaal tweebaans) van onder meer N-wegen. Deze leden vragen aan de Minister waarom hiervoor gekozen is en of hij bereid is dit alsnog op te nemen in de menukaart.

De leden van de PVV-fractie constateren dat rijkswegen niet onder de scope van de investeringsimpuls vallen. Deze leden vragen aan de Minister of hij beseft dat provincies welwillend staan tegenover het (co)financieren van het verbeteren van onder meer Rijks-N-wegen en of hij bereid is om dit alsnog mogelijk te maken.

De leden van de PVV-fractie lezen dat het onderliggende wegennet de meeste verkeersslachtoffers met zich mee brengt: circa 80%. Het Rijk heeft een investeringsbedrag gereserveerd van 500 miljoen euro voor de komende tien jaar. Dat betekent dat er slechts 50 miljoen euro per jaar is gereserveerd voor het aanpakken van deze wegen. Deze leden vragen aan de Minister of hij bereid is dit bedrag (fors) te verhogen.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of hij kan aangeven of de beschikbare middelen uit de eerste tranche volledig zijn opgemaakt en, zo ja, hoeveel overheden geen (of minder) geld hebben ontvangen.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of hij bereid is af te stappen van het «wie het eerst komt, wie het eerst maalt»-principe, en de voorrang te bepalen op basis van wegen waarop de verkeersveiligheid op dit moment het meest in het geding is.

## **CDA-fractie**

De leden van de CDA-fractie merken op dat één op de vijf dodelijke ongelukken gebeurt op provinciale N-wegen. Zij zetten daarom al enige tijd in op veiligere weginrichtingen van N-wegen. Deze leden vragen de Minister hoe ervoor wordt gezorgd dat provincies de voor verkeersveiligheid benodigde grootschalige, kostbare reconstructies op N-wegen kunnen financieren, nu de subsidieplafonds zijn ingesteld. Daarnaast vragen deze leden hoe de Minister ervoor zal zorgen dat de subsidieplafonds niet leiden tot kleinschalige en cosmetische ingrepen die weinig effect hebben op de verkeersveiligheid.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd op welke manieren wordt geborgd dat kleine gemeenten met personele en/of financiële capaciteitsproblemen in de tweede tranche een aanvraag kunnen indienen. Tevens zijn deze leden benieuwd of en op welke manier kleinere gemeentes door het Rijk ondersteund worden bij het maken van risicoanalyses en uitvoeringsplannen. Daarnaast zijn deze leden benieuwd naar de mogelijke effecten van het subsidieplafond op de aanvragen vanuit kleinere gemeenten. Ook zijn deze leden geïnteresseerd hoe de Minister ervoor gaat zorgen dat kleine gemeenten met grote verkeersveiligheidsuitdagingen toch voldoende personele, financiële capaciteit en ondersteuning krijgen om grote infrastructurele aanpassingen te doen.

De leden van de CDA-fractie hebben tot slot nog een aantal vragen over de doelmatigheid van de regeling. Hoe wordt getoetst of een aanvraag voldoet aan de eisen voor de subsidieaanvragen? Welk percentage van het aantal aangevraagde subsidies voldeed aan de eisen van de subsidieaanvraag? En wat is het totale bedrag van de aangevraagde subsidies dat voldeed aan de eisen van de subsidieaanvraag? Tevens zijn deze leden benieuwd of de Minister een overzicht kan verschaffen van de uitgekeerde subsidies aan de verschillende wegbeheerders. En wat is het verwachte effect van de genomen maatregelen voortvloeiend uit de middelen uit de eerste tranche op de verkeersveiligheid?

### **GroenLinks-fractie**

De leden van de GroenLinks-fractie maken zich zorgen over de stagnerende afname van het aantal doden en gewonden in het verkeer. De doelstellingen worden niet gehaald en los van de doelstellingen moeten we vaststellen dat elk ongeluk dat voorkomen had kunnen worden er één te veel is. Tevens valt vast te stellen dat vrijwel alle ongelukken voorkomen hadden kunnen worden. Deze leden stellen vast dat in bijna alle gevallen ongelukken het gevolg zijn van (weg)inrichting in combinatie met techniek en gedrag van verkeersdeelnemers. En gedrag van verkeersdeelnemers wordt in zeer belangrijke mate beïnvloed door handhaving van regels, maar ook de mate waarin verkeersdeelnemers worden verleid goede of slechte keuzes te maken.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de eerste keuze die de overheid kan beïnvloeden om de verkeersveiligheid te bevorderen, de keuze is voor een veilige of onveilige modaliteit. Deze leden stellen vast dat de nota hier op geen enkele manier aandacht voor heeft. Een automobilist die voor de fiets kiest, zal op deze rit geen andere fietser of voetganger doodrijden. Dat zou het eerste uitgangspunt moeten zijn bij het stimuleren van verkeersveilig gedrag. Deze leden zien hier niets van terug in de nota. Is dit bewust weggelaten? Is de Minister zich er niet van bewust dat de weg veiliger wordt met minder automobiliteit? Waarom is dit geen onderdeel van deze nota? Immers «bewezen effectieve infrastructurele maatregelen» zijn vooral effectief als ze onderdeel zijn van een plan om steden en dorpen autoluw in te richten om zo de modal shift te beïnvloeden. Dat zit hem niet alleen in de pull-factor door lopen of fietsen te bevorderen, met bijvoorbeeld veilige fietspaden. Het zit ook in push-factoren, zoals verlaging van de maximumsnelheid, eenrichtingsverkeer, repressief parkeerbeleid, verkeersluwe woonwijken en schoolzones, de ruimteverdeling tussen modaliteiten etc. Gemeenten kunnen een bijdrage vragen om wegen en buurten tot 30km-zones te verbouwen of vrijliggende fietspaden in te richten, maar een overkoepelend plan om steden en dorpen autoluw in te richten met als expliciet doel het aantal autoverplaatsingen terug te dringen, is geen voorwaarde en is ook niet als zodanig subsidiabel. Deze leden vinden dit een groot gemis.

De leden van de GroenLinks-fractie vrezen dat veel gemeenten en provincies nu «iets» gaan kiezen uit «het menu» voor wegen die toch al aan de beurt zijn voor herinrichting. Die overheden kunnen dan met de toegekende subsidie en de zichtbare verbouwing claimen verkeersveiligheidsmaatregelen genomen te hebben, zonder dat dit onderdeel is van een bredere analyse of groter plan. Voor enkele knelpunten kan dit nog steeds een nuttige besteding zijn, maar voor de langere termijn is het wat deze leden betreft vooral een gemiste kans. Hoe wordt de effectiviteit geëvalueerd? Hoe wordt gekeken hoe een fysieke maatregel in een groter gemeentelijk plan past en of dit plan wel zinvol is? Hoe voorkomen we dat het geld wordt gebruikt om een smalle, onveilige weg te verbreden waardoor deze meer verkeer aantrekt en het omliggende wegennet

daarmee onveilig(er) wordt? Geld om de inherent onveilige modaliteiten ruim baan te geven leidt tot meer onveiligheid voor het verkeer als geheel.

Wat de verdere bestuurlijke systematiek van de voorgestelde regeling betreft, hebben de leden van de GroenLinks-fractie geen vragen of wijzigingsvoorstellen. Het bredere doel, lagere overheden ondersteunen bij het veiliger inrichten van wegen, wordt gesteund door deze leden.

### **ChristenUnie-fractie**

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen zich af in hoeverre de wijze van verdeling van het beschikbare rijksbudget nu niet meer het molenaarsprincipe («wie het eerst komt, wie het eerst maalt») volgt. Met andere woorden, hoe wordt de nieuw in te dienen risicoanalyse gebruikt bij het verdelen van het beschikbare budget? Gaat het hier om een minimumvereiste bij de aanvraag (er moet een adequate risico-analyse zijn), of om een graadmeter aan de hand waarvan het budget wordt verdeeld (meeste ongelukken = grotere kans op succesvolle budgetaanvraag)?

### **BBB-fractie**

Het lid van de BBB-fractie wil weten of zorggedragen kan worden dat het budget evenredig verdeeld zal worden over Nederland. Tevens zou dit lid van de Minister willen weten of het mogelijk is in Rotterdam te informeren naar de voortgang van het project met «geluidflitspalen». Indien dit goed bevalt zou dit lid graag zien dat dergelijke innovatieve maatregelen ook in aanmerking komen voor landelijke uitrol en steun.