

Vergaderjaar 2021–2022

**29 398**

**Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 1005**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 31 mei 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 14 april 2022 over de voorhang ontwerp-regeling houdende regels voor toekenning van rijksbijdragen voor verkeersveiligheidsmaatregelen 2022–2023 (Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022–2023) (Kamerstuk 29 398, nr. 996).

De vragen en opmerkingen zijn op 11 mei 2022 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 27 mei 2022 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Tjeerd de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

## Inhoudsopgave

<b>I</b>	<b>Vragen en opmerkingen vanuit de fracties</b>	<b>2</b>
	• Inleiding	2
	• VVD-fractie	2
	• D66-fractie	3
	• PVV-fractie	5
	• CDA-fractie	5
	• GroenLinks-fractie	6
	• ChristenUnie-fractie	7
	• BBB-fractie	7
<b>II</b>	<b>Reactie van de Minister</b>	<b>7</b>

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **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 van het lid 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 gemeentes 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 gemeentes, 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 gemeentes 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.

## **II Reactie van de Minister**

### VVD-fractie

#### Vraag 1

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.

#### Antwoord 1

Indien de verkeersoverlast wordt veroorzaakt door een verkeersonveilige situatie en deze kan worden opgelost met één (of meerdere) infrastructurele maatregel(en) uit de menukaart van de regeling, kan de betreffende overheid er voor kiezen om voor deze maatregel(en) een rijksbijdrage aan te vragen.

#### Vraag 2

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.

#### Antwoord 2

Het Ministerie van IenW beoordeelt of de aanvraag voldoet aan de kaders van de regeling. Op basis van deze beoordeling stelt het Ministerie van IenW de rijksbijdrage vast. Jaarlijks rapporteren de medeoverheden, conform de regeling, aan het Ministerie van IenW over de voortgang van de besteding van de rijksbijdrage.



Het uitgangspunt van de regeling is een menukaart met bewezen effectieve infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen. Het is aan de medeoverheid die de aanvraag doet om te beoordelen of de maatregel op de betreffende locatie de verkeersveiligheid daadwerkelijk verbetert en hier ook zelf geld voor vrij te maken (de rijksbijdrage is maximaal 50%). Om goed inzicht te verkrijgen in de verkeersonveilige situaties, stellen medeoverheden een risicoanalyse op. Het hebben van een risicoanalyse is een vereiste bij de aanvraag.

SWOV is gevraagd om door te rekenen wat het effect is op de verkeersveiligheid van de eerste tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid. Dit onderzoek is eind 2022 gereed en doe ik uw Kamer toekomen. Ook de effecten van de tweede tranche zullen worden doorgerekend.

#### Vraag 3

De leden van de VVD-fractie willen een stand van zaken van de projecten die van de eerste tranche zijn gefinancierd.

#### Antwoord 3

Jaarlijks rapporteren de medeoverheden aan het Ministerie van IenW over de voortgang van de besteding van de rijksbijdrage. Uit de in 2021 aangeleverde informatie over het jaar 2020 blijkt dat de meeste overheden nog geen maatregelen hebben afgerond maar bezig zijn met de voorbereiding van de werkzaamheden. Dit komt mede doordat in 2020 er maar een korte periode was om de maatregelen uit te voeren. Tot en met 1 september 2020 konden aanvragen worden gedaan, in november 2020 heeft IenW de beschikkingen verstuurd. De verwachting is dat uit de verantwoordingsinformatie over het jaar 2021 zal blijken dat het aantal gerealiseerde maatregelen significant hoger ligt. Eind 2022 is dit duidelijk.

#### Vraag 4

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.

#### Antwoord 4

Op dit moment wordt, mede op basis van de ervaringen uit de eerste tranche, gewerkt aan een aangepast aanvraagformulier ten behoeve van de tweede tranche. Hierbij is de inzet om de administratieve lasten zo laag mogelijk te houden. Ook het samenvoegen van de middelen voor 2022 en 2023 in één regeling draagt hieraan bij. Het aangepaste aanvraagformulier komt begin juni 2022 beschikbaar op [www.investeringsimpulsSPV.nl](http://www.investeringsimpulsSPV.nl). Zodra het aanvraagformulier beschikbaar is, stuurt het Ministerie van IenW een nieuwsbericht uit naar de medeoverheden.

#### Vraag 5

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.

#### Antwoord 5

De menukaart is inmiddels aangepast. Aan de menukaart van de tweede tranche zijn, ten opzichte van de eerste tranche, de volgende maatregelen toegevoegd:

- Fietsstraten;
- Fietsonderdoorgang binnen de bebouwde kom;
- Fietsbrug binnen en buiten de bebouwde kom;
- Afwaarderen van een 80 km/u weg naar een 60 km/u weg;
- Aanbrengen van verlichting waar nog geen verlichting aanwezig is;
- De aanleg van een vrijliggend fietspad naast een 60 km/u weg;
- Verharding fietspaden.

De aanpassing is tot stand gekomen mede op basis van een enquête aan de medeoverheden. Het Kennisnetwerk SPV (SWOV en CROW) heeft gekeken naar de effectiviteit van de voorgestelde maatregelen. IPO, VNG en de Vervoerregio's zijn betrokken bij de uiteindelijke keuzes om de menukaart aan te vullen met de bovengenoemde maatregelen.

#### Vraag 6

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 van het lid 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.

#### Antwoord 6

Circa 40 gemeenten hebben gebruik gemaakt van de optie om een rijksbijdrage aan te vragen voor een schoolzone. In totaal is voor 110 schoolzones een rijksbijdrage verleend; het gaat dan onder meer om bebording en markering van de schoolzone. Ook bij de tweede tranche is deze maatregel opgenomen in de menukaart. Daarnaast kunnen ook andere maatregelen worden aangevraagd die de schoolomgeving veiliger maken, bijvoorbeeld verkeersdrempels en oversteekplaatsen. De wijze waarop een schoolzone wordt ingericht, is aan de betreffende gemeente zelf.

Eind 2021 is een enquête uitgezet onder de medeoverheden om te bezien of er maatregelen aan de menukaart zouden moeten worden toegevoegd. Hierop hebben 137 overheden gereageerd. Het faciliteren van kiss-and-rideplekken is niet naar voren gekomen uit deze enquête en om deze reden ook niet meegenomen in de menukaart van de tweede tranche. Om uitvoering te geven aan de motie-Koerhuis ben ik in gesprek met de VNG en gemeenten over een veilige schoolomgeving, om te horen hoe het Rijk gemeenten hierbij kan ondersteunen. U wordt over de stand van zaken hiervan voor het commissiedebat Verkeersveiligheid in het najaar 2022 geïnformeerd.

#### Vraag 7

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.

#### Antwoord 7

Medeoverheden kunnen een rijksbijdrage aanvragen voor maatregelen die 80 km/u-wegen en 100 km/u-wegen verkeersveiliger maken. Het gaat dan bijvoorbeeld om het fysiek scheiden van rijrichtingen, de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen en fietsonderdoorgangen. Deze maatregelen zijn wederom opgenomen in de menukaart van de tweede tranche. Bij de eerste tranche is van de totale € 165 mln. rijksbijdrage circa € 38,5 mln. besteed aan dit type wegen. Met name provincies hebben hiervan gebruik gemaakt. Bij het ontwerp en de inrichting van dit type wegen moet rekening gehouden worden met de vigerende CROW-richtlijnen, zoals het Handboek Wegontwerp en de Basiskenmerken Wegontwerp.

#### Vraag 8

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.

#### Antwoord 8

Tot nu toe zijn er weinig signalen binnengekomen dat de krapte op de arbeidsmarkt leidt tot het niet (tijdig) kunnen uitvoeren van de maatregelen van de eerste tranche. Mocht dit een probleem blijken te zijn, dan kan worden overwogen om de realisatietermijn van de maatregelen te verlengen.

#### D66-fractie

#### Vraag 9

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 gemeentes adequaat opvolging kunnen geven aan de uitdagingen rond de verkeersveiligheid?

#### Antwoord 9

Het streven is dat elke gemeente die een aanvraag wil doen in het kader van de tweede tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid maar nog geen risicoanalyse heeft, hierbij geholpen kan worden. Binnenkort start hiervoor een door het Ministerie van IenW gefinancierd ondersteuningstraject voor gemeentes. Onder meer via de website [www.investeringsimpulsSPV.nl](http://www.investeringsimpulsSPV.nl) en de VNG komt hierover meer informatie beschikbaar. Er worden geen eisen gesteld aan de risicoanalyses. Het staat gemeentes vrij om een opzet te kiezen die het best past bij de lokale omstandigheden. Een risicoanalyse kan ook in regionaal verband worden opgesteld

(bijvoorbeeld in samenwerking met de provincie). Meer informatie over het opstellen van een risicoanalyse is te vinden op de website van het kennisnetwerk SPV ([www.kennisnetwerkSPV.nl](http://www.kennisnetwerkSPV.nl)).

#### Vraag 10

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?

#### Antwoord 10

Rijkswaterstaat (RWS) verwerkt data van verkeersongevallen en verkeersincidenten die op het Nederlandse wegennet worden geregistreerd. Alle gegevens worden verwerkt tot BRON, «Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland». BRON bevat naast locatiegegevens een groot aantal ongevalskenmerken, waaronder ook (bijzondere en strafrechtelijke) persoonsgegevens. Op basis hiervan worden jaarlijks informatieproducten verstrekt aan ministeries zoals IenW en JenV, aan bestuursorganen zoals decentrale en landelijke wegbeheerders, onderzoeksinstituten en de EU, ten behoeve van verkeersveiligheidsbeleid en wetenschappelijk onderzoek.

Momenteel is RWS tijdelijk gestopt met de levering van gegevens die tot een persoon te herleiden zijn. De Algemene verordening gegevensbescherming die in 2018 in werking is getreden eist hiervoor een expliciete wettelijke grondslag, welke nog ontbreekt. Het streven is om het wetsvoorstel, waarin de wettelijke grondslag is geregeld, najaar 2022 aan uw Kamer aan te bieden. Daarnaast heeft IenW subsidie verstrekt aan VeiligheidNL, waarmee zij werken aan een methode om uit ambulancedata ook verkeersongevallengegevens te halen. Dit is vooral van belang om meer inzicht te verkrijgen in fietsongevallen.

Tot slot wordt gewerkt aan het uitwerken van risico-indicatoren (SPI's). Hiermee wordt invulling gegeven aan de risicogestuurde aanpak van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Risico-indicatoren zijn belangrijke hulpmiddelen om het veiligheidsniveau van specifieke onderdelen van het verkeerssysteem te inventariseren en monitoren. Risico-indicatoren worden onder meer gedefinieerd op het gebied van gedrag (snelheid en alcohol), de veiligheid van de infrastructuur (inclusief fietspaden) en de veiligheid van voertuigen. Het streven is dat in 2025 alle overheden gebruik kunnen maken van deze indicatoren.

#### Vraag 11

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?

#### Antwoord 11

Voor de eerste tranche was oorspronkelijk € 100 mln. beschikbaar. Dit bedrag is opgehoogd om alle aanvragen (die voldeden aan de kaders van de regeling) te kunnen honoreren (in totaal € 165 mln.). Er was bij de eerste tranche dus geen sprake van onderuitputting. Bij de tweede tranche

kan dit wel spelen omdat de maximale rijksbijdrage voor de individuele overheden reeds is vastgesteld op basis van het aantal km wegen in beheer. Wanneer overheden geen aanvraag doen of een rijksbijdrage aanvragen die onder het maximale bedrag ligt, dan blijft er geld over. Mocht dit zo zijn, dan wordt het overgebleven geld in principe doorgeschoven naar de derde tranche (voorzien voor 2024). Tevens kan het een optie zijn om de aanvraagprocedure van de huidige regeling te verlengen of de regeling opnieuw open te stellen (met andere voorwaarden). Een besluit hierover wordt genomen nadat de aanvraagprocedure van de tweede tranche is afgerond (1 oktober 2022) en duidelijk is of en zo ja, hoeveel geld er overblijft. Om er voor te zorgen dat zo veel mogelijk overheden een aanvraag doen, wordt op verschillende manieren de regeling onder de aandacht van de medeoverheden gebracht, bijvoorbeeld door het sturen van nieuwsbrieven.

#### Vraag 12

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?

#### Antwoord 12

Het kennisplatform CROW is in opdracht van het Ministerie van IenW gestart met de uitwerking van de inrichtingskenmerken voor de GOW30. Om te komen tot gedragen aanbevelingen, betreft CROW een breed samengestelde werkgroep, waarin onder andere medewerkers van gemeenten en belangenverenigingen participeren. De planning is er op gericht om het eindresultaat eind 2022 beschikbaar te stellen. Dit moet het mogelijk maken om GOW30 als nieuwe maatregel mee te nemen in een derde tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid.

#### Vraag 13

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?

#### Antwoord 13

Ik herken het beeld niet dat met name makkelijk in te dienen maatregelen zijn aangevraagd bij de eerste tranche. In de regeling of in de aanvraagprocedure zijn geen (administratieve) belemmeringen opgenomen voor het aanvragen van omvangrijke maatregelen. Daarbij zijn alle maatregelen in de menukaart bewezen effectief. Kleinere maatregelen zijn niet per definitie minder effectief dan grotere maatregelen. Wel is het zo dat de rijksbijdrage maximaal 50% kan bedragen. Voor grote, kostbare ingrepen zullen de medeoverheden dus zelf ook meer geld moeten vrijmaken en dat kan mogelijk een reden zijn dat daarvoor minder vaak een aanvraag wordt gedaan. Ook speelt mee dat 189 gemeenten (ten opzichte van 12 provincies en 2 waterschappen) een aanvraag hebben ingediend. In gemeenten liggen veel 30 km/u wegen, waardoor mogelijk meer maatregelen op deze wegen zijn aangevraagd.

Het staat gemeenten vrij om samen te werken bij een aanvraag. Ik zie hierin geen specifieke rol weggelegd voor het Ministerie van IenW. In de eerste tranche is regelmatig de samenwerking gezocht met de betreffende provincie. In sommige gevallen heeft de provincie, aanvullend op de rijksbijdrage, meebetaald aan een maatregel van een gemeente. Het is op dit moment nog niet te zeggen of medeoverheden tegen de toegewezen plafonds aanlopen.

#### PVV-fractie

##### Vraag 14

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.

##### Antwoord 14

De bijgevoegde infographic (bijlage 1) verschaft een overzicht van de maatregelen waarvoor een rijksbijdrage is verleend. Op dit moment wordt door de medeoverheden gewerkt aan de uitvoering van deze maatregelen. Zie ook het antwoord op vraag 3 over de stand van zaken van de uitvoering.

##### Vraag 15

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.

##### Antwoord 15

Eind 2021 is een enquête uitgezet onder de medeoverheden. Hierop hebben 137 overheden gereageerd. Het verbreden van N-wegen is niet naar voren gekomen uit deze enquête en om deze reden ook niet meegenomen in de menukaart van de tweede tranche.

##### Vraag 16

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.

##### Antwoord 16

De opgave op het onderliggend wegennet is dermate groot, dat het Ministerie van IenW de middelen van de investeringsimpuls verkeersveiligheid wil inzetten om een impuls te geven aan de verkeersveiligheid van

deze wegen. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van Rijks N-wegen is € 200 mln. vrijgemaakt in het coalitieakkoord. Ook vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) wordt geïnvesteerd in Rijks-N-wegen, waarbij ook sprake kan zijn van cofinanciering. IenW maakt daarom vanuit de investeringsimpuls verkeersveiligheid geen extra middelen vrij voor rijkswegen.

#### Vraag 17

De leden van de PVV-fractie lezen dat het onderliggende wegennet de meeste verkeersslachtoffers met zich meebrengt: 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.

#### Antwoord 17

Op dit moment zie ik geen mogelijkheid om het bedrag te verhogen.

#### Vraag 18

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.

#### Antwoord 18

Voor de eerste tranche was oorspronkelijk € 100 mln. beschikbaar. Dit bedrag is opgehoogd naar € 165 mln. om alle aanvragen, die voldeden aan de kaders van de regeling, te kunnen honoreren. Er zijn geen aanvragen afgefallen omdat er te weinig geld was.

#### Vraag 19

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.

#### Antwoord 19

Bij de tweede tranche is afgestapt van het principe «wie het eerst komt, wie het eerst maalt», mede op verzoek van de medeoverheden. Gekozen is voor een verdeling op basis van wegen in beheer. Over de verdeelsleutel heeft afstemming plaatsgevonden met IPO, VNG en Vervoerregio's. Voor de gekozen verdeelsleutel bestaat draagvlak bij bovengenoemde partijen.

#### CDA-fractie

#### Vraag 20

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.

#### Antwoord 20

De provincies kunnen de rijksbijdrage inzetten voor maatregelen die de verkeersveiligheid op N-wegen verbeteren, zoals rijbaanscheiding, de aanpak van bermen en ongelijkvloerse kruisingen. Bij de eerste tranche is

dit ook gebeurd. Voor grootschalige reconstructies van N-wegen is het budget van de regeling te beperkt. Dit zou betekenen dat slechts een beperkt aantal projecten in aanmerking zou komen voor een rijksbijdrage. Bij de tweede tranche is gekozen voor een verdeelsleutel op basis van wegen in beheer juist om alle overheden een kans te geven om een rijksbijdrage aan te vragen voor verkeersveiligheidsmaatregelen. Om er voor te zorgen dat de middelen effectief worden besteed, is gekozen voor een menukaart met bewezen effectieve infrastructurele maatregelen. Het is aan de overheid die de aanvraag doet om te beoordelen welke maatregel op de betreffende locatie de verkeersveiligheid verbetert en hier zelf ook geld voor vrij te maken (de rijksbijdrage is maximaal 50%). Om inzicht te verkrijgen in de verkeersonveilige situaties, stellen medeoverheden een risicoanalyse op. Het hebben van een risicoanalyse is een voorwaarde bij de aanvraag. Zie tevens het antwoord op vraag 13.

#### Vraag 21

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.

#### Antwoord 21

Om gemeenten te ondersteunen bij het opstellen van risicoanalyses en uitvoeringsagenda's start op korte termijn een ondersteuningstraject. Meer informatie komt hierover binnenkort beschikbaar, onder meer op de website [www.investeringsimpulssp.nl](http://www.investeringsimpulssp.nl). Verder wordt ingezet op een zo eenvoudig mogelijke aanvraagprocedure. Zo wordt het aanvraagformulier aangepast, waarbij de inzet is om de administratieve lasten zo laag mogelijk te houden. Ook de vervoerregio's en de provincies ondersteunen regelmatig gemeenten bij de risicoanalyses en de aanvraag voor de investeringsimpuls verkeersveiligheid. Wat de effecten van de subsidieplafonds zijn op de aanvragen, valt op dit moment nog niet te zeggen. Overigens kunnen ook kleine gemeenten (weinig inwoners) in sommige gevallen aanspraak maken op een relatief hoge rijksbijdrage. De rijksbijdrage is gebaseerd op wegen in beheer, wat niet in alle gevallen iets zegt over de grootte van de gemeente.

#### Vraag 22

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?

#### Antwoord 22

Het Ministerie van IenW toetst of de aanvragen voldoen aan de kaders van de regeling. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de vraag of de aangevraagde maatregel op de menukaart staat. Bij de eerste tranche zijn 204



aanvragen gedaan, daarbij is één aanvraag afgewezen, omdat de aanvrager niet in aanmerking kwam voor een rijksbijdrage (betreft een organisatie anders dan een gemeente, provincie of waterschap). In totaal hebben 203 overheden een rijksbijdrage ontvangen: 189 gemeenten, 12 provincies en 2 waterschappen. In een aanvraag konden meerdere maatregelen worden meegenomen. Regelmatig konden niet alle maatregelen (geheel) worden gehonoreerd. Twee belangrijke redenen om de rijksbijdrage voor een maatregel niet of gedeeltelijk toe te kennen waren 1) de maatregel was niet opgenomen in de menukaart of 2) er werden kosten opgevoerd die niet in aanmerking kwamen voor een rijksbijdrage. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de overheden die een rijksbijdrage hebben ontvangen en de hoogte van deze rijksbijdrage. In totaal heeft het Rijk voor € 165 mln. (incl. btw) bijgedragen aan verkeersveiligheidsmaatregelen op het onderliggend wegennet. SWOV is gevraagd om het effect van de eerste tranche van de investeringstranche verkeersveiligheid door te rekenen. Dit onderzoek is eind 2022 gereed en zal ik uw Kamer doen toekomen.

#### GroenLinks-fractie

##### Vraag 23

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.

##### Antwoord 23

De betreffende nota had alleen betrekking op de besluitvorming over de uitgangspunten en kaders van de regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022–2023.

##### Vraag 24

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 onveiliger wordt? Geld om de inherent onveilige modaliteiten ruim baan te geven leidt tot meer onveiligheid voor het verkeer als geheel.

#### Antwoord 24

Er is gekozen voor een menukaart van bewezen effectieve infrastructurele maatregelen. Het is aan de overheid die de aanvraag doet om te beoordelen of de maatregel op de betreffende locatie de verkeersveiligheid daadwerkelijk verbetert en om hier ook zelf geld voor vrij te maken (de rijksbijdrage is maximaal 50%). Om inzicht te verkrijgen in de verkeersonveilige situaties, stellen medeoverheden risicoanalyses op. Het hebben van een risicoanalyse is een voorwaarde bij de aanvraag. SWOV is door lenW gevraagd om het effect van de eerste tranche van de investeringstranche verkeersveiligheid door te rekenen. Dit onderzoek is eind 2022 gereed en zal ik uw Kamer doen toekomen.

#### ChristenUnie-fractie

##### Vraag 25

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)?

##### Antwoord 25

Het principe van «wie het eerst komt, wie het eerst maalt» is bij de tweede tranche losgelaten. In overleg met IPO, VNG en Vervoerregio» s is gekozen voor een verdeelsleutel op basis van wegen in beheer. In de regeling is opgenomen wat de maximale rijksbijdrage per overheid kan zijn. Het hebben van een risicoanalyse is een minimumvereiste. Zonder een risicoanalyse wordt de aanvraag niet in behandeling genomen. Het is aan de overheid die de aanvraag doet om te beoordelen of een maatregel de verkeersveiligheid verbetert en hier ook zelf geld voor vrij te maken (de rijksbijdrage is maximaal 50%). Het hebben van een risicoanalyse ondersteunt de overheid bij het maken van deze afweging.

#### BBB-fractie

##### Vraag 26

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.

##### Antwoord 26

In overleg met IPO, VNG en Vervoerregio's is gekozen voor een verdeelsleutel op basis van wegen in beheer. Door de gekozen verdeelsleutel kunnen alle gemeenten, provincies en waterschappen een aanvraag doen. Ten aanzien van het project geluidflitspalen in Rotterdam is er recentelijk een (ambtelijk) werkbezoek in Rotterdam geweest door de ministeries van lenW en JenV. Deze ministeries volgen de pilot nauwgezet, zodat bij een

eventuele bewezen werking verdere ontwikkeling van de geluidsflitspaal richting een volwaardig handhavingsmiddel en de certificering als zodanig onderzocht kunnen worden.