



Aan

Minister

# nota

Beslisnota bij stand van zaken van de verkeersveiligheid  
voorjaar 2025

## TER BESLISSING

### Datum

21 mei 2025

### Onze referentie

IENW/BSK-2025/93856

### Opgesteld door

DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

### Beslistermijn

28 mei 2025

### Bijlage(n)

8

## Aanleiding

Op 10 juni 2025 vindt het commissiedebat verkeersveiligheid plaats. Voorafgaand aan het debat wordt de Kamer met een verzamelbrief, mede namens de minister van JenV, geïnformeerd over de stand van zaken van lopende en toekomstige acties. In deze nota staan de kernpunten uit de verzamelbrief benoemd.

## Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd de bijgevoegde verzamelbrief verkeersveiligheid met bijlagen aan de Tweede Kamer te zenden.

## Kernpunten

Hierbij volgt een overzicht van de stand van zaken van moties en toezeggingen die in de verzamelbrief aan de orde komen.

### 1. Toezeggingen die worden afgedaan met de verzamelbrief

U doet de volgende toezeggingen af met deze brief:

- ID 15774: Toezegging om de Kamer te informeren over het verschil in slagingspercentage tussen Nederland en Duitsland gedaan tijdens het CBR debat van november 2024.
- Toezegging aan de Kamer (niet officieel geregistreerd) over het informeren van de Kamer over de resultaten van de tussentijdse evaluatie van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.
- Toezegging aan de Kamer (niet officieel geregistreerd) dat er een wijziging in benodigde wet- en regelgeving (REG2000) is doorgevoerd waardoor de eisen omtrent het autorijden met stollingsstoornissen komen te vervallen.

### 2. Voortgang overige moties

U informeert de Kamer over de volgende moties:

- U informeert de Kamer over de voortgang van de motie van lid Olger Van Dijk (NSC) en lid Veltman (VVD) om op basis van koppel en/of gewicht een aparte categorie e-bikes te maken.<sup>1</sup> Hiervoor is een onderzoek uitgezet bij een adviesbureau, dit onderzoek wordt naar verwachting in juni 2025 afgerond.

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 1162.

- U informeert de Kamer over de voortgang van de motie van lid Grinwis (CU), lid Veltman (VVD), lid Vedder (CDA), lid Olger Van Dijk (NSC) en lid Stoffer (SGP) voor een algeheel opvoerverbod voor het opvoeren van elektrische fietsen, elektrische stepjes en andere tweewielers, in het bijzonder fatbikes.<sup>2</sup> Er wordt momenteel uitgezocht wat de mogelijkheden en gevolgen hiervan zijn. De Kamer wordt hier voor het volgende Commissiedebat nader over geïnformeerd.
- ID 12679: U informeert de Kamer over de voortgang van de motie van lid Heutink (PVV) en lid Vedder (CDA) die verzoekt om te onderzoeken uit welke landen de expats komen die op basis van de 30%-regeling een Nederlands rijbewijs krijgen, of deze landen daar geschikt voor zijn en of de kennis om aan het verkeer deel te nemen voldoende aanwezig is.<sup>3</sup>
- U informeert de Kamer over de voortgang van de motie van lid Veltman (VVD) die verzoekt om zo snel mogelijk over te gaan tot de invoering van het alcoholslot.<sup>4</sup>
- U informeert de Kamer over de mogelijkheden naar een vorm van typegoedkeuring (zoals een keurmerk) voor elektrische fietsen, naar aanleiding van de motie lid Olger Van Dijk (NSC)<sup>5</sup> en de latere toezegging om de Kamer hierover, en over de gesprekken met de RAI-vereniging te informeren.
- ID 35207: U informeert de Kamer over de voortgang van de motie lid Boswijk (CDA), lid Paternotte (D66), lid Van der Burg (VVD), lid Stoffer (SGP) en lid Ceder (CU).<sup>6</sup> over een analyse van de risico's van (slimme) elektrische voertuigen voor de nationale veiligheid. U geeft onderbouwd aan dat u door de complexiteit van het verzoek meer tijd nodig heeft, tot eind 2025, voor de uitvoering van een deel van de motie. Hierdoor geeft u een latere uitvoering aan deze aangenomen motie.

**Datum**

21 mei 2025

**Onze referentie**

IENW/BSK-2025/93856

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid

**Bijlage(n)**

7

### 3. Voortgang overige toezeggingen

U informeert de Kamer over de voortgang van toezeggingen op de volgende thema's:

- ID 15595: over de ontwikkelingen van de nieuwe beleidsregels voor gehandicaptenvoertuigen. Deze zijn naar verwachting in de tweede helft van 2025 gereed. Zoals aangekondigd in de Kamerbrief van 16 april 2024<sup>7</sup>, wordt ingezet op twee voertuigcategorieën waarbij voor de snellere categorie een toelatingsprocedure wordt uitgewerkt.
- ID 15859: U informeert de Kamer over de voortgang van de toezegging aan het lid Pierik (BBB) om de handhaving en markttoezicht op fatbikes te intensiveren. Hiertoe werken de ILT, NVWA, Douane en Politie aan het verbeteren van de onderlinge samenwerking. Over de uitkomsten hiervan wordt de Kamer voor het volgende Commissiedebat Verkeersveiligheid nader geïnformeerd.
- ID 15862: U informeert de Kamer over de voortgang van de toezegging aan het lid Olger Van Dijk (NSC) over innovaties op het gebied van fietsverlichting die de veiligheid kunnen verbeteren. De uitkomsten van een expertsessie worden verwerkt in een notitie, die rond de zomer van 2025 aan de Kamer zal worden aangeboden.

<sup>2</sup> Kamerstukken 29 398, nr. 1163.

<sup>3</sup> Kamerstukken 29 398, nr. 1117.

<sup>4</sup> Kamerstukken 29 398, nr. 1161

<sup>5</sup> Kamerstukken 29 398, nr. 1114 en TZ202502-118.

<sup>6</sup> Kamerstukken 35 207, nr. 95

<sup>7</sup> Kamerstukken 29 398, nr. 1102.

#### 4. Overige passages

- U geeft de Kamer inzicht in de uitkomsten van het eerste aanvraagtijsvak van de derde tranche Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. U kondigt daarbij aan na het zomerreces de Kamer nader te informeren over de resultaten van het eerste aanvraagtijsvak en de planning voor de volgende aanvraagtijsvakken van de derde tranche van de investeringsimpuls.
- Bijlage 1 geeft een overzicht van de stand van zaken van de uitvoering van het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025. Momenteel wordt er gewerkt aan een nieuw actieplan. Over de voorbereiding wordt u rond de zomer geïnformeerd.
- U informeert de Kamer, in lijn met de Kamerbrief van 28 maart, over de voortgang om de rijgeschiktheidskeuringen voor mensen met Autisme (ASS) af te schaffen, en voor AD(H)D te verkennen hoe de keuringen meer proportioneel kunnen worden ingericht. Wat betreft de opvolging van het advies van de Gezondheidsraad inzake psychose, zegt u toe om voor het einde van 2025 de Kamer te informeren over de vervolgstappen.
- U informeert de Kamer over de gewijzigde Weense Conventie. Hierover bent u op 11 maart jl. geïnformeerd.<sup>8</sup> Er loopt momenteel ambtelijke afstemming met medeoverheden en wegbeheerders over de gevolgen voor gewijzigde verkeersborden, met name de borden bebouwde kom. Volgens het ministerie van Buitenlandse Zaken (BuZa) vereist de ratificatie van een Verdrag zoals de Weense Conventie een goedkeuringswet, waarbij een gewijzigd RVV en BABW<sup>9</sup> gereed moet zijn. BuZa verzorgt de afstemming met de Verenigde Naties, waaronder vertalingen en uitstel voor inwerkingtreden van het Verdrag in Nederland. U ontvangt voor het einde van het jaar een beslislnota met de scope van de goedkeuringswet en de wijzigingen van het RVV en BABW.
- U informeert de Kamer over de publicatie van de jaarlijkse monitoringsrapportage Veilig over Rijkswegen 2023.<sup>10</sup> Het betreft een rapportage die Witteveen+Bos in opdracht van RWS maakt, ook in het kader van monitoringsvoorschriften in de Europese RISM-richtlijn. De rapportage betreft kerncijfers van verkeersveiligheid en geeft actuele inzichten in de situatie en ontwikkelingen op het Nederlandse rijkswegennet in de periode 2021-2023. In de Kamerbrief wordt de Kamer op hoofdlijnen geïnformeerd over de verkeersveiligheidssituatie op rijkswegen. Het rapport zelf is opgezet aan de hand van de 9 prioritaire thema's van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid: Veilige infrastructuur; Heterogeniteit; Technologische ontwikkelingen; Kwetsbare verkeersdeelnemers; Onervaren verkeersdeelnemers; Rijden onder invloed; Snelheid in het verkeer; Afleiding in het verkeer en Verkeersovertreders. In het thema Snelheid in het verkeer wordt ook ingegaan op de ontwikkeling van dodelijke ongevallen in relatie tot de snelheidslimietwijziging in 2020 naar 100 km/u overdag. In het rapport wordt beschreven dat het aantal verkeersdoden sinds de verlaging van de maximumsnelheid in 2020 op autosnelwegen waar de snelheidslimiet is verlaagd sterker gedaald is dan op de wegen waar de limiet ongewijzigd is

**Datum**

21 mei 2025

**Onze referentie**

IENW/BSK-2025/93856

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid

**Bijlage(n)**

7

<sup>8</sup> IenW/BSK-2025/42680

<sup>9</sup> RVV: Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens; BABW: Besluit Administratieve Bepalingen Wegverkeer

<sup>10</sup> Veilig over Rijkswegen 2023: Monitoringsrapport verkeersveiligheid van rijkswegen

(die dus al een limiet van 100 km/h of lager hadden), met name overdag. Deze richting van de ontwikkeling komt overeen met het verwachte effect dat vooraf aan de Tweede Kamer is gemeld.<sup>11</sup> In het rapport staat dat de exacte effecten van de snelheidsverlaging op de verkeersveiligheid moeilijk zijn te isoleren.

### Krachtenveld

Deze brief wordt mede namens de minister van JenV verzonden, na zijn akkoord. U gaat mede akkoord met de teksten van JenV, die staan onder het kopje 'veilig gedrag: handhaving'.

### Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing

**Datum**

21 mei 2025

**Onze referentie**

IENW/BSK-2025/93856

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid

**Bijlage(n)**

7

### Bijlagen

| Volgnummer | Naam                                                                                   | Informatie                                                       |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| 01.        | Beslisnota bij stand van zaken van de verkeersveiligheid zomer 2025                    | Deze nota                                                        |
| 02.        | Stand van zaken van de verkeersveiligheid zomer 2025                                   | Verzamelbrief                                                    |
| 03.        | Bijlage 1: Stand van zaken uitvoering Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025 | Stand van zaken uitvoeringsagenda Rijksoverheid (43 maatregelen) |
| 04.        | Bijlage 2: Tussentijdse Evaluatie van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030     | Rapport Berenschot en Arcadis                                    |
| 05.        | Bijlage 3: Transitieplan Van Rijles naar Rijonderwijs                                  | Rapport Royal HaskoningDHV                                       |
| 06.        | Bijlage 4: Adviesrapport Leerlingvolgsysteem                                           | Rapport CBR                                                      |
| 07.        | Bijlage 5: Handreiking ADM-beleid voor de Vervoers- en Transportsector                 | Handreiking Trimbos Instituut                                    |
| 08.        | Bijlage 6: Eindrapport pilots massa en snelheid fietspad                               | Rapport DTV                                                      |

<sup>11</sup> Bijlage bij Brede Maatschappelijke heroverweging - Toekomstbestendige mobiliteit

*Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's*

**Datum**

21 mei 2025

**Onze referentie**

IENW/BSK-2025/93856

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid

**Bijlage(n)**

7

| <b>Datum</b>  | <b>Naam beslisnota</b>                                                            | <b>Toelichting</b>                                                                                                                           |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 13 maart 2025 | Onderliggende beslisnota over uitbreiding personele capaciteit weginspecteurs RWS | In deze nota wordt de minister van IenW gevraagd een besluit te nemen over de structurele uitbreiding van het aantal weginspecteurs bij RWS. |



**TER BESLISSING**

**Datum**

13 maart 2025

**Onze referentie**

IENW/BSK-2025/36282

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

**Beslistermijn**

20 maart 2025

Aan

Minister

nota

Uitbreiding personele capaciteit weginspecteurs RWS

**Aanleiding**

Op het hoofdwegennet neemt door de toegenomen drukte op de weg het aantal pech- en ongevallen jaar op jaar toe. De weginspecteur zorgt voor het beveiligen en vlot afhandelen van deze incidenten. Om het groeiend aantal incidenten aan te kunnen, is er behoefte om het aantal weginspecteurs structureel uit te breiden. Met alle verwachte fileproblematiek staat de bereikbaarheid al flink onder druk. Langere aanrijdtijden door een tekort aan weginspecteurs zijn onwenselijk en leiden tot meer onveiligheid op de weg. Met deze uitbreiding doen we wat op dit moment kan om te voorkomen dat de bereikbaarheid en doorstroming verslechteren door de drukte op de weg. Op andere fronten, zoals de aanlegprojecten, kunnen we de komende tijd moeilijker stappen zetten.

**Geadviseerd besluit**

U wordt gevraagd om akkoord te gaan om het aantal weginspecteurs van RWS structureel uit te breiden met 38 fte en akkoord te gaan met de financiering hiervan zoals weergegeven in de eerste alinea onder het kopje 'toelichting' in deze nota, realiserend dat de benodigde uitbreiding voor de gewenste dienstverlening 65 fte bedraagt.

Advies van FEZ op financiële uitwerking

FEZ is kritisch op de voorgestelde financiële dekking vanuit de CA-reservering voor instandhouding. De reden is dat de totale instandhoudingsopgave naar verwachting op termijn een financieringstekort kent en de midterm-review naar de totale instandhoudingsopgave versus de draaiknoppen om tot beheersing ervan te komen nog plaats moet vinden. Met het voorgestelde besluit om extra instandhoudingsmiddelen structureel in te zetten voor de uitbreiding van weginspecteurs loopt u hierop vooruit. Dit zal waarschijnlijk tot gevolg hebben dat er scherpere keuzes in de toekomst nodig zijn.

**Kernpunten**

- Het voorstel houdt een structurele uitbreiding in van het aantal weginspecteurs met 38 fte, een stijging van ruim 10%. Op dit moment zijn er circa 274 weginspecteurs.
- Het voorstel komt deels tegemoet aan de behoefte. Om de stijging in het aantal pech- en ongevallen in zijn geheel te kunnen opvangen en een dienstverleningsniveau van 15-30 minuten aanrijtijd te kunnen blijven

bieden<sup>1</sup>, is volgens ramingen een uitbreiding van 65 fte nodig. Dit blijkt echter financieel nog niet haalbaar vanwege de grote dekkingsopgave binnen het Mobiliteitsfonds dit voorjaar. De 38 fte zijn gezien de schaarse middelen in het Mobiliteitsfonds een belangrijke stap voorwaarts.

- De impact op doorstroming en de veiligheid zal goed worden gemonitord door RWS. Afgesproken is dat er over twee jaar een expliciet herijkmoment zal zijn. DGMO en RWS spreken ook een nieuw passend dienstverleningsniveau af.

**Datum**

10 februari 2025

**Onze referentie**

IENW/BSK-2025/36282

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

**Aan**

Minister

## Krachtenveld

De uitbreiding van het aantal weginsecteurs is belangrijk voor de doorstroming en veiligheid op de weg. Pech- en ongevallen worden sneller beveiligd. De betrokken weggebruiker loopt hierdoor minder risico op een vervolgaanrijding. Ook worden incidenten sneller afgehandeld. De andere weggebruikers hebben hierdoor minder vertraging en andere hulpdiensten en bergers kunnen efficiënter werken. Ondanks de uitbreiding kan de stijging in pech- en ongevallen niet volledig worden opgevangen hiermee. Dit betekent dat de aanrijtijden nog niet volledig gehaald worden, er in de nacht minder weginsecteurs beschikbaar zijn en op piekmomenten kunnen niet alle incidenten door een weginsecteur worden afgehandeld.

## Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

## Toelichting

### Financiële uitwerking

- De financiering is opgebouwd uit een aantal beschikbare middelen:
  - Circa € 14,1 miljoen kan gefinancierd worden vanuit de resterende ca middelen (reservering instandhouding).
  - Circa € 61,3 miljoen kan gefinancierd worden vanuit het traject "draaiende ringen" vanuit het werkspoor incidentmanagement.
  - De structurele dekking van €5,5 miljoen in 2039 en verder wordt gefinancierd uit de gereserveerde CA-middelen.
- In totaal is er circa € 75,4 miljoen beschikbaar. Hiermee kan structurele financiering als volgt worden geborgd:
  - Ingroei (28 fte) in 2025.
  - Structureel inzetbaar 38 fte in de periode 2026 tot en met 2038.
  - De bekostiging wordt opgenomen in de rekenregels voor capaciteit (SCM).

| Kasreeks       | 2025  | 2026  | 2027  | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039  | 2025-2039 |
|----------------|-------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-----------|
| CA-reservering |       |       |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 5.491 |           |
| Instandhouding | 4.046 | 5.491 | 4.551 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | struc | 19.579    |

<sup>1</sup> Er zijn geen formele prestatieafspraken tussen beleid en RWS over aanrijtijden. De door RWS gehanteerde indicatoren hieromtrent zijn in het verleden wel met beleid afgestemd, maar nooit geformaliseerd in formele opdrachtverlening. De Meerjarenafpraak gaat voor exploitatie (waar incidentmanagement toe behoort) uit van het handhaven van huidig dienstverleningsniveau. Die staat door de toenemende intensiteit van het verkeer op de netwerken onder druk.

|                  |   |   |     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |                  |
|------------------|---|---|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------------------|
| draaiende ringen | 0 | 0 | 940 | 5.491 | 5.491 | 5.491 | 5.491 | 5.491 | 5.491 | 5.491 | 5.491 | 5.491 | 5.491 | 5.491 | 5.491 | Datum | 10 februari 2025 |
|------------------|---|---|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------------------|

Bedragen x1000 €

**Onze referentie**  
IENW/BSK-2025/36282

**Opgesteld door**  
DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

**Aan**  
Minister

### Gevolgen basiskwaliteitsniveau RWS

Het tekort aan weginsecteurs heeft, ondanks de toename van 38 fte, nog steeds impact op de veiligheid en doorstroming op de weg. Als voor dit voorstel wordt gekozen, dan is het verstandig om in de toekomst te blijven kijken naar mogelijkheden om het aantal weginsecteurs uit te breiden (bijv. prioritering capaciteit RWS of aanvullend budget).

Afgesproken is dat de DG Mobiliteit en de DG RWS hier nadrukkelijk aandacht aan gaan besteden de komende tijd in hun overleggen om een vinger aan de pols te houden.

DGMO en RWS werken de komende tijd ook aan prestatie-indicatoren. In lijn met wat in de begroting is aangegeven zal voor de netwerken die in beheer zijn van RWS een vertaalslag worden gemaakt: de afspraken over het basiskwaliteitsniveau worden vertaald naar nieuwe indicatoren en streefwaarden. Ook voor de weginsecteurs. Dit vergt nog verdere uitwerking, daarom wordt in afwachting daarvan nog uitgegaan van de prestatieafspraken vanuit de SLA 2022-2023. Het basiskwaliteitsniveau is leidend voor het werk dat RWS moet voorbereiden.

### Communicatie

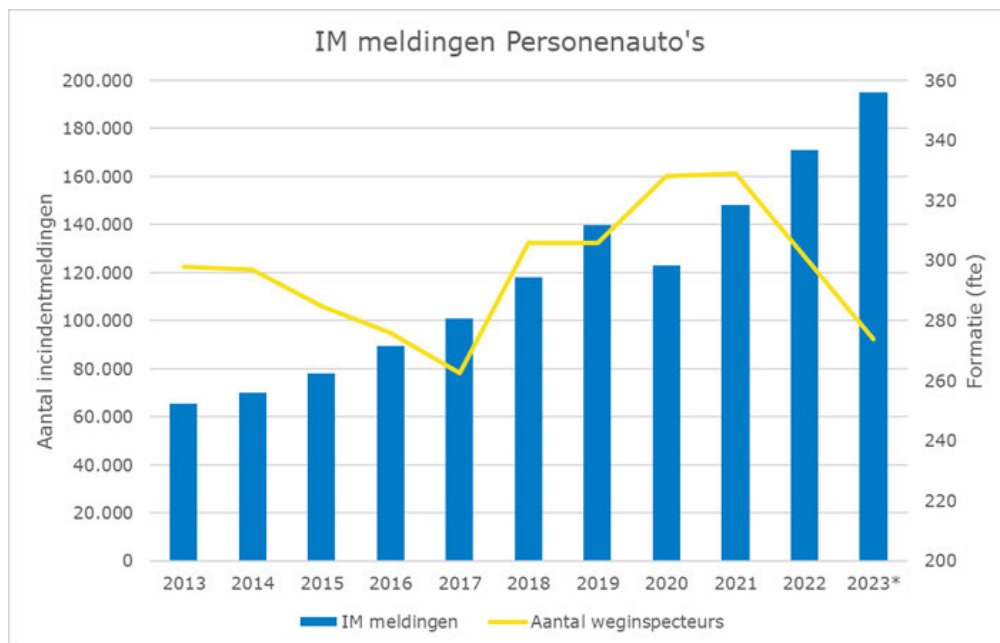
Mogelijk kan er een persmoment gezocht worden om dit nieuws naar buiten te brengen.

### **Bijlage: ontwikkeling verkeersdrukke en aantal incidenten**

De afgelopen jaren is het aantal incidenten, en het aantal keren dat RWS het incident management proces opstart, sterk toegenomen. De stijging van het aantal pechgevallen is een belangrijke reden. De stijging van het aantal incidenten kent diverse oorzaken:

- Verkeersprestatie: er wordt steeds intensiever gebruik gemaakt van het hoofdwegennet (zie figuur 2);
- Detectie: het IM-proces wordt vaker opgestart, omdat er een completer beeld is van alle incidenten door een betere en uitgebreidere monitoring;
- Gevaarstelling: door de toegenomen verkeersdruk en beperkte ruimte op het wegennet kan op steeds minder locaties veilig pechhulp verleend worden op de vluchtstrook en wordt incidentmanagement opgestart;
- Ontwikkeling wagenpark: er rijden meer oudere auto's die vaker een gebrek vertonen, daarnaast hebben elektrische auto's specifieke storingen (auto met lege accu is alleen met berger verplaatsbaar);
- Gedrag: een toename van afleiding in het verkeer naast een gehaast rijgedrag.





**Datum**  
10 februari 2025

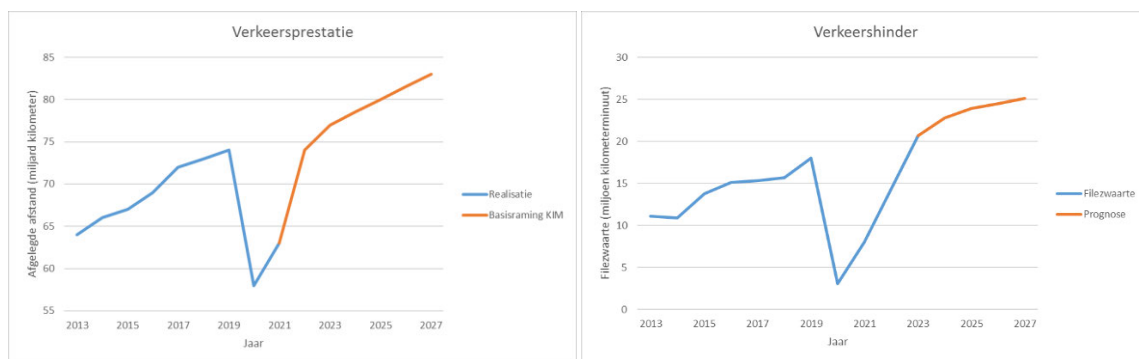
**Onze referentie**  
IENW/BSK-2025/36282

**Opgesteld door**  
DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

**Aan**  
Minister

**Figuur 1** Ontwikkeling aantal IM-meldingen (blauwe balken) en het aantal fte wegininspecteurs (gele lijn), in de periode 2013-2023. De afname tussen 2013 en 2018 is het gevolg van bezuinigingen onder de kabinetten Rutte I en Rutte II. De toename in de periode 2018-2021 geeft de impuls uit het programma file-aanpak weer. Dit programma is inmiddels afgelopen en het aantal wegininspecteurs afgeschaald, dit is te zien in de neergaande lijn na 2021.

Volgens de prognoses van het KIM neemt de verkeersprestatie de komende jaren (flink) verder toe en blijft ook de verkeershinder toenemen. De verwachting is dat (de stijging van) het aantal incidenten eveneens zal toenemen. Tegelijk staat IenW voor een grote vervangings- en renovatieopgave, aanvullend op de reguliere en uitgestelde instandhoudingsopgave. Bij wegwerkzaamheden is de impact van incidenten groter dan normaal, doordat er minder ruimte is om uit te wijken en de incidentlocatie moeilijker bereikbaar is. Hiermee neemt de behoefte aan een goed functionerend incidentmanagement toe.



**Figuur 2** Ontwikkeling van de verkeersprestatie (aantal afgelegde kilometers, links) en de verkeershinder (filewaarde, rechts) in de periode 2013-2027. Het oranje gedeelte van de grafiek betreft een prognose. Beide figuren laten een gestage toename zien, enkel onderbroken door de periode waarin de coronamaatregelen van kracht waren.