

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1687

Vragen van de leden **Grinwis** en **Bikker** (beiden ChristenUnie) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Justitie en Veiligheid en de Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over *het bericht «Meer verkeersongelukken in 2021, politie maakt zich zorgen»* (ingezonden 14 januari 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid en de Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (ontvangen 14 februari 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 1580.

Vraag 1

Wat was uw reactie toen u kennisnam van het bericht: «Meer verkeersongelukken in 2021, politie maakt zich zorgen»?¹ Maakt u zich evenals de politie zorgen om de verruwing in het gedrag van verkeersdeelnemers en een «ik-cultuur»? Zo ja, op welke manier hoopt u deze zeer ongewenste ontwikkeling te gaan bestrijden?

Antwoord 1

Risicovol gedrag in het verkeer is en blijft een belangrijk aandachtspunt. Onder andere met campagnes (zoals de BOB-campagne, MONO-campagne en campagnes tegen drugsgebruik in het verkeer en voor veilige snelheid en fietsverlichting) willen we de samenleving ervan bewust maken hoe belangrijk het is veilig deel te nemen aan het verkeer, voor jezelf en de ander. Daarnaast kan het CBR bij gevaarlijk rijgedrag (zoals snelheidsovertredingen, bumperkleven, door rood rijden) een verplichte cursus opleggen (de Educatieve Maatregel Gedrag) of een onderzoek naar de rijvaardigheid doen (wanneer de politie de betrokkene meldt bij het CBR). Naast preventieve maatregelen wordt overtredend gedrag ook door verkeershandhaving aangepakt. Dit gebeurt met de bekende handhavingsmiddelen, zoals een staandehouding door de politie en de inzet van flitspalen, maar ook met innovatieve handhavingsmiddelen zoals camera's die risicovolgedrag zoals handheld telefoongebruik kunnen detecteren.

¹ NOS, 12 januari 2022, Meer verkeersongelukken in 2021, politie maakt zich zorgen (<https://nos.nl/index.php/artikel/2412800-meer-verkeersongelukken-in-2021-politie-maakt-zich-zorgen>).

Vraag 2

In hoeverre hangt de stijging van het aantal gewonden met circa 8% tussen 2020 en 2021 samen met een (mogelijke) stijging van het aantal vervoerskilometers?

Antwoord 2

Een eventuele samenhang tussen de ontwikkeling van het aantal gewonden (ernstig verkeersgewonden) in 2020 en 2021 en de ontwikkeling van het aantal vervoerskilometers is nu nog niet vast te stellen. De benodigde data hiervoor is nog niet beschikbaar. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) kan eind 2022 in de Staat van de Verkeersveiligheid inzicht geven in een mogelijke samenhang tussen deze ontwikkelingen.

Vraag 3

Deelt u de zorgen van de politie over het toenemend gebruik van lachgas in het verkeer?

Antwoord 3

Ja, ik deel de zorgen van de politie over lachgasgebruik in het verkeer en de ingrijpende, en meer dan eens dodelijke, gevolgen die dit gedrag teweegbrengt. Het kabinet zet zich ervoor in om verkeersdeelname onder invloed van alle drugs, en ook specifiek van lachgas, terug te dringen. Die inzet richt zich zowel op preventie als op handhaving. Aan de preventiekant is in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat door TeamAlert een campagne ontwikkeld en uitgerold om lachgasgebruik in te perken onder de doelgroep. De campagne «Rij ballonvrij» is ingezet in 2020, 2021 en zal opnieuw uitgevoerd worden in 2022. Daarnaast zet het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport in op preventie en voorlichting omtrent lachgas.² Aan de kant van handhaving kan opname van lachgas in de Opiumwet – een gezamenlijke inspanning van de Minister van Justitie en Veiligheid en de Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport – naar verwachting belangrijke winst opleveren om het gebruik van lachgas in het verkeer aan te pakken. Zoals ook gemeld in de beantwoording van het schriftelijk overleg over het ontwerpbesluit lachgas, is handhaving op rijden onder invloed van lachgas een uitdaging vanwege de bewijsvoering. Het effect van lachgas op de mens is namelijk van zeer korte duur en het gebruik ervan is niet aantoonbaar in bloed, urine, adem of speeksel bij de bestuurder.³ Plaatsing van lachgas op lijst II bij de Opiumwet maakt het mogelijk om ook op het bezit van lachgas te handhaven, bijvoorbeeld op de aanwezigheid van lachgas in de auto.

Vraag 4

Bij hoeveel ongelukken per maand zijn gebruikers van lachgas betrokken? Hoeveel gewonden en doden vallen er maandelijks bij ongelukken waar gebruikers van lachgas bij betrokken zijn?

Antwoord 4

In de systemen van de politie zijn in 2019 101 ongevallen met letsel geregistreerd waarbij sprake was van een vermoeden van het gebruik van lachgas en 17 ongevallen met dodelijk afloop. Omdat lachgas niet aantoonbaar is in bloed, urine, adem of speeksel bij de bestuurder, betreft het incidenten waarbij feiten en omstandigheden, zoals de aanwezigheid van lachgasattributen op of bij de bestuurder, passagier of andere betrokkene zijn aangetroffen. In 2020 en 2021 ging het om 145 en 159 ongevallen met letsel en om 25 en 27 ongevallen met dodelijk afloop.

Vraag 5

Wat is er nog voor nodig om het verbod op lachgas uiterlijk per 1 juli 2022 in te kunnen laten gaan?

² Kamerstuk 35 954, nr. 2; Kamerstuk 24 077, nr. 465

³ Kamerstuk 35 954, nr. 2

Antwoord 5

De regering streeft er naar het verbod zo snel mogelijk in werking te laten treden. Tijdens de voorhangprocedure heeft uw Kamer verzocht geen onomkeerbare stappen te zetten in de voortgang van het Ontwerpbesluit om lachgas op lijst II bij de Opiumwet te plaatsen en de eigenlijke toepassingen van lachgas van het verbod uit te zonderen. Volgens goed gebruik betekent dit dat het traject stilligt in afwachting van de behandeling door uw Kamer. Tijdens de voorhangprocedure is een Verslag schriftelijk overleg aangekondigd. De vragen zijn 29 november 2021 ontvangen en 20 december 2021 vastgesteld.⁴ Uw Kamer heeft een nader Verslag schriftelijk overleg aangekondigd waarvan de beantwoording nu wordt voorbereid.

Met akkoord van uw Kamer zal het traject spoedig worden vervolgd. Volgens vaste procedure zal het ontwerpbesluit dan worden voorgelegd aan de Afdeling advisering van de Raad van State en worden genotificeerd bij de Europese Commissie waarna over kan worden gegaan tot ondertekening en inwerkingtreding. In afwachting van de beoordeling van uw Kamer en gelet op de te volgen procedure is het echter niet mogelijk het verbod op 1 juli in werking te laten treden.

Vraag 6

Welke (tussen)doelen voor wat betreft verkeersveiligheid wilt u op welke wijze binnen bereik brengen met de afspraken en middelen uit het coalitieakkoord «Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst»? Wat zijn uw prioriteiten daarbij?

Antwoord 6

Op dit moment wordt gewerkt aan de uitvoering van de motie van het lid Geurts om een tussendoelstelling te gaan hanteren om een halvering van aantal verkeersslachtoffers te bewerkstelligen in 2030.⁵

Hiervoor is in januari jl. een ronde tafel georganiseerd met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Justitie en Veiligheid, wegbeheerders, kennispartners zoals SWOV en CROW en betrokken organisaties op het gebied van verkeersveiligheid zoals Veilig Verkeer Nederland (VVN), TeamAlert en ANWB. Met deze partijen wordt de komende periode geïnventariseerd welke maatregelen nodig zijn om de tussendoelstelling te behalen. De inzet is om deze maatregelen vervolgens ook door te laten rekenen op hun effect op de verkeersveiligheid. De resultaten worden met uw Kamer rond de zomer 2022 gedeeld.

Vraag 7

Neemt u het veiliger maken van met name Rijks-N-wegen, zoals beschreven in het stappenplan⁶ ter uitvoering van de motie Grinwis/Stoffer⁷, snel ter hand nu in het coalitieakkoord de benodigde € 200 miljoen beschikbaar is gekomen voor het veiliger maken van de Rijks-N-wegen? Welke stappen bent u voornemens wanneer en hoe te zetten teneinde met name de (deels) te onveilig ingerichte N9, N14, N35, N36, N48, N50, N57, N59, N99 en N915 veiliger te maken?

Antwoord 7

Ja, dit jaar worden de nodige vervolgstappen in gang gezet om op basis van de beschikbare € 200 miljoen aan de slag te gaan met de verbetering van de verkeersveiligheid op de Rijks-N-wegen. Zoals gemeld in de brief van 14 januari jl.⁸, worden de komende tijd prioriteringsopties voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen nader uitgewerkt. Dit gebeurt in lijn met de uitgangspunten uit het door u genoemde Stappenplan⁹. Hierbij zijn drie aandachtsgebieden onderscheiden: (1) een veilige en vergevingsgezinde berminrichting; (2) het toepassen van fysieke rijrichtingscheiding en (3)

⁴ Kamerstuk 35 954, nr. 2

⁵ Motie van Geurts over een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030, Kamerstuk 29 398, nr. 946

⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 970.

⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 950.

⁸ Aanhangel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 1332 (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/ah-1013664>)

⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 970.

het aanpakken van resterende knelpunten, zoals bijvoorbeeld gevaarlijke gelijkvloerse kruisingen met het onderliggend wegennet. De door u genoemde trajecten zijn daarbij in beeld binnen het aandachtsgebied «toepassen van fysieke rijrichtingscheiding» vanwege bestaande risicocijfers en verwachte risico's in de toekomst. Op basis van de uitwerking van prioriteringsopties, vindt besluitvorming plaats over de concrete inzet van de beschikbare € 200 miljoen. Er wordt naar gestreefd om in 2023 te starten met de uitvoering van de eerste maatregelen. U wordt hierover medio dit jaar nader geïnformeerd.