

Vergaderjaar 2010–2011

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 242

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 november 2010

Veilig verkeer is de verantwoordelijkheid van ons allemaal. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu werkt hard mee om het verkeer zo veilig mogelijk te maken, met campagnes, met maatregelen om onverantwoordelijke bestuurders harder aan te pakken en door kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen. Dat beleid heeft succes; de afgelopen jaren is het aantal verkeersdoden gedaald tot 720 in 2009. Het ministerie heeft de ambitie het aantal verkeersdoden verder terug te brengen tot 500 in 2020.

Ter voorbereiding op het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid van 11 november wil ik u informeren over de voortgang met betrekking tot een aantal eerder gedane toezeggingen aan uw Kamer.

Aanpak doorrijders na rij-ontzegging

Op mijn verzoek zijn twee onderzoeken uitgevoerd gericht op de aanpak van doorrijders na rij-ontzegging. Eén naar de mate waarin zonder geldig rijbewijs gereden wordt, uitgevoerd door de SWOV, en een ander naar de maatregelen die genomen kunnen worden om doorrijders aan te pakken, uitgevoerd door AEF. Deze rapporten zijn besproken met het ministerie van Veiligheid en Justitie. Een aantal van de voorgestelde maatregelen heeft ook consequenties voor de politie, hierover moet nog overleg met de politie worden gevoerd. Ik zal uw Kamer spoedig informeren over de uitkomsten van de onderzoeken en de voorgenomen maatregelen.

Rijbewijshuis

De afgelopen tijd heb ik met uw Kamer verschillende debatten gevoerd over maatregelen en sancties ten aanzien van het rijbewijs. Ik heb u toegezegd deze aspecten mee te nemen in de brede doorlichting van het stelsel van maatregelen en sancties ten aanzien van het rijbewijs (het «rijbewijshuis») die ik momenteel samen met mijn ambtgenoot van Veiligheid en Justitie uitvoer. Wij hebben deze doorlichting van het

rijbewijshuis nagenoeg afgerond en zullen u eind 2010 in een aparte brief over de resultaten informeren.

Europese APK

Ik heb uw Kamer geïnformeerd over mijn wens te komen tot een Europese APK, waarbij we binnen Europa op basis van wederkerigheid de verschillende APK's erkennen. Ik verwacht dat de relevante wet- en regelgeving begin 2011 in werking kan treden.

Vervolgens kunnen we, als Spanje akkoord gaat met de wederkerigheid, met Spanje een begin maken. De RDW heeft met een aantal keuringsstations in Spanje overlegd en vastgesteld dat het technisch mogelijk is om begin 2011 te starten.

Keurmerk Veilige woonwijk

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid heb ik de ambitie uitgesproken om, samen met decentrale overheden, vaker een beroep doen op maatschappelijke krachten en ruimte bieden aan de zelfredzame, mondige en betrokken burger.

Veilig Verkeer Nederland (VVN) heeft op mijn verzoek de aanpak voor een keurmerk voor verkeersveiligheid uitgewerkt. VVN heeft daarbij gebruik gemaakt van de ervaringen die zij heeft met de Buurtacties Verkeersveiligheid en het Meldpunt Veilig Verkeer. De aanpak heeft de werktitel Buurtlabel Veilig Verkeer meegekregen en heeft als doel de verkeersveiligheid in wijken te verbeteren door buurtbewoners en partijen aan te moedigen de handen ineen te slaan en (blijvend) samen te werken aan veilig verkeer in de buurt. Buurtbewoners zijn als verkeersdeelnemers immers dé lokale ervaringsdeskundigen bij uitstek.

Een buurt verdient het label, als zichtbare beloning, wanneer bewoners en betrokken partijen gezamenlijk een wijkactie hebben opgezet en uitgevoerd. Het label toont dat de buurt bewust werkt aan de verkeersveiligheid. Het initiatief om het label te behalen kan door een ieder worden gestart. VVN helpt de initiatiefnemer te komen tot (de uitvoering van) een gezamenlijk activiteitenplan.

Ik heb VVN gevraagd bij de verdere uitwerking van het Buurtlabel Veilig Verkeer andere belangenorganisaties, zoals de Fietsersbond, ouderbonden en de ANWB uit te nodigen. Zodat er een breed gedragen label ontstaat en dat de kennis en ervaring van de verschillende organisaties wordt benut.

VVN heeft aangegeven in 2011 te willen starten met het Buurtlabel Veilig Verkeer.

Stroomlijnen procedure eigen verklaring

In het AO CBR van 2 februari 2010 (Kamerstuk 29 398, nr. 209) heb ik toegezegd uw Kamer te informeren over de mogelijkheid van stroomlijnen van de procedure rond de eigen verklaring en het de burger daarmee makkelijker te maken. Een eerste slag naar stroomlijnen van de procedure van geschikt verklaren heeft het CBR de laatste jaren al gemaakt. Het CBR heeft de volgende verbeterpunten ingevoerd. Het is mogelijk om bij rijexamens voor de categorieën A, B en BE via de rijschoolhouder het formulier Eigen Verklaring digitaal in te sturen. Dat bespaart de aanvrager een reis naar het stadhuis of het CBR. Voor de rijbewijskeuringen voor het groot rijbewijs (categorie C en D) accepteert het CBR ook de verplichte vijfjaarlijkse ARBO-keuringen onder voorwaarde dat deze niet ouder zijn dan twee jaar en inhoudelijk voldoen.

Om de voortgang van het proces te waarborgen rappelleert het CBR na drie weken de arts of medisch specialist indien het medisch rapport nog niet is ingestuurd.

Ik heb over mijn ideeën over stroomlijnen overlegd met het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en het Adviescollege Toetsing Administratieve Lasten (ACTAL). Dat heeft geleid tot een aantal mogelijke verbeteringen, waarover ik met het CBR de volgende afspraken heb gemaakt:

- Het CBR gaat verkennen of het medisch rapport van een arts of specialist digitaal kan worden opgestuurd. Allereerst worden de mogelijkheden van het keuringsrapport van de ARBO-arts gezien. In de tweede helft van 2011 kan waarschijnlijk gestart worden met een digitaal rapport van de ARBO-arts.
- Om het de klant mogelijk te maken inzicht te krijgen in de stand van zaken van zijn dossier wordt onderzocht of, bijvoorbeeld via *mijnnbr.nl*, de klant na kan gaan in welk stadium van het proces zijn dossier zich bevindt. Het CBR streeft ernaar hiermee in de tweede helft van 2011 van start te gaan.

Intelligente voertuigsystemen

In het AO Transportraad van 9 februari 2010 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 264) heb ik uw Kamer toegezegd schriftelijk te berichten over de richtlijn inzake intelligente vervoerssystemen. Doel van de richtlijn is het versnellen en coördineren van de invoering van ICT-gerelateerde toepassingen in het wegvervoer.

Te denken is hierbij aan verkeersinformatie, verkeersmanagement, automatische noodoproep etc. Het gebruik van deze systemen zal naar verwachting een positief effect hebben op de verkeersveiligheid en doorstroming.

De Raad van Ministers heeft op 10 mei jl. ingestemd met de voorgelegde tekst over de richtlijn. Op 6 juli 2010 heeft het Europees Parlement ingestemd met dezelfde tekst. Hiermee is een akkoord bereikt tussen Raad van Ministers en Europees Parlement over de richtlijn inzake intelligente vervoerssystemen. De richtlijn is op 6 augustus 2010 gepubliceerd in het Publikatieblad van de Europese Unie, waarna de richtlijn op 20 augustus 2010 in werking is getreden.

Snelheidsslot

Ik heb in mijn brief van 11 december 2009 (29 398, nr. 195) aan uw Kamer toegezegd met marktpartijen een pilot uit te werken waarbij het snelheidsgedrag van grove verkeersovertreders door middel van techniek wordt aangepakt. Doel van deze pilot is om de verkeersveiligheidseffecten en de randvoorwaarden voor invoering in kaart te brengen.

Om invulling te geven aan deze pilot heb ik twee technische systemen laten uitwerken: een *snelheidsslot* en een *snelheidsmonitor*. Bij een snelheidsslot kan het voertuig niet harder rijden dan de geldende snelheidslimiet. Bij een snelheidsmonitor krijgt de bestuurder feedback over de gereden snelheid en overschrijdingen van de snelheidslimiet. Als het systeem meerdere overschrijdingen registreert wordt aan het gedrag de consequentie verbonden dat de snelheidsmonitor voor een bepaalde tijd omschakelt in een snelheidsslot, zodat de bestuurder niet meer sneller kan rijden dan is toegestaan.

Om de effecten op het gedrag van de deelnemers goed in kaart te kunnen brengen kent de pilot een looptijd van 7 maanden met een voor-, hoofd-

en nameting. In de voor- en nameting zit het systeem in het voertuig, maar is het alleen voor data-inwinning ingeschakeld, niet voor fysieke gedragsbeperking of feedback. Daarnaast worden de systemen zelf gedurende de proef nauwkeurig onder de loep genomen om de technische mogelijkheden en onmogelijkheden goed in kaart te brengen.

Een belangrijke randvoorwaarde voor het functioneren van de technische systemen is een digitale snelhedenkaart. Een geschikte kaart zal worden ingekocht bij een toonaangevende kaartleverancier. Omdat een 100% nauwkeurige kaart op dit moment niet bestaat wordt er in het pilotgebied een extra betrouwbaarheidsslag gemaakt door snelheden van veel gereden routes in de voormeting op juistheid te controleren.

Gezien de strenge eisen aan de snelhedenkaart bij toepassing in deze systemen en het onderhoud van de kaart tijdens de proef is voor een afgebakende proeflocatie gekozen. De pilot zal plaatsvinden in de provincies Zuid-Holland en Noord-Holland. Deze twee provincies kennen naast stedelijke ook voldoende landelijke gebieden met diverse snelheidsregimes en er kunnen na verwachting voldoende deelnemers worden geselecteerd. Bij de deelnemers van de pilot gaat het om personen die in het verleden regelmatig te hard hebben gereden en aan de proef vrijwillig deel willen nemen.

Gedurende de proef worden kwantitatieve data uit de technische systemen en kwalitatieve data uit de interviews en enquêtes met de deelnemers verzameld en geanalyseerd. Na verwachting gaat de proef medio 2011 van start. Ik zal uw Kamer eind 2011 over de voortgang informeren.

CROW-richtlijnen fietsinfrastructuur

Naar aanleiding van mijn toezegging tijdens het AO Verkeersveiligheid van 19 mei 2010 (kamerstuk 29 398, nr. 230) heb ik de toepassing van CROW-richtlijnen voor fietsinfrastructuur bij de NMB-partners aan de orde gesteld. De decentrale overheden geven aan dat wegbeheerders de CROW-richtlijnen in het algemeen goed gebruiken bij de aanleg van fietsinfrastructuur. De richtlijnen worden door de CROW continu onderhouden, waardoor bij de aanleg van nieuwe fietspaden gebruik wordt gemaakt van de actuele verkeersveiligheidskennis.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus