

Vergaderjaar 2018–2019

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 639

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 december 2018

De verkeersveiligheid in Nederland krijgt een nieuwe impuls. Dat is nodig, want na decennia van dalende cijfers, stagneert de daling van het aantal verkeersdoden, terwijl het aantal verkeersgewonden al jaren toeneemt. Achter deze statistieken gaat veel menselijk leed schuil. Niet alleen van mensen die zelf slachtoffer werden, maar ook van mensen van wie hun naaste slachtoffer werd van een ongeval.

Het uitgangspunt van dit kabinet is dat iedereen veilig op zijn of haar bestemming moet kunnen komen. Onze intentie laat zich kernachtig samenvatten: nul slachtoffers. Het urgentiegevoel is breed: alle medeoverheden en veel maatschappelijke partijen nemen hun verantwoordelijkheid en stellen zich achter de ambitie om een trendbreuk te realiseren. Daarom hebben we samen met de medeoverheden en in overleg met maatschappelijke organisaties een gedeelde visie ontwikkeld in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (hierna SPV 2030). Het SPV bied ik u mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid en de provincies, gemeenten en vervoersregio's aan¹.

Het SPV 2030 is een eerste stap in een proces. Er wordt een strategische koers uitgezet die verdere vertaling behoeft in uitvoeringsplannen. U ontvangt hierbij tevens het Landelijke actieplan verkeersveiligheid 2019–2021². Ik heb dit actieplan samen met de Minister van Justitie en Veiligheid opgesteld, en ook maatschappelijke organisaties zijn erbij betrokken. Medeoverheden zullen hun eigen actieplannen opstellen en voorleggen aan hun politieke organen. Om goed uitvoering te kunnen geven aan alle voornemens in het SPV 2030 is gezamenlijke inzet nodig van alle overheden. In een Startakkoord worden door de overheden daartoe procesafspraken vastgelegd.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Waarom nu een nieuw plan?

Het vorige SPV had een looptijd van 2008–2020. De inzet was om in 2020 het aantal ernstig verkeersgewonden onder de 10.600 te brengen en het aantal verkeersdoden onder de 500 slachtoffers per jaar. Helaas constateert ik dat die inzet niet wordt gehaald.

Het verkeer groeit en verandert. Er rijden inmiddels 8,4 miljoen personenauto's rond, bijna een miljoen meer dan in 2008. Het wordt met name in de steden steeds drukker op de fietspaden. Er zijn nieuwe, stillere, en snellere voertuigen, zoals de elektrische fiets (1,4 miljoen) en de elektrische scooter (27.000). Er zit steeds meer techniek in de auto waarmee we moeten leren omgaan. Er is meer afleiding door «social media», en mensen blijven op oudere leeftijd deelnemen aan het verkeer.

De veranderende omstandigheden vragen om nieuwe maatregelen. Daarnaast zijn er doelgroepen die extra aandacht blijven vragen, zoals jonge onervaren bestuurders en verkeersovertreeders. Er is hernieuwde, structurele aandacht nodig voor verkeersveiligheid. Met meer samenwerking, effectieve maatregelen en meer oog voor de kansen die technologie ons biedt. Daarom wacht het kabinet niet tot 2020, maar vinden we het nu tijd voor een nieuw plan.

We staan daarin niet alleen: maatschappelijke partners vragen nadrukkelijk aandacht voor effectieve verbetering van de verkeersveiligheid. Zo heeft de ANWB ruim 30 partners weten te verenigen om in het Manifest Verkeersveiligheid op de belangrijkste thema's ambities te formuleren. Het kabinet heeft dit Manifest opgenomen in het regeerakkoord van oktober 2017 (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34). Ik ben blij dat deze organisaties er samen in zijn geslaagd verkeersveiligheid te agenderen en hun bereidheid laten zien om daar zelf aan bij te dragen.

Veilig van deur tot deur

Het verkeersveilig maken van Nederland vraagt een grote inspanning van alle overheden. Daarom is het belangrijk dat we als overheden meer gaan samenwerken. Alle overheden verbinden zich aan de inhoud en uitvoering van het SPV 2030.

Door consequent te denken vanuit de verkeersdeelnemers, voor, tijdens en na de reis, zijn de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid samengevat in negen verschillende thema's (zoals veilige infrastructuur, kwetsbare verkeersdeelnemers of afleiding in het verkeer). Daarmee biedt het SPV 2030 een kader voor het verkeersveiligheidsbeleid. Concrete maatregelen worden opgenomen in landelijke en regionale uitvoeringsplannen, opgesteld door de verantwoordelijke overheden. Alle overheden gaan de komende jaren inzetten op risicogestuurd werken op basis van kennis en data.

Het SPV 2030 bevat een nieuwe visie op de aanpak van verkeersveiligheid, die in de volgende kernelementen kan worden samengevat:

- *Risicogestuurde aanpak*: Proactief beleid heeft als doel meer actie te ondernemen waar het relatief gevaarlijk is: daar waar risico's hoog zijn. Dit beleid gaat uit van de gedachte dat waar zich een hoog of verhoogd risico voordoet vroeg of laat uiteindelijk meer slachtoffers zullen vallen. In kaart wordt gebracht waar zich de belangrijkste risico's voordoen op de verschillende wegtypes. Dat kunnen risico's zijn die de infrastructuur betreffen, maar evenzeer risico's die gelegen zijn in het gedrag van verkeersdeelnemers. Op basis hiervan wordt door de betrokken partijen bepaald wat de meest effectieve maatregelen zijn.

- *Verkeersveiligheid goed inpassen*: Het moet vanzelfsprekend worden dat verkeersveiligheid onderdeel wordt van planvorming op het gebied van mobiliteit, zorg en welzijn, ruimtelijke ordening, stedelijke inrichting. Denk bv. aan de nieuwe Omgevingswet.
- *Versterking van de samenwerking en aanspreekbaarheid*. Het SPV 2030 geeft invulling aan de samenwerking tussen overheden. Er komt een governancestructuur waar partijen met elkaar de voortgang delen over de uitvoering op basis van monitoring, en elkaar kunnen aanspreken. Andere maatschappelijke partijen hebben afspraken gemaakt via het Manifest Verkeersveiligheid, of bv. het Convenant Afleiding. Ook zij kunnen worden aangesproken op hun verantwoordelijkheid.
- *Fundament is stevig, maar meer regie en structuur is nodig*. Het beleid uit het verleden is succesvol geweest, maar sinds het vorige Strategisch plan heeft die verbetering niet voldoende doorgezet. Er is nu een kader voor het beleid dat zich vertaalt in het Landelijk actieplan en in regionale uitvoeringsplannen. Door gericht de belangrijkste risico's aan te pakken worden de meest effectieve maatregelen genomen. Zowel maatschappelijke initiatieven als ontwikkelingen op Europees niveau sluiten hierbij aan.

Landelijk actieplan

In het Landelijk actieplan staan per beleidsthema de maatregelen voor de komende twee jaar (tot 2021). Een aantal maatregelen zijn al in gang gezet. Voorbeelden zijn de MONO-campagne, die ik 13 september lanceerde om afleiding in het verkeer tegen te gaan, en het verbod van het vasthouden mobiele elektronische apparaten op de fiets dat naar verwachting medio 2019 van kracht zal zijn. Andere voorbeelden van maatregelen zijn:

Verbeteren veiligheid gemeentelijke wegen. Twee-derde van de verkeersdoden vallen op gemeentelijke wegen. Daarom is het belangrijk om te kijken waar de grootste risico's zijn en deze aan te pakken. Ik zorg ervoor dat expertteams worden ingezet die gemeenten ondersteunen met het maken van een analyse van de voornaamste risico's op de lokale wegen en hen zo op weg te helpen bij de aanpak van die risico's. Dit is onderdeel van de uitvoeringsondersteuning die in 2019 wordt gestart. Jaarlijks zullen de resultaten worden gemonitord.

Verbeteren veiligheid op fietspaden, onder meer voor ouderen. Op het fietspad wordt het steeds drukker en zien we steeds meer diversiteit aan voertuigen. Dat leidt tot meer risico's. Ik heb CROW gevraagd aanbevelingen op te stellen voor het omgaan met drukte op het fietspad. Er komen handvatten beschikbaar voor lokale wegbeheerders.

Ook op fietspaden gaat het ministerie de overheden ondersteunen bij het in kaart brengen van de risico's in de fietsinfrastructuur. Hiervoor zijn al methodes beschikbaar. Op basis van een risicoanalyse kunnen fietspaden worden aangepakt die nog niet voldoen aan de CROW-richtlijnen (breder, zonder paaltjes en met schuine stoepanden).

Als voorbeeld van een gedragsaanpak noem ik het programma Doortrappen, waarin ouderen op logische momenten tips krijgen om veiliger te fietsen, ook op E-bikes.

Verbeteren veiligheid N-wegen: Een op de vijf verkeersdoden valt bij een ongeluk op een provinciale weg. Gedrag is daarbij een belangrijke factor. Ook de inrichting van de weg draagt bij aan veiliger gedrag in het verkeer. Op 23 april jl. heb ik een brief naar de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstuk 34 775 A, nr. 64) waarin ik toelicht hoe de extra 50 miljoen euro voor het verbeteren van de veiligheid van de berm bij N-wegen worden besteed. De helft gaat naar N-wegen van het rijk, de andere 25 miljoen euro is

beschikbaar voor de aanpak van N-wegen door provincies. Zij dragen zelf samen 75 miljoen euro bij.

Stimuleren veilig gebruik van rijtaak-ondersteunende systemen, zoals adaptive cruise-control, lane keeping systemen, waarschuwingssystemen voor dode hoek. Ik onderzoek welke systemen veilig zijn en hoe het gebruik hiervan kan worden verbeterd. Ook onderzoek ik de mogelijkheid dat kwetsbare verkeersdeelnemers beter zichtbaar worden in de auto door nieuwe toepassingen van smart mobility systemen.

Ook pak ik het verbeteren van de veiligheid van scootmobielen op. Ik ga in gesprek met fabrikanten van scootmobielen om te bezien hoe die veiliger kunnen worden gemaakt, bijvoorbeeld door veiligheidstechnieken toe te passen, zoals detecteren en remmen. De uitkomsten van de aanbevelingen van SWOV zullen ook met gemeenten worden besproken; die liggen voornamelijk op het gebied van verbeteren van de infrastructuur van de fietspaden. Dat is een belangrijk aandachtspunt in de regionale uitvoering van het SPV.

Betere voorlichting op de impact van een medische aandoening op deelname aan het verkeer. De impact van een medische aandoening op het leven van iemand is groot. Nu zijn het met name de zorgprofessionals die patiënten hierover voorlichten en daarbij ook deelname aan het verkeer soms meenemen. Het CBR zal haar rol uitbreiden met meer en betere informatie verstrekken voor bestuurders met een medische aandoening en zorgprofessionals.

Beperken impact van een ongeluk door veilige kleding en helmen. Zeker bij kwetsbare groepen als oudere fietsers, jonge fietsers en motorrijders kan het dragen van een helm de gevolgen van een ongeluk verkleinen. Daarom vraag ik waar nodig aandacht voor de kwaliteit van helmen en wil ik het gebruik van veilige helmen stimuleren.

Versterken verkeershandhaving. In het Landelijk actieplan worden door de Minister van Justitie en Veiligheid maatregelen aangekondigd om de verkeershandhaving te versterken. Het OM is in samenwerking met de politie verschillende pilots gestart om op meer feiten digitaal te kunnen handhaven. Het gaat hierbij om het negeren van een rood kruis, handheld bellen en snelheidscontroles bij wegwerkzaamheden. Daarnaast worden maatregelen genomen om overtreders harder aan te pakken. Zo is onlangs een wetsvoorstel naar de Kamer gestuurd dat het mogelijk maakt om hogere straffen op te leggen bij een aantal ernstige verkeersdelicten (Kamerstuk 35 086) en zal binnenkort een wetsvoorstel in consultatie gaan over de aanpak van rijden onder invloed van alcohol.

Met het SPV 2030 en het Landelijk actieplan geef ik ook uitvoering aan een aantal moties. Hiervoor verwijs ik u naar de bijlage bij deze brief.

Op weg naar nul verkeersslachtoffers

Onze intentie is dat we streven naar nul verkeersslachtoffers. We drukken onze ambitie niet meer uit in streefcijfers van aantallen ernstig gewonden en verkeersdoden. Uiteraard zijn de jaarrapportages van het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden wel de belangrijkste indicatoren die aangeven of het gevoerde beleid effectief is. Deze aantallen zullen dus net als voorheen met de gebruikelijke analyse van SWOV jaarlijks aan Uw Kamer worden toegestuurd.

Begin 2019 wordt de verkenning van SWOV³ uitgebracht met prognoses voor 2030, daarbij wordt gekeken naar de prognose bij het voorzetten van het huidige beleid en het voorgenomen beleid op basis van het SPV 2030 en het Landelijk actieplan. In de afgelopen periode (na uitbrengen van het vorige Strategisch plan 2008–2020) is elke vier jaar een verkenning uitgebracht op basis van het bestaande beleid, de laatste was van 2015. Dit ritme van elke 4 jaar uitbrengen van een verkenning zal worden voortgezet op basis van de actuele uitvoeringsplannen.

Hoe verder?

Om de samenwerking te verbeteren, leggen we een heldere governancestructuur vast om de uitvoering te borgen. Daarbij maken we gebruik van de goede voorbeelden in provincies en gemeenten waar al regulier overleg is tussen wegbeheerders, politie en justitie. Jaarlijks zal er een landelijk bestuurlijk overleg zijn waar de voortgang wordt besproken van de uitvoeringsagenda's. Aan de regionale bestuurlijke overlegtafels komen zowel de lokale en regionale wegbeheerders als OM en politie bij elkaar. Maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie en handhaving worden in onderlinge samenhang gezien.

In 2019 wordt de governancestructuur nader uitgewerkt en gaan de regio's een risicoanalyse uitvoeren. Op basis daarvan zal in het eerste bestuurlijke overleg, dat zal plaatsvinden in de tweede helft van 2019, worden besproken welke prioriteiten worden gesteld en welke financiering nodig is om de risico's aan te pakken. Daarbij wordt ook bekeken hoe de huidige beschikbare middelen voor verkeersveiligheid van Rijk, provincies en gemeenten worden ingezet. Op dit moment zijn daarboven nog geen extra financiële middelen beschikbaar. Alle overheden realiseren zich dat er meer nodig is en zullen werken aan een financieringsstrategie om te kijken wat er financieel mogelijk is en welke extra middelen nodig zijn om een goede effectieve uitvoeringsagenda te maken.

In de eerste helft van 2020 worden de regionale uitvoeringsplannen vastgesteld.

Ik zal medeoverheden daarbij ondersteunen met een procesbegeleidingsteam. Er komt een kenniscentrum voor borging en deling van kennis over de risicogestuurde aanpak en daarvoor benodigde datavoorzieningen. De procesafspraken die we als overheden maken worden vastgelegd in een Startakkoord. Dit akkoord zal in het eerste kwartaal 2019 worden ondertekend.

Als onderdeel van het SPV 2030 en het Landelijk actieplan zal, in goed overleg met het Ministerie van Justitie en Veiligheid door gemeenten, provincies, OM en politie naar de verkeershandhaving in brede zin worden gekeken, waarbij alle mogelijkheden voor verbetering in gezamenlijkheid worden afgewogen. Daarnaast zal ik elk jaar met de maatschappelijke partners de voortgang bespreken van het Landelijke actieprogramma.

Ik zal Uw Kamer elk jaar informeren over de voortgang van zowel het Landelijk actieplan als de regionale actieplannen en de resultaten die dat oplevert voor de verkeersveiligheid.

³ SWOV brengt begin 2019 een eerste verkenning uit waarin scenario's zijn doorgerekend op basis van het SPV 2030. Hierin wordt gekwantificeerd wat mogelijke effecten van beleid zouden kunnen zijn en hoe dit zich vertaalt naar het aantal doden en gewonden.

Verkeersveiligheid van groot maatschappelijk belang

In een dichtbevolkt land als Nederland is het een hele opgave om alle verkeersdeelnemers, met de auto, fiets of te voet, veilig aan het verkeer te kunnen laten deelnemen. Toch wordt het belang van verkeersveiligheid vaak onderschat. Pas als het mis gaat, zien mensen de gevolgen onder ogen en ervaren ze de impact van verkeersonveiligheid. Naast het persoonlijk leed wat hierdoor wordt aangericht, zijn ook de financiële gevolgen groot. Dit betreft zowel schade aan voertuigen, medische kosten, productieverlies, afhandelingskosten en filekosten. Schattingen gaan uit van ruim € 14 miljard per jaar, dat is 2% van het bruto binnenlands product (bbp).⁴

Er is een breed gedeeld urgentiegevoel om de verkeersveiligheid op een hoger plan te brengen. Alle overheden staan achter dit nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, en veel maatschappelijke partners werken mee aan de uitvoering. Ik dank iedereen die heeft meegeholpen voor hun inzet. Er is nieuwe energie, een duidelijke koers en een scherpe ambitie. Het is nu tijd om de plannen ook waar te maken.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

⁴ KiM – Mobiliteitsbeeld (2016).

Uitvoering moties en toezeggingen

Met deze brief geef ik een reactie op de motie (Kamerstuk 34 950 XII, nr. 21) waarin u verzoekt de huidige doelstelling voor verkeersveiligheid niet los te laten en het initiatief te nemen en te houden om, in overleg met partners, dit najaar te komen met een realistisch verkeersveiligheidsplan om genoemde doelstellingen wel te behalen.

Ik geef voorts uitvoering aan uw motie (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 61) om in overleg met betrokken partijen in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 in te zetten op gerichte, integrale actieagenda's van Rijk, provincies en gemeenten.

Met het oog op een veilige schoolomgeving heeft u mij in een motie verzocht (Kamerstuk 32 861, nr. 35) het lopend of fietsend naar school gaan onderdeel uit te laten maken van het Strategisch plan. Ik vat dat zo op, dat het nemen van maatregelen door lokale wegbeheerders op basis van het Strategisch plan hier ook betrekking op moet hebben. Ik zal bij mijn ondersteuning van de regio's daar dan ook uitdrukkelijk aandacht voor vragen. Uiteraard zal daar een risicoanalyse aan vooraf gaan. Gemeenten kunnen hier samenwerking bij zoeken bij de VVN en de Fietsersbond die op verschillende manieren actief bijdragen aan verkeersveiligheid rond een groot deel van de scholen.

Dit geldt ook voor de motie (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 59) waarin u verzoekt in het verkeersveiligheidsplan aandacht te besteden aan het doortrekken van de zebrapaden naar fietspaden. De CROW richtlijn geeft aan dat bij vrij liggende fietspaden binnen 5 meter afstand van de rijbaan het zebrapad moet worden doorgetrokken over het fietspad. Ik zal hier aandacht voor vragen bij de decentrale overheden, zodat ze dit kunnen meenemen in hun eigen uitvoeringsagenda's.

U hebt mij verzocht (Kamerstuk 32 861, nr. 37) bij lokale, regionale en nationale wegbeheerders de richtlijnen voor seniorvriendelijk wegontwerp nadrukkelijk onder de aandacht te brengen en hen te verzoeken waar mogelijk hiermee rekening te houden. Ik heb dit opgenomen in het LAP (maatregel 2), waar staat dat de CROW-richtlijnen voor seniorvriendelijk wegontwerp onder de aandacht zullen worden gebracht van wegbeheerders.

Op initiatief van de ANWB is de ontwerp aanpak Verkeer in de stad ontwikkeld. Dit concept beoogt zowel de verblijfskwaliteit als de verkeersveiligheid te verbeteren. Deze aanpak is inmiddels in een tiental steden opgepakt en uitgewerkt in voorbeeldontwerpen. Bij de aanpak behoort een indeling in zes zogenaamde voertuigfamilies op basis van massa en afmetingen, en het ontwerp van de straat bepaalt de toegestane snelheid. Ik heb toegezegd in het AO van december 2017 (Kamerstuk 29 398, nr. 576) u te informeren over de vraag of in de regelgeving zgn. voertuigfamilies in te voeren zijn op basis van de criteria snelheid, massa en afmeting en daarmee verdere steun te geven aan dit concept. De toelating en categorisering van voertuigen is Europees geregeld, en het is dus niet mogelijk om in Nederland voertuigen of voertuigfamilies als nieuwe categorieën in regelgeving vast te leggen, behalve die voertuigen die niet onder een Europese categorie vallen, de zogenaamde light electric vehicles. In het LAP (maatregel 6) heb ik aangegeven dat ik voor de herijking van deze categorie ook kijk naar snelheid, massa en plek op de weg.

Indien blijkt dat gemeenten voor het gebruik van voertuigen bij de toepassing van het concept Verkeer in de stad behoefte hebben aan extra

regelgeving in het RVV zal ik met hen bezien hoe dit mogelijk te maken is.
Ik wacht hun signalen af.
Met maatregel 6 geef ik aan hoe ik zal omgaan met bijzondere voertuigen,
waar het lid Von Martels naar heeft gevraagd.