

Vergaderjaar 2018–2019

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 640

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 december 2018

In deze brief informeer ik u over een aantal ontwikkelingen ten aanzien van de verkeersveiligheid en wegvervoer. Hiermee geef ik invulling aan moties en toezeggingen die ik aan de Kamer heb gedaan. Daarnaast informeer ik u over afgeronde onderzoeken en wijzigingen in de regelgeving.

Rijgeschiktheid

Medische rijgeschiktheid

Maatwerk bij medische keuringen

Tijdens het AO van 25 september 2018¹ is de vraag gesteld of maatwerk bij herkeuringen van mensen met een aandoening mogelijk is.

Maatwerk bij medische keuringen bestuurders met een aandoening

De huidige regelgeving geeft wettelijke marges voor de termijnen voor veel voorkomende aandoeningen en is te vinden op de website van het CBR². Bijvoorbeeld een bestuurder met een oogandoening krijgt een rijbewijs voor een kortere termijn omdat de progressie van de aandoening snel gaat. Of een bestuurder met diabetes die goed ziet en geen verdere klachten heeft hoeft pas over 5 jaar terug te komen in plaats van over 1 jaar als er wel sprake is van progressie. Ook in rijtesten bekijkt het CBR per persoon de mogelijkheden van de bestuurder.

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 615.

² <https://www.cbr.nl/nl/rijbewijs-houden/nl/hoe-kan-ik-rijden-met.htm>.

Mogelijkheden voor nog meer maatwerk

Het CBR doet momenteel onderzoek naar mogelijke verbeteringen die de procedure vereenvoudigen voor bestuurders met een medische aandoening, waarbij gestart is met attention deficit hyperactivity disorder (ADHD). Nu kiest een persoon met ADHD uit een lijst van psychiaters een arts die hem keurt. Is iemand goed gekeurd, dan vindt er bij het CBR een rijtest plaats om te bepalen of iemand ook daadwerkelijk rijgeschikt is. Het CBR ziet in de praktijk dat een specifieke subgroep bij bestuurders met ADHD een verhoogd risico heeft. Het CBR beziet momenteel of zij deze groep objectief kan duiden. Daarna zal de Gezondheidsraad (GR) gevraagd worden om te bezien of het advies dat een rijtest altijd nodig is te herzien, waarna de regelgeving aangepast kan worden. In 2019 zal hierover meer duidelijkheid komen.

Recente aanpassingen aan Regeling eisen geschiktheid (REG2000)

In 2018 zijn de regels over diverse aandoeningen na advies van de GR gewijzigd en doorgevoerd in de REG2000. De regeling is bijvoorbeeld versoepeld voor mensen met curatief behandelde hersentumoren. Zij dienden eerder om de 3 jaar gekeurd te worden. Zij zijn nu voor onbeperkte tijd geschikt geacht. Tevens is een verduidelijking gegeven bij de codes 100/101/105 (de mate waarin je privé en/of beroepsmatig mag rijden met een medische aandoening). De regeling voor hart- en vaatziekten is geheel herzien naar aanleiding van nieuwe wetenschappelijke inzichten en behandelmogelijkheden, versoepeld (personen met hartfalen klasse NYHA III kunnen beroepsmatig geschikt worden verklaard) en uitgebreid met het benoemen van specifieke hartaandoeningen en de daarbij behorende eisen. Het CBR beziet momenteel hoe een advies van de GR over rijden met een bioptische telescoop in het donker (gereed in 2019) uitgevoerd zou kunnen worden. Een compleet overzicht van alle wijzigingen die in 2018 zijn doorgevoerd, is reeds gepubliceerd in de Staatscourant.^{3 4}

Communicatie rondom medische aandoeningen

Het CBR heeft zich tot doel gesteld, mede op verzoek van mij, om de rol van informatieverstrekker rondom rijgeschiktheid bij medische aandoeningen op zich te nemen. Zo heeft het CBR op 4 juli 2018 een sterk vernieuwde website gelanceerd die de komende periode verder uitgebreid zal worden en daarmee informatie eenvoudiger en toegankelijker zal maken. In oktober 2018 is het CBR drie onderzoeken gestart onder mensen met ADD/ADHD, diabetes en epilepsie samen met de patiëntenverenigingen. Met de resultaten uit deze onderzoeken wordt de communicatie in 2019 verder aangepast.

Ik ben van mening dat het CBR op bovengenoemde manieren zo veel als de verkeersveiligheid het mogelijk maakt maatwerk toepast bij medische keuringen.

Daarnaast probeer ik op basis van adviezen van de GR voortdurend de regelgeving up to date te maken zodat er geen overbodige restricties gelden.

Melding door een familielid of bekende

Het CBR maakt melding door familieleden of arts bij twijfel over rijgeschiktheid van een bestuurder vanaf begin 2019 laagdrempeliger. Een

³ Stcrt. 2017, nr. 69981.

⁴ Stcrt. 2018, nr. 35669.

bestuurder over wie een melding binnenkomt van arts of familie wordt tweemaal de gelegenheid gegeven zich vrijwillig te melden door middel van het indienen van een (goedkopere) gezondheidsverklaring. Als de politie een dergelijke bestuurder in het verkeer zou aanhouden, dan volgt een vordering. De kosten daarvan zijn veel hoger.

Wegvervoer

Vrachtwagen parkeren

Concrete afspraken met regionale corridorpartijen

Tijdens het BO MIRT Goederencorridors dd. 21 november jl. zijn Rijk en betrokken provincies gezamenlijk overeengekomen een samenhangend netwerk van truckparkeerplaatsen te realiseren, inclusief een aantal korte termijn stappen. Zie hiervoor ook de bijlagen van de MIRT brief (BO MIRT Goederencorridors⁵).

Studie beschikbare Rijksterreinen voor vrachtwagenparkeerplaatsen

Een nadere analyse van beschikbare Rijksterreinen langs de goederencorridors heeft 10 percelen opgeleverd die in potentie geschikt zijn om een truckparking te ontwikkelen. Hiervan zijn er 7 gelegen in de buurt van de A16, 1 in de buurt van de A38 (Ridderkerk), 1 in de buurt van de A15 (Alblasserdam) en 1 in de buurt van de A2 (Waardenburg). Rijkswaterstaat, de betrokken gemeenten en branchepartijen gaan na welke terreinen het meest geschikt zijn en welke stappen nodig zijn om tot exploitatie te komen.

Grensfiles

Ter uitvoering van de motie van het lid Remco Dijkstra⁶ over de grensfiles is de problematiek van fileparkeren op de vluchtstroken van hoofdwegen in de grensgebieden expliciet aan de orde gekomen tijdens de regeringsconsultaties met Noordrijn-Westfalen dd. 19 november jl. Ook aan Duitse zijde is men ervan doordrongen dat een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen noodzakelijk is. Noordrijn-Westfalen wil ook in het komend jaar nieuwe parkeerplaatsen gaan aanleggen. Er zijn reeds 350 plekken in aanbouw en er staan 550 extra plekken in de planning.

Bandencontrole

In het AO van 25 september jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 615) heb ik u toegezegd om nogmaals in te gaan op de vragen over de APK keuring van banden. Zoals ook al in mijn brief van 2 november jl.⁷ gemeld blijkt uit het rapport van TNO «Study on some safety-related aspects of tyre use» dat het toevoegen van aanvullende eisen voor banden (E-keurmerk, draagvermogen en snelheidssymbool) in de APK een beperkt effect zou hebben op de verkeersveiligheid. Bovendien zou een dergelijke aanpassing van de APK-keuring ertoe leiden dat voertuigeigenaren de banden die niet voldoen aan deze toegevoegde strengere eisen moeten vervangen. De kosten hiervan zouden in totaal ca. € 38,8 miljoen bedragen. Naast deze hoge kosten is dit ook uit het oogpunt van duurzaamheid niet wenselijk. Deze banden worden dan immers eerder afgekeurd dan noodzakelijk en daarmee bestempeld als afval. Nieuwe banden zijn niet per se duurzamer.

⁵ Kamerstuk 35 000 A, nr. 78.

⁶ Kamerstuk 31 305, nr. 256.

⁷ Kamerstukken 31 305 en 29 398, nr. 266.

Inrichting

Verdeling middelen bermen provinciale N-wegen

Zoals ik in mijn brief van 23 april 2018⁸ heb gemeld worden de subsidie-middelen verdeeld op basis van de lengte van het N-wegennet per provincie. Tevens heb ik tijdens het AO van 25 september jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 615) toegelicht dat de resterende middelen van de N-wegen naar rato worden verdeeld over de provincies. In twee rondes (maart 2019 en november 2020) zal ik overeenstemming nastreven met provincies over hun voorstellen. Indien de budgetten voor bepaalde provincies in eerste instantie onbenut blijven, dan komen deze in de tweede ronde beschikbaar voor de overige provincies.

Bomenkap

Conform mijn toezegging gedaan tijdens het AO van 25 september 2018 (Kamerstuk 29 398, nr. 615) en naar aanleiding van de motie van het lid Van der Graaf⁹ zal ik in gesprek met provincies en gemeenten nog eens benadrukken dat het kappen van bomen een uiterste middel is. Het is zeker niet de bedoeling van wegbeheerders, zoals provincies bij het verbeteren van de verkeersveiligheid van N-wegen, om zomaar waardevolle bomenrijen te gaan kappen. Dit geldt ook voor Rijkswaterstaat en ProRail¹⁰. Voor elke situatie dient de wegbeheerder zelf de meest gepaste oplossing af te wegen, in overleg met de betrokkenen. Het gaat hierbij om maatwerk. Wegbeheerders hebben vaak al een eigen afweegkader waarbij aspecten als wegontwerp verkeersveiligheid, landschap, ecologie, natuurwaarde of cultuurwaarde worden meegenomen in de keuze. In de praktijk worden obstakels (zoals bomen) vaker afgeschermd met (vaak mooie, natuurlijke) geleiderails dan verwijderd.

Cable-barriers/richtlijnen CROW

Tijdens het AO van 25 september jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 615) heeft u mij verzocht om het niet toepassen van cable-barriers op te nemen in de CROW-richtlijnen. Ik ben met CROW in overleg gegaan om te bezien of in de richtlijnen een aanbeveling kan worden opgenomen om cable-barriers op provinciale en gemeentelijke wegen niet te gebruiken. CROW is een onafhankelijk kennisplatform, waarbij wegbeheerders en experts gezamenlijk producten, zoals richtlijnen, ontwikkelen om tot een goede weginrichting te komen. CROW heeft aangegeven dat er momenteel geen vraag is vanuit de andere wegbeheerders om richtlijnen over cable-barriers op te nemen. Ik zal uw verzoek om cable-barriers niet te gebruiken onder aandacht brengen van de wegbeheerders.

Diverse onderwerpen

Vuilnisophaaldiensten buiten spitsuren

In de gewijzigde motie van het lid Van Aalst¹¹ vraagt u mij de voordelen van uitvoering van vuilnisophaaldiensten buiten de spitsuren in VNG verband onder de aandacht te brengen bij de lokale overheden. Dit is aangekaart bij de VNG. De VNG geeft aan dat gemeenten zelf altijd al kijken naar de meest optimale route. De vuilnisophaaldienst heeft bij die

⁸ Kamerstuk 34 775 A, nr. 64.

⁹ Kamerstuk 35 000 A, nr. 8.

¹⁰ Het spoordeel van de motie wordt in de brief Vervoerplan NS 2019 en beheerplan ProRail 2019 afgedaan (wordt naar verwachting op 20 december 2018 met de Tweede Kamer gedeeld).

¹¹ Kamerstuk 31 305, nr. 259.

afweging te maken met winkeltijden, schooltijden, type buurten, etc. Het bijvoorbeeld 's nachts legen van containers is geen optie vanwege geluidsoverlast en kosten.

Pilots met alternatieve vormen van vervoer en betaling

Naar aanleiding van de motie van de leden Sienot en Von Martels¹² heb ik u in mijn brief van 2 november jl. (Kamerstukken 31 305 en 29 398, nr. 266) geïnformeerd dat ik samen met leden van de Mobiliteitsalliantie in gesprek ben over mogelijke pilots met alternatieve vormen van vervoer en betaling en de opzet daarvan. Aanvullend kan ik melden dat ik in het 1^e kwartaal van 2019 samen met de alliantiepartners een besluit ga nemen over welke pilots we gaan uitvoeren, zoals ook gemeld in het Notaoverleg MIRT op 29 november jl.

Ongevallen met voetgangers

In het AO van 25 september 2018 (Kamerstuk 29 398, nr. 615) heb ik u toegezegd het onderzoek van VeiligheidNL naar ongevallen met voetgangers met uw Kamer te delen. Het onderzoeksrapport is bijgevoegd (bijlage)¹³. VeiligheidNL constateert in de ziekenhuisdata over 2017 dat een klein deel (3%) van de slachtoffers van een verkeersongeval voetgangers zijn. Meer voetgangers raken gewond na een val op straat, zonder dat daarbij een voertuig was betrokken, bijvoorbeeld door struikelen of uitglijden. Dit zijn met name oudere voetgangers. Uit eerdere bevindingen van VeiligheidNL blijkt dat ruim de helft van de oudere slachtoffers het ongeval weet aan de toestand van de weg, zoals een opstaande tegel. De onderzoeksresultaten en aanbevelingen van VeiligheidNL breng ik onder de aandacht bij wegbeheerders.

Aanbesteding van het project Ring Utrecht

Ten slotte ga ik in op een vraag van de leden Laçinen Kröger over de aanbesteding van het Project Ring Utrecht die gesteld is tijdens het Notaoverleg MIRT op 29 november jl. De voorbereidingen voor start van de aanbesteding zijn weliswaar al aan de gang, maar de aanbesteding wordt uiteraard niet gegund voor er een onherroepelijk besluit ligt van de Raad van State. Hierover heeft Rijkswaterstaat in de afgelopen periode regulier overlegd en afgestemd met de partijen en bewoners, vertegenwoordigd in de kerngroep Ring Utrecht. Hierbij is aangegeven dat er geen onomkeerbare activiteiten zullen plaatsvinden die via het Tracébesluit worden geregeld, zoals bijvoorbeeld de sloop van woningen, voordat het besluit onherroepelijk is.

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

¹² Kamerstuk 31 305, nr. 255.

¹³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.