

Vergaderjaar 2018–2019

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 717

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juni 2019

In deze brief reageer ik, mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid, op verzoek van uw Kamer, op de recent verschenen CBS-cijfers over het aantal verkeersdoden en informeer ik u over de voortgang van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (hierna: SPV) en het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021 (hierna: LAP).¹ Hiermee kom ik ook tegemoet aan enkele moties en toezeggingen die ik aan uw Kamer heb gedaan.

De stijging van het aantal verkeersdoden in 2018 baart mij zorgen.² Zoals aan uw Kamer toegezegd informeer ik u voor het einde van het jaar over het complete beeld van het aantal verkeersslachtoffers, inclusief de bijbehorende analyses.³

Al langer is bekend dat de verkeersveiligheid in Nederland onder druk staat. Alleen door een gezamenlijke aanpak kunnen wij het tij keren. Overheden doen al veel om de verkeersveiligheid te verbeteren, denk aan de aanpak van bermen en de uitvoering van diverse (educatieve) programma's gericht op kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers. Zij werken ook hard aan de uitvoering van het SPV en LAP. Daarbij is het van belang om de verkeersveiligheidsrisico's in beeld te krijgen, onder meer via verschillende data-bronnen, zowel op lokaal, regionaal als nationaal niveau. Op die manier kunnen de meest effectieve maatregelen worden getroffen. Met medeoverheden heb ik daarom op 14 februari jl., bij de gezamenlijke aftrap van het SPV, de afspraak gemaakt dat zij dit jaar hun belangrijkste risico's in kaart brengen en volgend jaar de eerste plannen vast stellen voor het uitvoeren van concrete maatregelen.⁴

¹ Handelingen II 2018/19, nr. 77, item 8.

² <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/16/11-procent-meer-verkeersdoden-in-2018>.

³ Kamerstuk 29 398, nr. 528.

⁴ Kamerstuk 35 000 XII, nr. 61.

Ik wil samen met regionale overheden verkennen of, via cofinanciering, een impuls te geven is aan bijvoorbeeld projecten op het terrein van fietsveiligheid, veilige schoolomgeving en projecten die werkgevers ondersteunen om veilig rijgedrag te stimuleren. Mijn streven is om in het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT van dit najaar hierover de eerste concrete afspraken te maken, als onderdeel van een bredere set aan afspraken in het kader van de structurele samenwerking in de werkagenda «Slimme en Duurzame mobiliteit».

Samenwerking en integrale aanpak cruciaal

De nieuwe aanpak uit het SPV is door de overheden samen met maatschappelijke partijen tot stand gekomen. De maatschappelijke partners die zich hebben verenigd in de verkeersveiligheidscoalitie, spelen een belangrijke rol bij de uitvoering van het SPV. Het verbeteren van de verkeersveiligheid vraagt inzet op diverse terreinen zoals infrastructuur, technologie, gedrag, werkgeversaanpak, handhaving en monitoring. Ik ben in overleg met de verkeersveiligheidscoalitie om te bezien op welke thema's wij gezamenlijk kunnen optrekken en hoe ik hen daarbij kan ondersteunen.

Naast krachtenbundeling vraagt het SPV ook om een hernieuwde, integrale manier van denken en werken. Verkeersveiligheid staat niet op zichzelf, maar raakt aan meerdere beleidsterreinen. Ik overleg bijvoorbeeld met de Ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) en Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) om beter de verbinding te leggen met verkeersveiligheid. Dit heeft erin geresulteerd dat in het ontwerp van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) ook aandacht is voor verkeersveiligheid. Met VWS, het Pact voor de Ouderenzorg en andere partijen wordt gesproken over het stimuleren van integrale aandacht voor verkeersveiligheid en mobiliteitsbehoud van senioren. Bij de uitvoering van het Nationaal Preventieakkoord (VWS) zal worden gekeken waar kansen voor samenwerking liggen met het SPV. Ook gaan we bekijken hoe binnen het programma Gezonde School (VWS) verkeerseducatie en veilige mobiliteit rondom scholen mee genomen kan worden.

Lokale en regionale ondersteuning gestart

Een belangrijk speerpunt van het SPV is, zoals eerder aangegeven, de risicogestuurde aanpak. Dit is voor veel overheden nog geen gemeengoed. Daarom ondersteun ik hen hierin met kennis en expertise. Hiervoor is, alsmede voor innovatieve maatregelen, € 10 miljoen vrijgemaakt uit het Infrastructuurfonds.⁵ Daarmee heb ik onder andere het Kennisnetwerk SPV (hierna: kennisnetwerk) opgericht. Het kennisnetwerk is een samenwerking van CROW en SWOV, die medeoverheden meerjarig ondersteunt met het werken vanuit een risicogestuurde aanpak. In samenwerking met provincies en vervoerregio's worden op dit moment in heel het land regionale bijeenkomsten gehouden en ingepland, waar experts van het kennisnetwerk medeoverheden op weg helpen en ophalen op welke vlakken extra ondersteuning nodig is. Inmiddels zijn de eerste factsheets, zoals over risicogestuurd beleid, beschikbaar en zijn de website en helpdesk van het kennisnetwerk in de lucht.⁶

Daarnaast heb ik het kennisnetwerk, in lijn met de wens van uw Kamer⁷, gevraagd om specifiek aandacht te besteden aan de volgende thema's:

⁵ Kamerstuk 35 000 A, nr. 69.

⁶ www.kennisnetwerkspv.nl.

⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 646 en nr. 662, Kamerstuk 32 861, nrs. 35 en nr. 37 en Kamerstuk 35 000 XII, nr. 59.

- risicogroepen zoals voetgangers, kinderen, ouderen en mensen met een beperking;
- seniorvriendelijk wegontwerp en de afwegingen die daarbij door wegbeheerders gemaakt kunnen worden;
- voorrangsituaties tussen fietsers en voetgangers en de afwegingen die daarbij door wegbeheerders gemaakt kunnen worden;
- veilig lopend en fietsend naar school.

Het kennisnetwerk zal onder andere factsheets opstellen over deze onderwerpen. Deze factsheets kunnen medeoverheden gebruiken bij de risicogestuurde aanpak. Daarnaast is er gesproken met ouderenbonden en leder(in), het netwerk voor mensen met een beperking of chronische ziekte, over speerpunten en samenwerking rondom de veiligheid van ouderen en mensen met een beperking. Uit deze gesprekken is gebleken dat er behoefte is om kennis te delen en de mogelijkheden voor een gezamenlijke aanpak nader te verkennen. Ik heb daarom het kennisnetwerk gevraagd een expertbijeenkomst te organiseren.

Het kennisnetwerk heeft als doel om:

- beschikbare data, informatie en kennis op het gebied van verkeersveiligheid te inventariseren en deze makkelijk toepasbaar te maken;
- medeoverheden via een helpdesk directe ondersteuning te bieden;
- samen met medeoverheden, maar ook met andere kennispartijen, maatschappelijke partners en het bedrijfsleven, te inventariseren welke kennisbehoefte er bij verschillende partijen op korte en middellange termijn is en deze in te vullen om de risicogestuurde aanpak verder te ontwikkelen;
- kennisproducten op te stellen over specifieke onderwerpen (zoals ouderen en de schoolomgeving).

Eind 2019 zullen medeoverheden hun eerste risicoanalyses gereed hebben en wordt duidelijk welke (extra) maatregelen provincies en gemeenten nodig achten. Zoals eerder aangegeven moeten overheden hiervoor een strategie opstellen, waarin zij keuzes maken over bijvoorbeeld de prioritering van maatregelen. In het najaar spreek ik tijdens een bestuurlijk overleg met IPO, VNG en de vervoersregio's over de voortgang van de uitvoering van het SPV. Dit gesprek is ook het moment, onder meer op basis van de regionale risicoanalyses, om de inzet van middelen door Rijk, provincies en gemeenten te bespreken. De uitkomsten van het onderzoek naar de besteding van de voormalige Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer van provincies richting gemeenten, waar het lid Von Martels om heeft gevraagd, spelen hierbij een belangrijke rol. Dit onderzoek vergt onder andere vanwege de afstemming met IPO, VNG en de vervoersregio's meer tijd. Ik verwacht de onderzoeksresultaten uiterlijk in oktober 2019 beschikbaar te hebben.

Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021

Naast lokale en regionale ondersteuning is de inzet van het Rijk nader geconcretiseerd in het LAP. Dit betreft een gemeenschappelijke inzet van lenW en JenV. Het LAP hebben wij in december 2018 geïntroduceerd en kent een doorlooptijd tot en met 2021. In dat jaar wordt het LAP geactualiseerd. Bijlage I bevat de concrete acties en uitvoering van moties en toezeggingen die de afgelopen tijd in gang zijn gezet op de negen beleidsthema's van het SPV en LAP. In bijlage II treft u een overzicht van de voortgang van alle 55 LAP-maatregelen⁸.

⁸ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Uit het overzicht blijkt dat het merendeel van de maatregelen in gang is gezet. Zo is er bijvoorbeeld een proef gestart om voertuigdata te gebruiken om verkeersonveilige situaties te detecteren en lopen er pilots om op meer feiten zoals handheld bellen en roodkruisnegatie, digitaal te kunnen handhaven. Verder merk ik op dat de doorlooptijden van de LAP-maatregelen kunnen verschillen. Er zijn maatregelen die nu al bijna klaar zijn, maar ook maatregelen die nog in proces zijn, bijvoorbeeld omdat het een wetgevingstraject betreft.

Verkeersveiligheid is een prioriteit van ons allen. In het eerste half jaar zijn goede stappen gezet. Ik vertrouw erop dat het Rijk, medeoverheden en maatschappelijke organisaties zich gezamenlijk voortvarend blijven inzetten voor de uitvoering van het SPV.

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

1. Veilige infrastructuur

Voor de € 25 miljoen die beschikbaar is gesteld (met cofinanciering) voor het verbeteren van de veiligheid van de bermen bij N-wegen hebben provincies inmiddels concrete voorstellen ingediend. Deze voorstellen worden besproken met provincies vóór 1 juli a.s.⁹

Wegontwerp

Uw Kamer heeft tijdens het Algemeen Overleg (AO) SPV van 30 januari jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 672) aandacht gevraagd voor de actualiteit van de richtlijnen voor het ontwerpen van wegen en fietspaden. Ik heb daarvoor navraag gedaan bij het CROW. De actuele richtlijnen voor het ontwerpen van wegen zijn beschreven in het CROW Handboek Wegontwerp. Deze ontwerprichtlijnen zijn gebaseerd op de laatste stand van kennis en ervaringen. Zo zijn de meest recente inzichten van Duurzaam Veilig voor uniforme en herkenbare wegen vertaald naar ontwerpcriteria om de verkeersveiligheid zo optimaal mogelijk te kunnen waarborgen.

Het Handboek Wegontwerp heeft de inmiddels vervallen Richtlijnen voor het Ontwerp van Niet-Autosnelwegen (RONA) opgevolgd. De RONA was door nieuwe inzichten niet meer actueel. Zo is in het Handboek Wegontwerp ook bijvoorbeeld de breedte van individuele rijstroken op 80 km/h wegen versmald van 3,10 meter naar 2,75 meter, terwijl de ruimte tussen de rijstroken juist is verbreed tot 1,00 meter en voortaan wordt voorzien van dubbele asmarkering. Hiermee is de totale rijbaanbreedte breder geworden en is er met name een betere bescherming tegen frontale aanrijdingen met tegenliggers, omdat er meer corrigeerruimte voor bestuurders is indien zij op de verkeerde wegheft dreigen te raken. Bovendien hebben smallere rijstroken over het algemeen een meer snelheidsverlagend effect dan brede rijstroken.

2. Heterogeniteit in het verkeer

Op 2 mei jl. is het nieuwe (tussentijds) toelatingskader voor bijzondere bromfietsen, de zogenoemde Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen (hierna: de Beleidsregel), in werking getreden.¹⁰

De motie van het lid Dijkstra en Von Martels die mij verzoekt om de breedte van voertuigen in het toelatingskader bijzondere bromfietsen te maximeren op 1,15 meter heb ik in de Beleidsregel opgevolgd.¹¹

Daarnaast heb ik uw Kamer tijdens het AO SPV van 30 januari 2019 toegezegd om met de ACM een verkenning uit te voeren naar de toepasselijke regels op Light Electric Vehicles (LEV's) waarin ook wordt meegenomen welke regelgeving in andere Europese lidstaten hiervoor geldt. In bijlage III stuur ik u het resultaat van de rondvraag¹². Daaruit blijkt vooral dat er grote verschillen in de toelating en gebruik van LEVs bestaan tussen verschillende lidstaten. Ik acht dit onwenselijk en heb er daarom recent ook weer bij de Commissie op aangedrongen om te bezien in hoeverre er mogelijkheden zijn om de toelating en het gebruik van LEVs Europees te harmoniseren. De Commissie zal in ieder geval een beeld

⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 639, Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021, maatregel 3.

¹⁰ Stcrt. 2019, nr. 24423.

¹¹ Kamerstuk 29 398, nr. 696.

¹² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

over «good and bad practises» opstellen. Overigens lijkt het Nederlandse toelatingsbeleid wel strenger dan het beleid in andere lidstaten. Uit het gesprek met ACM bleek dat de consument vooral goed moet weten welke regels gelden. Ik werk er daarom aan het online beschikbaar stellen van informatie, zodat consumenten weten welke regels gelden. Die informatie moet voor de zomer beschikbaar zijn.

Tevens stuur ik uw Kamer hierbij het laatste onderdeel van het RDW-advies (zie bijlage IV) over de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen¹³. Op 5 december 2018 heb ik uw Kamer het voorlopige advies van de RDW toegestuurd. In dit eindadvies is een bredere beschouwing opgenomen over lichte elektrische voertuigen. Hierin zijn naast bijzondere bromfietsen ook reguliere (elektrische) bromfietsen, gehandicaptenvoertuigen en fietsen met trapversterking opgenomen. Deze beschouwing beoogt inzicht te geven in het speelveld van Light Electric Vehicles (LEV's) en geeft richting aan de wijze waarop de toelating van en het toezicht erop op termijn kan worden vormgegeven. Dit zal ik meenemen in het uitwerken van het definitieve kader en bij mijn bredere beschouwing van de steeds grotere variëteit aan (bijzondere brom-)fietsen en andere innovatieve voertuigen op de weg. Voor de ontwikkeling van het definitieve kader is de uitkomst van het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) van groot belang.

Ik ben voornemens het nog te ontwikkelen kader breder te laten zijn dan alleen de toelating van bijzondere bromfietsen. De OVV beperkt zich in haar onderzoek ook niet alleen tot bijzondere bromfietsen, maar neemt bijvoorbeeld ook de scootmobielen mee. We zien, in met name stedelijk gebied, dat het aanbod van LEV's en deelconcepten divers is en in snel tempo verandert. Daarnaast leidt dit tot meer druk op overvolle fietspaden en trottoirs. In dit verband heb ik reeds aan uw Kamer gemeld dat ik voornemens ben te kijken naar deze steeds grotere variëteit en de effecten van daarvan op de veiligheid, onder meer in relatie tot de interactie tussen deze (nieuwe) voertuigen en andere weggebruikers.¹⁴ Dit zal kunnen leiden tot extra of aangepaste toelatings- en gebruikerseisen in een nieuw kader. Onder meer met behulp van dit onderzoek wil ik samen met de steden in gesprek over hoe we het verkeer in de stad veilig en toegankelijk houden, ook voor kwetsbare groepen zoals ouderen en mensen met een beperking.

3. Technologische ontwikkelingen

Innovaties en technologische ontwikkelingen kunnen de verkeersveiligheid vergroten. Daarbij moeten we wel altijd scherp zijn op de risico's die zij ook met zich mee kunnen brengen. Tijdens het Smart Mobility Congres ITS Europe in Helmond en Eindhoven van 3 juni jl., heb ik daarom met een groot aantal (inter-)nationale en partners belangrijke afspraken gemaakt over hoe we met technologische ontwikkelingen de verkeersveiligheid kunnen verbeteren.

ADAS Convenant

Met 41 partijen, waaronder de RAI Vereniging, ANWB, Bovag en Focwa, heb ik een convenant ondertekend om het veilig gebruik van *Advanced Driver Assistance Systems* (ADAS) te stimuleren. ADAS zijn systemen die ingrijpen wanneer een botsing dreigt of systemen die de bestuurder ondersteunen door bijvoorbeeld te waarschuwen wanneer je te hard rijdt of van de weg dreigt te raken. In samenwerking met onder andere Euro

¹³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

¹⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 676.

NCAP wordt kennis opgedaan over eisen aan ADAS. Deze kennis brengen we in Brussel in ten behoeve van Europese richtlijnen.

Steeds meer van dit soort systemen worden verplicht en dat betekent dat consumenten er ook goed mee om moeten leren gaan. Daarbij hoort bijvoorbeeld een uniforme naamgeving, zodat consumenten weten waar ze aan toe zijn.¹⁵ Daarnaast is er op 3 juni jl. een online community gelanceerd voor weggebruikers waarin zij worden geïnformeerd over de kansen en de risico's van de ADAS-systemen. Omdat alleen systemen gestimuleerd moeten worden die aantoonbaar veilig zijn, heb ik de SWOV gevraagd om onderzoek te doen naar de effecten van specifieke ADAS-systemen en diensten op de verkeersveiligheid. Tevens is in Europees verband een voorstel aangenomen voor aanvullende typegoedkeuringseisen (General Safety Regulation). Hierin zijn meerdere ADAS systemen opgenomen.

Data ten behoeve van verkeersveiligheid

Het detecteren en uitwisselen van voertuigdata kan een belangrijke rol spelen bij het vergroten van de verkeersveiligheid. Zo registeren slimme voertuigen als het bijvoorbeeld glad is op de weg. Als deze data kan worden uitgewisseld met andere bestuurders dan kunnen zij hun rijgedrag aanpassen. En kunnen wegbeheerders hier ook sneller op acteren. Daarom heb ik samen met Duitsland, Luxemburg, Spanje en Finland en BMW, Volvo, Mercedes-Benz, Ford, HERE en TomTom afspraken gemaakt in de internationale Data Task Force. In Nederland en de genoemde lidstaten zijn we een proef gestart om voertuigdata te gebruiken om verkeersonveilige situaties te detecteren en waarschuwingen aan bestuurders af te geven.¹⁶ Welke voertuigdata er worden gebruikt, op wat voor manier, onder welke voorwaarden en dat zij vrij moeten zijn van persoonsgegevens zijn vastgelegd in een afsprakenkader. In de proef is ook opgenomen dat samen met de serviceproviders wordt geanalyseerd hoe bestuurders reageren en hun weggedrag aanpassen.

Verder werken Rijk en decentrale overheden aan de structurele verankering van «Digitalisering bij overheden». In het kader van krachtenbundeling maken Nederlandse overheden per landsdeel een publiek uitvoeringsplan om digitalisering structureel te verankeren in de publieke organisaties. Hiermee wordt invulling gegeven aan de afspraak om als overheden in 2023 90% van onze publieke data op orde te hebben zodat publieke data actueel, betrouwbaar en correct zijn. Denk bijvoorbeeld aan data over o.a. maximum snelheden, wegwerkzaamheden, evenementen en incidenten waarmee weggebruikers tijdig gewaarschuwd kunnen worden voor onveilige situaties. Digitalisering bij overheden gaat tevens over het borgen van zorgvuldige omgang met persoonsgegevens, cyber security en het slim benutten van data door overheden uit nieuwe bronnen, zoals voertuigen. In het BO MIRT najaar 2019 worden verdere afspraken gemaakt over de uitvoering van deze plannen per landsdeel.

Overheden zijn bij het opstellen van hun risicoanalyses gebaat bij een zo compleet mogelijk beeld van verkeersongevallen. Momenteel vinden er een aantal pilots plaats naar het ontsluiten van ambulancegegevens voor verkeersveiligheid. Deze gegevens bieden meer inzicht in de locatie en frequentie van enkelvoudige fietsongevallen.¹⁷ Op dit moment laat ik onderzoeken of deze data ook landelijk toegankelijk gemaakt kan worden.

¹⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 639, Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021, maatregel 8.

¹⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 639, Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021, maatregel 10.

¹⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 639, Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021, maatregel 18.

Ik blijf mij inzetten, zoals uw Kamer mij ook heeft verzocht, om nog meer beschikbare data te ontsluiten.¹⁸ Op de website van Rijkswaterstaat zijn nu al verschillende databronnen beschikbaar die kunnen worden geraadpleegd voor de risicoanalyses.¹⁹

4 en 5. Kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers

In het LAP zijn specifieke maatregelen opgenomen voor kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers, zoals ouderen, mensen met een beperking, jongeren en motorrijders.²⁰ Het bevorderen van de veiligheid van deze doelgroep in het verkeer staat hier centraal.

Fietsen

Niet alleen het SPV heeft fietsveiligheid als prioriteit bestempeld. Het is ook een belangrijk thema van de Nationale Agenda Fiets van de Tour de Force en van het programma «Doortrappen». Doortrappen motiveert senioren zelf maatregelen te nemen om veilig te blijven fietsen. Tour de Force is een breed samenwerkingsverband, van verschillende overheden, maatschappelijke organisaties en kennisinstituten. Ik zie op dit moment hoe de krachten vanuit de Tour de Force en het SPV sterker kunnen worden samengebondeld. Het is belangrijk dat kennis, ervaringen en ontwikkelde tools vanuit verschillende projecten hun weg naar provincies en gemeenten vinden. Daar speelt het kennisnetwerk een belangrijke rol in. Uit het CROW-project «Drukke op het fietspad» blijkt bijvoorbeeld dat met relatief kleine maatregelen, zoals het anders afstellen van verkeerslichten, goede resultaten zijn te boeken. Infrastructurele maatregelen, zoals het aanleggen van een fietsstraat kunnen volgens het CROW ook verlichting bieden. Daarom maak ik deze aanbevelingen beschikbaar op de website van het kennisnetwerk SPV.²¹ Daarnaast ben ik, zoals al eerder gemeld in deze Kamerbrief, in het licht van het OVV-onderzoek voornemens een onderzoek te verrichten naar de effecten van (nieuwe) voertuigen op de veiligheid, onder meer in relatie tot de interactie tussen deze voertuigen en andere weggebruikers, op het fietspad.

Verkeerseducatie en veilige mobiliteit rondom scholen

Er is, zoals toegezegd aan uw Kamer tijdens het AO SPV van 30 januari jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 672), gesproken met verschillende partijen, zoals OCW en Veilig Verkeer Nederland en het Programma Gezonde School over verkeerseducatie en veilige mobiliteit rondom scholen. In het najaar wordt een verkenning gestart naar hoe het huidige themacertificaat «Fysieke veiligheid» van het programma Gezonde School uitgebreid zou kunnen worden met informatie over verkeersveiligheid en verkeerseducatie. Verder werkt OCW op dit moment aan een actualisatie en herziening van het curriculum voor het primair en voortgezet onderwijs. In de tweede helft van 2019 zullen de voorstellen hiertoe door OCW met uw Kamer worden gedeeld.

In gesprekken met de F10 gemeenten (gemeenten die de fiets hoog op de agenda hebben staan) uit de Tour de Force zijn verder een aantal aandachtspunten naar voren gekomen, zoals de doelgroep van 12–16 jarigen, het belang van een autoluwe schoolomgeving en veilige fietsroutes. De F10 gemeenten en verschillende maatschappelijke

¹⁸ Kamerstuk 35 000 XII, nr. 33.

¹⁹ www.rijkswaterstaat.nl/verkeersveiligheid.

²⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 639, Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021, maatregel 11 t/m 28.

²¹ Kamerstuk 29 398, nr. 639, Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021, maatregel 7.

organisaties zoals de ANWB hebben aangegeven hier proactief mee aan de slag te willen gaan. Ik ben daarom voornemens samen met hen voor de aanvang van het nieuwe schooljaar een pact «Veilig op de fiets naar school» te sluiten om de krachten te bundelen. Hiermee geef ik invulling aan de motie van het lid Kröger om het stimuleren van het lopend of fietsend naar school gaan onderdeel te maken van het SPV.²²

Jongeren in het verkeer

Beginnende bestuurders tussen de 18 en 24 jaar zijn naar verhouding vaker betrokken bij een dodelijk ongeval dan oudere, meer ervaren automobilisten. Oorzaak is vaak onervarenheid, onvoldoende taakbe-kwaamheid en gebrek aan vaardigheden, zoals het verkeerd inschatten van situaties. Ik heb daarom opdracht gegeven voor een onderzoek naar hoe een betere regeling voor beginnende bestuurders vorm kan krijgen. Een internationaal literatuuronderzoek is uitgevoerd en tijdens een nationale expertmeeting zijn mogelijke maatregelen getoetst. Op dit moment loopt er een diepteonderzoek onder de doelgroep om de meningen en ervaringen in kaart te brengen. In het onderzoek wordt tevens aandacht besteed aan de organisaties die een belangrijke rol hebben bij de uitvoering van maatregelen voor jonge beginnende bestuurders. De resultaten worden in juli a.s. aan mij gepresenteerd.

Samen met JenV, Openbaar Ministerie, politie, Stichting Verslavingsre-classering GGZ, CBR en Fonds Slachtofferhulp werken we in een expertgroep samen om zware overtreeders beter aan te pakken. De expertgroep richt zich met name op de doelgroep van de Educatieve Maatregel Gedrag (EMG). De belangrijkste doelgroep van de EMG zijn jonge beginnende bestuurders. Doel is om de EMG effectiever te maken waarbij naast jongeren ook naar andere groepen overtreeders wordt gekeken. Naar verwachting zou dit in de eerste helft van 2020 gerealiseerd moeten zijn. Voor de langere termijn wordt gekeken naar de mogelijkheden van het monitoren van het snelheidsgedrag als onderdeel van de EMG en het Onderzoek Rijvaardigheid²³.

Risicogroepen

Uw Kamer heeft mij verzocht wegbeheerders, gemeenten en provincies te blijven ondersteunen en stimuleren bestaande acties ter vermindering van het aantal oudere verkeersslachtoffers optimaal uit te voeren, en zo nodig nieuwe acties te blijven ontwikkelen.²⁴ Het kennisnetwerk zal bij de ondersteuning van mede-overheden daarom specifiek aandacht besteden aan risicogroepen zoals voetgangers, kinderen, ouderen en mensen met een beperking, seniorvriendelijk wegontwerp, voorrangsituaties tussen fietsers en voetgangers en de afwegingen die daarbij door wegbeheerders gemaakt kunnen worden.²⁵ Daarnaast is ook onlangs met ouderenbonden en leder(in) gesproken over speerpunten en samenwerking rondom de veiligheid van ouderen en mensen met een beperking. Dit overleg is een startpunt voor het verkennen van een gezamenlijke aanpak onder andere voor een veilige voetgangersinfrastructuur.

²² Kamerstuk 32 861, nr. 35.

²³ Kamerstuk 29 398, nr. 639, Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021, maatregel 26 en 27.

²⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 662.

²⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 646, Kamerstuk 32 861, nr. 37 en Kamerstuk 35 000 XII, nr. 59.

Scootmobiel

Ik heb u in het AO Wegverkeer en Verkeersveiligheid van 13 december 2018 jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 659) toegezegd om met de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en fabrikanten in gesprek te gaan over het veiliger maken van scootmobielen aan de hand van de uitkomsten van het SWOV-onderzoek Scootmobielongevallen.²⁶ Ik heb de belangrijkste fabrikanten en leveranciers gesproken. Zij bevestigen het beeld van de SWOV dat vooral ook de infrastructuur in orde moet zijn. Daarnaast willen ze ook graag meer duidelijkheid over de definitie van gehandicaptenvoertuigen en het gebruik van medische hulpmiddelen in het verkeer, ook om misbruik en oneigenlijk gebruik van de categorie gehandicaptenvoertuigen tegen te gaan. Ik onderschrijf deze verbetermogelijkheden en wil dan ook die duidelijkheid verschaffen en de definitie van gehandicaptenvoertuig aanpassen. Dat past in mijn ambitie een breder kader voor lichte elektrische voertuigen te presenteren. Daarbij wil ik wel, zoals eerder aangegeven, de uitkomsten van het OVV-onderzoek meenemen, dat dit najaar wordt verwacht.

Motorrijders

In het LAP zijn maatregelen opgenomen om de veiligheid van motorrijders in het verkeer te verbeteren. Deze maatregelen zijn onderdeel van een breder pakket aan maatregelen opgenomen in het tweede «actieplan verbetering verkeersveiligheid motorrijders».²⁷ Tijdens een bijeenkomst van het motorplatform op 23 mei jl. is gesproken over de inzet van de middelen voor 2019 en 2020. Het motorplatform zal onder meer in een campagne in deze jaren aandacht vragen voor beschermende kleding.

Daarnaast heb ik de RDW gevraagd om op Europees niveau bij de Working Party on Passive Safety van de UNECE te agenderen dat op motorhelmen een houdbaarheids- of productiedatum wordt genomen. Omdat de houdbaarheid van motorhelmen ook afhankelijk is van externe factoren kan deze op voorhand niet worden vastgesteld. Om deze reden heeft de RDW ingezet op het opnemen van een productiedatum bij helmen waarbij is aangesloten bij de regels voor kinderzitjes waar al een productiejaar wordt opgenomen. De eerstvolgende stap in de besluitvorming is de volgende Working Party on Passive Safety van de UNECE in december 2019. Als het verdere proces vlot verloopt, is publicatie te verwachten begin 2021. Eén en ander is mede afhankelijk van de besluitvorming in de UNECE en implementatietermijnen die voor de industrie nodig worden geacht. Ik zal dit proces zorgvuldig monitoren.

6. Rijden onder invloed

In de Kamerbrief van 7 maart 2018 worden een aantal maatregelen voorgesteld die zijn gericht op een harde aanpak van rijden onder invloed van alcohol, het verhogen van de effectiviteit van de maatregelen en sancties, het vereenvoudigen van het stelsel en het versterken van de uitvoering.²⁸ Een aantal van deze maatregelen vergen een wetswijziging. De Minister van JenV brengt hiervoor binnenkort het wetsvoorstel «Aanscherping maatregelen rijden onder invloed» in consultatie. Daarnaast werken het CBR en het OM aan een uitvoeringstoets om de informatie-uitwisseling tussen het CBR en het OM te verbeteren. Het is de verwachting dat deze uitvoeringstoets nog voor het zomerreces is afgerond. Ten slotte loopt er binnen het Ministerie van JenV een evaluatie

²⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 639, Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021, maatregel 28.

²⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 611.

²⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 588.

naar het tweede pilotjaar van de Alcoholmeter (enkelband die bijhoudt of de drager alcohol heeft genuttigd). Deze evaluatie volgt in het vierde kwartaal van 2019. Indien uit de evaluatie blijkt dat de Alcoholmeter een succesvol instrument blijkt, zal worden onderzocht op welke wijze de wetgeving kan worden aangepast en of en op welke wijze het alcoholverbod en de Alcoholmeter bij rijden onder invloed van alcohol breder kunnen worden toegepast.

Daarnaast gaan we door met de BOB-campagne. BOB werkt nog steeds goed en heeft onlangs de prestigieuze SAN (Stichting Adverteerders Jury) Consistent Accent gewonnen.

7. Snelheid in het verkeer

Het OM heeft samen met de politie en de wegbeheerders in kaart gebracht of er in Nederland locaties op N-wegen zijn die op grond van de verkeersveiligheid in aanmerking komen voor het plaatsen van een trajectcontrolesysteem. Het gaat hierbij met name om de provinciale wegen, omdat op deze wegen per gereden kilometer gezien veel verkeersslachtoffers vallen en handhaving met trajectcontrolesystemen een effectieve en efficiënte manier is om de naleving van de geldende snelheidslimiet op deze wegen te bevorderen. Er zijn 20 locaties geïnventariseerd. De systemen worden momenteel geïnstalleerd. De meeste systemen zullen in het derde en vierde kwartaal van 2019 in handhaving gaan mits de testen goed verlopen. Enkele systemen zullen in het eerste kwartaal van 2020 worden opgeleverd.

Verder wordt het mogelijk om begin juli geanonimiseerde data over gereden snelheden («Floating Car Data») via de NDW landelijk aan wegbeheerders beschikbaar te maken. Het stelt wegbeheerders in staat om beter te kunnen afwegen waar welke maatregelen nodig zijn om snelheidsgerelateerde verkeersveiligheidsrisico's aan te pakken.²⁹

8. Afleiding in het verkeer

Er zijn 45 ondertekenaars van het convenant «Veilig gebruik smartfuncties in het verkeer» en ik werk eraan om deze nog verder uit te breiden.³⁰ Eind juni a.s. vindt er een sessie plaats om te kijken naar ieders voortgang en vervolgacties. Uw Kamer is reeds geïnformeerd over het wijzigingsvoorstel van art. 61a RVV waarin handheld telefoongebruik geregeld is. In dit voorstel wordt dit verbod uitgebreid naar het vasthouden van «mobiele elektronische apparaten» en gaat dit verbod gelden voor bestuurders van «alle voertuigen». Inwerkingtreding van dit wijzigingsbesluit is gericht op 1 juli.³¹ De Raad van State heeft positief geadviseerd en uw Kamer heeft het voorstel geagendeerd voor het AO van 13 juni a.s. In dit voorstel worden rijinstructeurs nog vrijgesteld van dit verbod wanneer zij op de passagiersstoel zitten. Met de sector wordt bekeken of dit verbod ook voor hen zou moeten gelden.

De MONO-campagne is geëindigd in de top 3 van de categorie «Adverteerder van het jaar» van de SAN Accenten 2018. Al snel na de lancering van MONO kende de helft van de Nederlanders MONO. In september herhalen we de campagne en breiden deze uit met acties voor werkgevers. Doel is dat werkgevers maatregelen nemen in hun bedrijfsvoering waardoor hun medewerkers ongestoord aan het verkeer kunnen deelnemen.

²⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 639, Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021, maatregel 39.

³⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 639, Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021, maatregel 41.

³¹ Kamerstuk 29 398, nr. 639, Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021, maatregel 43.

Led-reclames

Zoals aangegeven in het VAO SPV van 7 februari jl. was ik in afwachting van een advies van het Europees Platform voor samenwerking van wegbeheerders met betrekking tot afleiding door led-reclames. Het advies is gereed en RWS gebruikt de uitkomsten voor een actualisatie van de richtlijn «beoordeling van objecten langs auto(snel)wegen». De grootste aanpassing is dat er bij rijtaakverzwarende omstandigheden als knooppunten en aansluitingen minder beeldwisseling moet worden toegepast. De RWS gaf dit advies al langer aan gemeenten. Nu wordt het ook expliciet opgenomen in de eerdergenoemde richtlijn.

Veilige logistiek

Na de zomer zal een sessie plaatsvinden met betrokken stakeholders om oplossingen voor incidenten door klapbanden te vinden³². Hierbij wordt ook breder gekeken naar nieuwe technieken voor veilige trucks en verbinding gelegd met bestaande initiatieven zoals Stichting Incident Management Vrachtauto's (STIMVA) en zal gebruik worden gemaakt van reeds opgedane ervaringen (Verkeersonderneming, SmartWayZ).

Dode hoek

De dode hoek is een gevaar voor de verkeersveiligheid. De heer Von Martels heeft mij dan ook verzocht mensen te blijven wijzen op de gevaren van de dode hoek en onderzoek te doen naar verplichtingen voor vrachtwagens om voorzieningen te treffen die dergelijke ongelukken kunnen voorkomen.³³ In dit kader heb ik voorlichtingsmateriaal online beschikbaar gesteld. Dit materiaal wordt onder andere gebruikt door VVN en TLN in de dode-hoek-lessen die zij geven. In EU verband (de «General Safety Regulation») zijn recent extra toelatingseisen opgenomen met betrekking tot zichtvelden voor bedrijfsauto's op basis van onderzoek door de Europese Commissie.

9. Verkeersovertreders

Om bestuurders die ernstige verkeersdelicten begaan strenger te kunnen aanpakken is door het Ministerie van JenV het wetsvoorstel «Aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten» opgesteld. Dit wetsvoorstel ligt op dit moment voor behandeling in uw Kamer³⁴. De nota naar aanleiding van het verslag is onlangs naar de Kamer gestuurd³⁵. Het wetsvoorstel behelst een verhoging van de strafmaxima voor een aantal ernstige verkeersdelicten, een strafverhoging van gevaarlijk rijgedrag zonder gevolgen en een nieuwe strafbaarstelling van zeer gevaarlijk rijgedrag zonder gevolgen. Tevens wordt geëxpliciteerd welk gedrag in elk geval onder roekeloosheid wordt verstaan.

Naast de specifieke maatregelen die gericht zijn op rijden onder invloed bevat het eerder genoemde wetsvoorstel «Aanscherping maatregelen rijden onder invloed» maatregelen om veelplegers in het verkeer strenger aan te pakken. In het wetsvoorstel wordt bijvoorbeeld voorgesteld de strafrechter de bevoegdheid te geven een rechterlijk rijverbod op te leggen en een regeling te introduceren waarbij een (cumulatieve) ontzegging van de rijbevoegdheid van twee jaar of langer tot gevolg heeft dat het rijbewijs van betrokkene zijn geldigheid verliest.

³² Kamerstuk 29 398, nr. 639, Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021, maatregel 42.

³³ Kamerstuk 32 861, nr. 40.

³⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 639, Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021, maatregel 45.

³⁵ Kamerstuk 35 086, nr. 6.

Daarnaast wordt door het Ministerie van JenV bekeken of ter uitvoering van het regeerakkoord het boetestelsel kan worden aangepast om herhaalde of gevaarzettende overtreeders zwaarder te bestraffen. Momenteel worden alternatieve varianten voor een progressief boetestelsel in de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv) verkend. Uw Kamer wordt op korte termijn door de Minister van JenV geïnformeerd over de uitkomsten van de verkenning³⁶.

Ook is er een nieuwe Leidraad Handhavingsplan Verkeer door het OM en de politie opgesteld. De huidige Leidraad benoemt de prioriteiten voor de teams Verkeer van de politie. De nieuwe Leidraad wordt in het tweede kwartaal van 2019 verspreid en zal van toepassing zijn voor zowel de Teams Verkeer als de basisteams. De prioriteiten voor de verkeershandhaving blijven hierin hetzelfde. Hiermee is deze LAP-maatregel afgerond.³⁷

Verder lopen de volgende innovatieprojecten op gebied van verkeershandhaving vanuit het Ministerie van JenV, handhaving:

- van snelheidsovertredingen met behulp van flexibele handhavingsmiddelen;
- bij het negeren van een rood kruis met behulp van camera's;
- van handheld bellen achter het stuur met behulp van camera's.

³⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 639, Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021, maatregel 46.

³⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 639, Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021. Maatregel 48.