

Vergaderjaar 2019–2020

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 827

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 mei 2020

In deze brief informeer ik u over de voortgang van de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (hierna: SPV) en het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021 (hierna: LAP). Hiermee kom ik ook tegemoet aan enkele moties en toezeggingen die ik aan uw Kamer heb gedaan. De Minister van Justitie en Veiligheid zal u separaat informeren over de toezeggingen op het gebied van de verkeershandhaving.

Het aantal mensen dat jaarlijks in het verkeer om het leven komt, is nog altijd zorgwekkend. Op 15 april jl. maakte het CBS bekend dat vorig jaar 661 mensen in het verkeer om het leven kwamen.¹ Weliswaar zijn dat minder verkeersdoden dan het jaar ervoor, maar er is nog een lange weg te gaan. 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.²

Op dit moment hebben we te maken met overheidsmaatregelen ter bestrijding van COVID-19. De anderhalvemetersamenleving brengt nieuwe uitdagingen met zich mee voor de mobiliteit en de verkeersveiligheid. Het versoepelen van de COVID-19-maatregelen zorgt voor meer mobiliteit, dat op een veilige manier en met 1,5 meter afstand moet plaatsvinden. Op veel wegen is het rustiger geworden, maar de daling van het aantal verkeersslachtoffers is minder sterk dan op basis van de verkeersprestatie verwacht zou mogen worden, blijkt uit recente ongevalcijfers³. Dit is een zorgelijke ontwikkeling. Voor een veilige mobiliteit en 1,5 meter afstand houden is – in samenwerking met wegbeheerders, maatschappelijke organisaties en kennisinstituten – onlangs een protocol

¹ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/16/meer-twintigers-en-dertigers-omgekomen-in-verkeer-in-2019>

² Kamerstuk 29 398, nr. 528

³ <https://www.politie.nl/nieuws/2020/mei/14/00-minder-verkeer-minder-ongelukken-verkeer-toch-onveilig.html>

«stedelijke mobiliteit in een 1,5 meter samenleving» opgesteld⁴. In het protocol staan uitgangspunten, handvatten en maatregelen voor gemeenten, om op een verkeersveilige manier de verspreiding van COVID-19 zo veel mogelijk te voorkomen. Het streven naar nul verkeersslachtoffers blijft onveranderd. Daarom zet ik mij – samen met de Minister van Justitie en Veiligheid, de medeoverheden en maatschappelijke partners – met volle kracht in om de ambities uit het SPV en het LAP verder te verwezenlijken.

Om een beeld te geven van de voortgang sinds mijn verkeersveiligheidsbrief van december 2019⁵ bevat bijlage I bij deze brief een laatste stand van zaken van concrete acties en (deel)resultaten die in gang zijn gezet of zijn gerealiseerd op de negen beleidsthema's van het SPV. Ook wordt hier de uitvoering van een aantal moties en toezeggingen weergegeven. In bijlage II treft u mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid een overzicht aan van de voortgang van alle 55 LAP-maatregelen. Het LAP kent een doorlooptijd tot en met 2021. Uit het overzicht blijkt dat veel LAP-maatregelen zich in een afrondende fase van uitvoering bevinden of reeds zijn afgerond. In het najaar zal ik daarom starten met de voorbereiding van een nieuw LAP.

Investeringsimpuls Verkeersveiligheid

Tijdens het Bestuurlijk Overleg Verkeersveiligheid op 11 december 2019 hebben Rijk en vertegenwoordigers van het Interprovinciaal Overleg (hierna: IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (hierna: VNG) en vervoerregio's afgesproken een extra impuls te geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Hiervoor is vanuit het Rijk voor tien jaar een investeringsbedrag van € 500 miljoen vrijgemaakt voor cofinanciering in verschillende tranches. Het Rijk draagt voor maximaal 50% bij aan projecten van de medeoverheden om de meest verkeersonveilige locaties en grootste risico's op provinciale en gemeentelijke wegen aan te pakken. Door deze «Rijksverdubbelaar» kan er in totaal € 1 miljard euro extra worden geïnvesteerd in verkeersveiligheid in de periode 2020–2030.

De afgelopen maanden heeft intensief overleg over de uitvoering van de investeringsimpuls plaatsgevonden met de medeoverheden. Het streven om snel aan de slag te gaan wordt door alle partijen onderstreept. Het kennisnetwerk SPV heeft eind vorig jaar in kaart gebracht welke maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie en handhaving effectief zijn om de verkeersveiligheid in Nederland verder te verbeteren.⁶ Voor wat betreft de infrastructuur betreft het maatregelen waarmee onderliggend wegennet en fietspaden direct kunnen worden aangepakt. Denk hierbij aan de aanleg van een vrijliggend fietspad, snelheidsremmers op 60 km/u wegen, maar ook aan relatief kleine maatregelen zoals het weghalen van onnodige paaltjes. De maatregelen kunnen ook een bijdrage leveren aan de vormgeving van de anderhalvemetersamenleving.

Voor de korte termijn (2020–2021) is het de bedoeling dat de infrastructurale maatregelen uit bovengenoemde notitie van het kennisnetwerk SPV de basis vormen voor de inzet van de investeringsimpuls. Het zijn effectieve maatregelen die gemeenten, provincies en waterschappen met inzet van de «Rijksverdubbelaar» in staat stellen om snel resultaat te boeken op het terrein van verkeersveiligheid. Op dit moment worden de maatregelen uitgewerkt tot een zogenoemde menukaart met verschillende

⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2020/05/07/protocol-stedelijke-mobiliteit>

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 783

⁶ <https://www.kennisnetwerkspv.nl/Kennis/Kennisnetwerk-SPV-vijf-maatregelen-die-we-nu-kunne>

maatregelen waarvoor lokale en regionale wegbeheerders – met een vast cofinancieringspercentage van 50% – aanvragen kunnen indienen. Het streven is – met inachtneming van de bestuurlijke accordering door de medeoverheden – deze regeling op 1 juli aanstaande in werking te laten treden. De eerste aanvraagronde loopt van 1 juli tot 1 september aanstaande. Na 1 september zal zo snel mogelijk besluitvorming over de aanvragen plaatsvinden zodat de uitvoering kan starten.

Ondersteuning medeoverheden

Na een succesvolle start van zowel het Kennisnetwerk SPV als het landelijk expertteam hebben veel provincies en gemeenten een eerste risicoanalyse gemaakt. Ondanks de COVID-19-maatregelen werken provincies en gemeenten onverminderd door aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en maken daarbij telefonisch en digitaal veel gebruik van het ondersteuningsaanbod. De ondersteuning richt zich dit jaar vooral op het opstellen en uitvoeren van effectieve maatregelen om de geïnventariseerde risico's en knelpunten aan te pakken. Uiteraard worden daarbij in samenwerking met de medeoverheden bijeenkomsten op maat georganiseerd om de theorie in de praktijk te brengen. Zo heeft het Kennisnetwerk SPV samen met de gemeente Schiedam laten zien op welke manier een risicoanalyse kan worden uitgevoerd. Dit voorbeeld wordt door veel andere overheden gevolgd. Samen met de regio Noord-Limburg wordt de vertaling van risicoanalyse naar uitvoeringsprogramma's gemaakt. Dit resulteert in suggesties voor regio's over het opzetten van haalbare én ambitieuze doelstellingen voor verkeersveiligheid. Tot slot overlegt het Kennisnetwerk SPV met gemeenten en provincies over de invulling van de Safety Performance Indicators «Veilige wegen» en «Veilige fietsinfrastructuur». Met deze indicatoren kunnen wegbeheerders meten hoe veilig hun wegen en fietspaden zijn. Hier is nauwe samenwerking met de Taskforce verkeersveiligheidsdata voor de benodigde datavoorziening. Aanvullend op het Kennisnetwerk SPV biedt het landelijk expertteam, evenals vorig jaar, ondersteuning aan op zowel regionaal als individueel niveau. Dit wordt door de overheden zeer gewaardeerd. Het expertteam biedt momenteel ondersteuning aan 253 gemeenten, waterschappen en provincies. Niet alleen om hen te begeleiden bij het opstellen van een uitvoeringsplan en effectieve maatregelen, maar ook om hen tips en ondersteuning te geven bij specifieke vraagstukken, bijvoorbeeld over het gebruiken van reeds beschikbare databronnen en gedragsbeïnvloeding.

Taskforce verkeersveiligheidsdata

Zoals al eerder aan uw Kamer is gemeld, vraagt de risicogestuurde aanpak, naast data over verkeersongevallen, ook informatie over veiligheidsrisico's in het verkeerssysteem. Eind 2019 is daarom de Taskforce verkeersveiligheidsdata van start gegaan, met als doel het coördineren van data gerelateerde vraagstukken ten behoeve van risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid (SPV2030) en het op efficiënte en effectieve wijze beschikbaar, toegankelijk en bruikbaar laten maken van data voor overheden, zodat deze hun verkeersveiligheidsbeleid kunnen vormgeven, monitoren en bijsturen. Er is veel enthousiasme bij overheden, kennisinstituten, maatschappelijke partners en marktpartijen om bij te dragen aan meer en eenduidige verkeersveiligheidsdata.

Aan de Taskforce verkeersveiligheidsdata zijn vier werkgroepen verbonden: Safety Performance Indicators (hierna: SPI's), omgevingsdata, SMART-data en verkeersongevallendata. De Taskforce verkeersveiligheidsdata streeft naar een eerste advies voor de concrete toepassing van risico-indicatoren voor verkeersveiligheid eind 2020.

In het AO Verkeersveiligheid van 5 februari jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 815) heb ik toegezegd eind dit jaar een wetsvoorstel voor de grondslag van de verkeersongevallenregistratie aan uw Kamer aan te bieden. Deze grondslag maakt het mogelijk dat voor het verkeersveiligheidsbeleid bij de verkeersongevallenregistratie de daarvoor benodigde privacygevoelige gegevens verwerkt en ontsloten kunnen worden. Het gaat om gegevens zoals de letselernst van slachtoffers. Naar verwachting kan het wetsvoorstel in de zomer aan de Autoriteit Persoonsgegevens worden voorgelegd.

Europees project maatschappelijke kosten verkeersslachtoffers

De huidige schattingen van maatschappelijke kosten van doden en ernstig gewonden in het verkeer zijn verouderd en vertonen een grote variatie tussen (Europese) landen, onder meer door gebruik van verschillende methoden. In 2018 hebben de instituten VIAS (België), IFSTTAR (Frankrijk) en BASt (Duitsland) het initiatief opgepakt om een gezamenlijke methode te ontwikkelen voor een actuele waardering van de maatschappelijke verkeersveiligheidskosten. Hieruit is gebleken dat vooral de immateriële kosten van doden en ernstig verkeersgewonden aan actualisatie toe is. Op basis van deze studie is een vervolgstudie opgezet, het zogeheten VALOR («VALue Of Road safety») project. Het doel van het project is de kwaliteit en vergelijkbaarheid van de kosten van verkeersongevallen in Europa te verbeteren. Nederland zal – naast België, Frankrijk en Duitsland – deelnemen aan het VALOR-project via het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) en Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Uw Kamer zal over de uitkomsten worden geïnformeerd, naar verwachting begin 2021.

Nieuw Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid

In het afgelopen jaar hebben alle betrokken partijen hard gewerkt aan de uitvoering van het SPV en het LAP. Er zijn al veel resultaten geboekt en veel acties in gang gezet, zoals in mijn eerdere brief over verkeersveiligheid⁷ en in de bijlagen is te lezen⁸. Maar er is ook nog veel te doen. Daarom zal ik in het najaar starten met de voorbereiding van een nieuw LAP. Hierbij zal ik samen met de Minister van Justitie en Veiligheid, met medeoverheden en met betrokken maatschappelijke partners kijken naar nieuwe ontwikkelingen en trends. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn onder meer de opkomst van nieuwe drugs (lachgas) in het verkeer en technologische ontwikkelingen, maar zeker ook

de effecten van de COVID-19-crisis. De maatregelen ter bestrijding van COVID-19 gaan naar alle waarschijnlijkheid het vraagstuk van mobiliteit en ook van verkeersveiligheid duurzaam veranderen, zoals onder meer beschreven in twee recente KiM-rapporten⁹. Het streven is om in 2021 het nieuwe LAP met een looptijd tot en met 2023 gereed te hebben. In december 2020 zal ik u over de voortgang informeren.

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

⁷ Kamerstuk 29 398 nr. 783

⁸ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁹ <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2020/04/20/mobiliteit-en-de-coronacrisis> en <https://www.kimnet.nl/actueel/nieuws/2020/04/20/coronacrisis-verandert-werksituatie-en-mobiliteit-mogelijk-blijvend>.

1. Veilige infrastructuur

Maximumsnelheid op matrixborden

In het AO verkeersveiligheid van 5 februari heb ik u toegezegd om een onafhankelijk onderzoek uit te voeren naar de beperkingen van matrixborden voor het tonen van de geldende maximumsnelheid. Centraal in het onderzoek staan onder meer het opvolggedrag van de geldende maximumsnelheid door de weggebruikers en het effect op de attentiewaarde bij rode kruizen en waarschuwingen voor files (filestaartbeveiliging).

De resultaten van het onderzoek en de pilot worden medio 2021 verwacht, uitgaande van een normaal verkeersbeeld. Vanwege de coronamaatregelen zijn de huidige intensiteiten en type weggebruikers op dit moment niet representatief, wat voor vertraging kan zorgen in de oplevering van de resultaten van het onderzoek en de pilot. Zoals toegezegd in het AO verkeersveiligheid van 5 februari informeer ik u voor de zomer over de keuze van het pilottraject. Daarbij zal ik u opnieuw informeren over de planning.

Plaatsing midden geleiders N-wegen

In het VAO Verkeersveiligheid van 20 februari jl. heb ik het lid Van Aalst toegezegd bij provincies aan te kaarten dat rijbaanscheiding op provinciale N-wegen een effectieve maatregel is in het voorkomen van frontale aanrijdingen (Handelingen II 2019/20, nr. 57, item 17). Dit is onlangs in een overleg met provincies besproken. Daarmee is deze toezegging uitgevoerd. Provincies geven aan dat het scheiden van rijbanen en rijrichtingen voor hen al een belangrijk uitgangspunt is bij het wegontwerp. Niet voor niets is in de CROW-richtlijnen opgenomen dat het voorkeursprofiel van een regionale stroomweg of een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom rijbaan- of rijrichtingscheiding bevat. Provincies passen dit waar mogelijk ook zoveel mogelijk toe. Zo zijn provinciale N-wegen met 2x2 rijstroken voorzien van rijbaanscheiding, in de vorm van middenbermen en/of middengeleiders. Ook zijn er veel provinciale N-wegen met 2x1 rijstroken, die zijn of worden voorzien van een middenberm. Een bestaand voorbeeld is de N314 bij Zutphen en de N470 tussen Zoetermeer en Delfgauw. Veel N-wegen dateren echter nog van voor de CROW-richtlijnen en hebben geen rijbaan- of rijrichtingscheiding. Weliswaar is dit vanuit verkeersveiligheid gewenst, maar het is vaak moeilijk ruimtelijk inpasbaar. Rijbaan- of rijrichtingscheiding vraagt meer ruimtebeslag en kan daarom ingrijpend zijn voor de omgeving en de hoogte van de aanlegkosten. Bovendien zijn aanvullende maatregelen nodig voor de inhaal mogelijkheden voor hulpdiensten en landbouwverkeer en het ontsluiten van aanliggende percelen. Het toepassen van rijbaan- of rijrichtingscheiding is daarom een complexe afweging waarbij veel lokale belangen spelen.

Niet onnodig kappen van bomen

Naar aanleiding van het verzoek van het lid Kröger tijdens het AO Verkeersveiligheid van 5 februari jongstleden heb ik bij provincies nogmaals onder de aandacht gebracht dat het verwijderen van bomen een uiterste maatregel is en dat het besluit voor een dergelijke maatregel moeten gebeuren op basis van zorgvuldige afwegingen, waarbij ook aspecten als natuurwaarden en duurzaamheid goed worden meegenomen.

Het gevaar van weghalen zebrapaden

Uit mediaberichten blijkt dat er gemeenten zijn die omwille van de veiligheid zebrapaden weghalen. Het lid Van Brenk heeft deze kwestie aangekaart tijdens het AO van 5 februari jongstleden. Ik heb niet de indruk dat op grote schaal voetgangersoversteekplaatsen worden weggehaald. Desondanks heb ik bij gemeenten onder de aandacht gebracht dat voor het veilig kunnen toepassen van voetgangersoversteekplaatsen richtlijnen en een afweegkader zijn opgesteld.¹⁰ Deze instrumenten helpen gemeenten bij de overwegingen die zij maken voor het veilig inpassen en inrichten van voetgangersoversteekplaatsen in de lokale situatie.

2. Heterogeniteit in het verkeer

SUV's en verkeersveiligheid

Tijdens het VAO Verkeersveiligheid van 5 februari jl. heb ik het lid Kröger toegezegd de mogelijkheden te onderzoeken om van verkeersongevallen binnen de bebouwde kom de ongevallen tussen kwetsbare verkeersdeelnemers en vrachtwagens, bestelbusjes, Sport Utility Vehicles (SUV's) en gewone personenauto's apart inzichtelijk te maken. Om dit te onderzoeken zijn de ongevallencijfers uit BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland) en de data van de European New Car Assessment Programme (Euro NCAP) testen geraadpleegd. Uit BRON valt op te maken dat voetgangers verhoudingsgewijs iets minder vaak letsel oplopen bij een ongeval met een SUV dan bij een gewone personenauto. Bij geregistreerde ongevallen tussen een SUV en een fietser zijn verhoudingsgewijs wel meer letsels bij fietsers, dan bij ongevallen tussen een gewone personenauto en een fietser. Voor zowel fietsers als voetgangers geldt dat een aanrijding met vrachtverkeer het vaakst resulteert in letsel. Euro NCAP test jaarlijks de veiligheid van de meest verkochte voertuigmodellen die nieuw op de markt worden gebracht. Daaruit blijkt dat SUV's gemiddeld genomen even veilig zijn voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers, als een gewone/kleine gezinsauto en zelfs beter scoren dan kleine stadsauto's SUV's scoren vaak beter dan kleinere en goedkopere auto's omdat ze zijn uitgerust met (betere) automatische remsystemen. Ook zegt het formaat van een auto niet direct iets over de veiligheid bij een aanrijding met kwetsbare verkeersdeelnemers. Een grotere en hogere auto kan bijvoorbeeld meer ruimte hebben tussen motorkap en motor om mee te geven in geval van een ongeval, waardoor een fietser of voetganger niet direct op een hard motorblok terecht komt. Dergelijke aspecten met betrekking tot actieve en passieve veiligheid spelen ook een rol bij de veiligheid van de voertuigen.

Aangezien de voorgaande resultaten aangeven dat SUV's gemiddeld even veilig zijn als gewone personenauto's, wordt nu geen aanleiding gezien om in de ongevallencijfers een uitsplitsing naar SUV's te maken. Autofabrikanten worden bovendien gestimuleerd om steeds veiliger voertuigen te bouwen. Om die reden zijn we als Nederland lid van Euro NCAP. Via de testprotocollen van Euro NCAP wordt de lat voor de veiligheid van nieuwe voertuigen steeds hoger gelegd. Mede door de inzet van Euro NCAP zetten fabrikanten zich ook reeds in om de veiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers te vergroten. Ik zal mij als lid van Euro NCAP en in internationaal verband blijven inzetten om de veiligheidseisen, ook met betrekking tot kwetsbare verkeersdeelnemers, te blijven vergroten.

¹⁰ CROW publicatie 226, Veilig oversteken, vanzelfsprekend en CROW Oversteekwijzer: <https://www.crow.nl/over-crow/nieuws/2018/april/oversteekwijzer-helpt-bij-bepalen-van-gewenste-ove>

Op 16 oktober 2019 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid (hierna: «de OVV») het rapport «Veilig toelaten op de weg – Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint» gepubliceerd. Daarover is uw Kamer op diezelfde dag geïnformeerd, te samen met een reactie op de aanbevelingen in het rapport¹¹. De motie van lid Schonis c.s.¹² verzoekt om zo spoedig mogelijk met een concreet voorstel te komen over de wijze waarop de drie aanbevelingen uit het OVV-rapport kunnen worden uitgewerkt en daarin ook aan te geven hoe opvolging wordt gegeven aan de conclusies. Er is voortvarend aan de slag gegaan met de opvolging van de aanbevelingen van de OVV. Door de situatie omtrent COVID-19 hebben sommige trajecten die waren ingezet vertraging opgelopen, bijvoorbeeld de consultatie van stakeholders zoals gemeenten en de hackathon. Deze sessies moesten omgezet worden naar digitale sessies. Daarom heb ik met de OVV afgesproken dat niet binnen de gebruikelijk zes maanden wordt gerapporteerd over de wijze waarop de aanbevelingen verder zijn opgepakt, maar dat die termijn wordt verlengd met drie maanden.

Nationaal Toelatingskader Lichte elektrische voertuigen

In het kader van de uitvoering van één van de aanbevelingen van het bovenvermelde OVV-rapport worden verschillende stakeholders geconsulteerd over de herziening van het nationaal kader voor de lichte elektrische voertuigen (LEV's). Een belangrijke groep binnen deze stakeholders zijn de gemeenten. Via een online consultatie en enkele deelsessies die eind april en medio mei hebben plaatsgevonden, vindt het gesprek plaats met de gemeenten. Daarmee geef ik uitvoering aan de motie van het lid Sienot¹³. Over de keuzes en richting waartoe deze gesprekken hebben geleid voor de inrichting van een nieuw toelatingskader voor de LEV's zal ik uw Kamer informeren. Ik heb uw Kamer eerder gemeld dat dit voor de zomer zou zijn, maar gelet op de vertragingen die zijn ontstaan in o.a. het consulteren van de stakeholders zoals hierboven gemeld in relatie tot het rapport van de OVV, zal ik u in het najaar deze eerste schets (outline) sturen van de wijze waarop ik zo'n toelatingskader wil inrichten.

De motie¹⁴ van de leden Laçin en Sienot vraagt om het definitieve toelatingskader voor LEV's in lijn te brengen met de Europese richtlijnen en in aanloop naar het definitieve toelatingskader in gesprek te gaan met producenten, aanbieders en gebruikers van LEV's over de eisen die aan deze voertuigen gesteld worden, waarbij de veiligheid centraal moet staan. Voor wat betreft aansluiting bij Europese normen zal ik de EU-normen als uitgangspunt hanteren. Dat geldt nu ook al voor de beleidsregel Bijzondere Bromfietsen. Er wordt gesproken met relevante stakeholders zoals producenten, aanbieders en gebruikers waarbij veiligheid een van de belangrijkste gespreksthema's is.

Samenwerkingsafspraken toezicht op de bijzondere bromfietsen

In de Kamerbrief van 2 augustus 2019¹⁵ heb ik uw Kamer geïnformeerd over de wijze waarop ik het toezicht op bijzondere bromfietsen wil vorm geven. Hierin heb ik aangegeven dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) met de Nationale Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), de Inspectie SZW en de Dienst Wegverkeer (RDW) in gesprek zou gaan om

¹¹ Kamerstuk 29 398, nr. 758

¹² Kamerstuk 29 398, nr. 762

¹³ Kamerstuk 29 398, nr. 807

¹⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 800

¹⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 737

het toezicht verder af te stemmen. Dit heeft geresulteerd in samenwerkingsafspraken waarbij de NVWA, Inspectie SZW, RDW en ILT hebben vastgelegd hoe de verantwoordelijkheden zijn verdeeld in het kader van het toezicht, hoe er met de gegevensuitwisseling wordt om gegaan en zijn er afspraken gemaakt over het afstemmen van inspecties. Deze samenwerkingsafspraken zien op de huidige situatie en het huidige wettelijke kader. Zodra de Wegenverkeerswet 1994 is aangepast en als er in de toekomst nieuwe EU wetgeving op dit vlak komt, moeten de afspraken opnieuw bekeken worden.

3. Technologische ontwikkelingen

Intelligente verkeersregelininstallatie (iVRI)

In het AO Handhaving in het verkeer van 5 maart jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 821) heeft Minister Grapperhaus op een vraag van lid Van Brenk over de mogelijkheid van een afteller bij een stoplicht van rood naar groen, aangegeven dit door te geven aan de Minister van IenW. Op dit moment zijn in Nederland verschillende kruispunten waar een verkeerslicht het verkeer regelt, uitgerust met «terugtelklokken» gekoppeld aan een verkeerslicht. Met name voetgangers en fietsers krijgen hiermee een indicatie van de wachttijd tot groen licht. Dat voorkomt ongeduld of nog erger: roodlichtnegatie.

Daarnaast kan invulling worden gegeven aan een «afteller» via de intelligente verkeersregelininstallatie (iVRI). Binnen Talking Traffic is de iVRI geïntroduceerd, waarmee een «digitale terugtelklok» gerealiseerd kan worden. Eén van de voordelen van deze iVRI's is dat deze in staat zijn te communiceren met «connected» weggebruikers die een verkeerslicht naderen of hier stilstaan, en hen te voorzien van actuele informatie over de tijd tot groen, de tijd tot rood en de resterende wachttijd. Deze informatie ontvangen de weggebruikers in hun voertuig of via een app. Het verkeerslicht «ziet» digitaal welke weggebruikers het verkeerslicht naderen, kan inspelen op de actuele verkeersdruk en hierop de eigen regeling (groen-oranje-rood) aanpassen. Weggebruikers waaronder ook fietsers kunnen ook een snelheidsadvies ontvangen, waarmee zij voor een eigen «groene golf» kunnen zorgen. De techniek en afsprakenets zijn hiertoe landelijk gestandaardiseerd. Deze techniek maakt het ook mogelijk om voetgangers een langere groentijd te geven. Inmiddels zijn de eerste circa 450 iVRI's operationeel op straat, wat de komende jaren verder zal toenemen. Hiertoe zijn in het Bestuurlijk Overleg (BO) Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) eind 2019 kader stellende afspraken gemaakt tussen IenW en medeoverheden.

Verkeersveiligheid rond scholen

Het ministerie is met de F10 gemeenten, ambitieuze fietsgemeenten die gaan voor een rapportcijfer 10 op het gebied van fietsbeleid, en maatschappelijke organisaties aan de slag met pilots onder de naam «Veilig fietsen naar school». Op dit moment wordt, ondanks de vertraging vanwege de COVID-19-maatregelen, hard gewerkt aan het opzetten en zo spoedig mogelijk starten van de pilots. De duur van de pilots verschilt per pilot. Zo is bijvoorbeeld voor de pilot Schoolstraten meer tijd nodig dan voor de pilot Veilige schoolroutes. Belangrijk aandachtspunt hierbij is het monitoren en evalueren, om op basis daarvan de leerpunten in kaart te brengen zodat ook andere gemeenten de opbrengst van de pilots kunnen benutten. De motie van de leden Van der Graaf (CU) en Postma (CDA)¹⁶ verzoekt om in gesprek te gaan met Veilig Verkeer Nederland (VVN) en met de aanbieders van routeplanners en navigatiesystemen en te komen

¹⁶ Kamerstuk 35 300 A, nr. 50

tot vastgelegde afspraken dat zij bij het adviseren van de route de wegen rond scholen mijden en kiezen voor een veiligere weg, en de Kamer hierover in het voorjaar 2020 te informeren. Mede in dit kader zal IenW, samen met medeoverheden, in de bestaande overleggen met de navigatie-bedrijven (o.a. vanuit Talking Traffic) bespreken op welke wijze de verkeersveiligheid gezamenlijk verder is te bevorderen.

4. Kwetsbare verkeersdeelnemers & 5 onervaren verkeersdeelnemers

Veilige mobiliteit ouderen

Kamerlid Van Brenk heeft mij in februari jl. gevraagd om een stevige inzet op de aanpak van de verkeersveiligheid van ouderen. Dit is zeker nodig want onder ouderen vallen veel verkeersslachtoffers. In 2019 was bijna de helft (49%) van alle 661 verkeersdoden in het Nederlandse wegverkeer zestig jaar of ouder. Er is sprake van een stijgende trend onder 60-plussers, het sterkst bij 80-plussers. Deze stijging heeft vooral te maken met het feit dat er meer ouderen deelnemen aan het verkeer. Naar mate we ouder worden, neemt het risico op een ongeval in het verkeer toe. Vanaf 70 jaar neemt de kans per inwoner op een verkeersongeval met dodelijke afloop sterk toe: de kans te overlijden is voor iemand van 70–79 jaar in 2019 drie keer zo hoog als die van een 30–49 jarige. Voor een 80-plusser is dit zelfs zes keer zo hoog.¹⁷ Ook inde regionale risicoanalyses blijken kwetsbare verkeersdeelnemers, en dan met name oudere fietsers, in de top drie van de grootste risico's te staan.¹⁸ Gelukkig worden er al veel initiatieven uitgevoerd gericht op het stimuleren van veilige mobiliteit van ouderen door zowel overheden (landelijk, regionaal en lokaal) als door een veelheid aan maatschappelijke organisaties zoals het kennisnetwerk SPV, VVN, Fietsersbond, ANWB, VeiligheidNL en ouderenorganisaties. Daarnaast zal de eerdergenoemde investeringsimpuls verkeersveiligheid, waarmee medeoverheden met maximaal 50% cofinanciering van het Rijk de meest verkeersonveilige locaties op provinciale en gemeentelijke wegen kunnen aanpakken, ook ten goede komen aan oudere verkeersdeelnemers. De opgave zal in de komende jaren echter onverminderd groot blijven. Daarom wordt samen met deze partijen een actieprogramma opgesteld om de veilige mobiliteit voor ouderen verder te bevorderen, onder meer door landelijke initiatieven meer in samenhang te brengen en deze duurzaam te borgen en lacunes aan te pakken. Het streven is om dit actieprogramma dit najaar gereed te hebben. Vooruitlopend op dit actieprogramma is een aantal nieuwe acties in gang gezet, waar hieronder kort op wordt ingegaan.

Fietsveiligheid ouderen

Het programma Doortrappen heeft onlangs een aantal nieuwe interventies opgeleverd, te weten de Keuzewijzer Fiets (fiets, e-bike en driewieler), FietsFit Oefeningen en het instructiepakket Samen Fietsen. Deze interventies worden onder andere verspreid door BeterOud, AllesoverSport.nl en WijBuurtsportcoaches. Binnen de samenwerking in de Tour de Force wordt voor de zomer een prijsvraag uitgezet door Battle of Concepts om creatieve ideeën te ontvangen waarmee de grotere kans voor ouderen op eenvoudige fietsongevallen bespreekbaar wordt gemaakt of andere manieren waarop we ouderen kunnen helpen om beter voorbereid op de fiets te stappen.

¹⁷ Gebaseerd op CBS gegevens over verkeersdoden en inwoners

¹⁸ www.kennisnetwerkspv.nl/getattachment/Kennis/Quickscan/Quickscan_definitief_WEB.pdf.aspx

Ook de inrichting van fietsinfrastructuur beïnvloedt het aantal fiets-slachtoffers. In opdracht van mijn ministerie zal VeiligheidNL daarom in het najaar starten met een vervolgonderzoek naar de oorzaken van fietsongevallen van verkeersslachtoffers die bij de spoedeisende hulp (SEH) van ziekenhuizen binnenkomen. De uitkomsten van dit onderzoek zullen in 2022 bekend worden. Verder brengt de SWOV op ons verzoek dit najaar een rapport uit over de factoren die een rol spelen bij ongevallen met oudere fietsers en effecten van mogelijke maatregelen om het aantal slachtoffers onder oudere fietsers terug te dringen. Daarbij ligt de nadruk op factoren en maatregelen die gerelateerd zijn aan de opbouw, het gebruik en de inrichting van de fietsinfrastructuur.

Zorg en welzijn en veilige mobiliteit ouderen

Veilige mobiliteit van ouderen heeft raakvlakken met zorg en welzijn in het algemeen en specifiek met de programma's «Langer Thuis» en «Eén tegen eenzaamheid» van het Ministerie van VWS. Verbinding tussen het tegengaan van eenzaamheid en het stimuleren van veilige mobiliteit biedt kansen voor beide vraagstukken. Gemeenten organiseren bijvoorbeeld in het kader van het programma Doortrappen bijeenkomsten die ouderen handvatten geeft voor veilig fietsen, maar ook gezelligheid biedt. Ik heb daarom onlangs de intentieverklaring Eén tegen Eenzaamheid ondertekend. De komende tijd zal de samenwerking met het Ministerie van VWS rondom het thema ouderen verder worden versterkt.

Daarnaast heeft BeterOud¹⁹ in opdracht van mijn ministerie onderzoek gedaan naar zorgen, behoeften en ideeën over verkeersveiligheid en ouderen onder professionals in zorg en welzijn en onder ouderen zelf. Het rapport is eind 2019 gepubliceerd.²⁰ Op basis van de uitkomsten zijn verschillende vervolgcacties in gang gezet. Op de website van BeterOud is sinds kort onder het thema preventie het onderwerp «veilige mobiliteit» toegevoegd met goede voorbeelden over mobiliteit en verkeersveiligheid van ouderen. Dit wordt de komende tijd verder uitgebreid en beter ontsloten. Daarnaast geef ik BeterOud de opdracht een zogeheten Werkplaats Veilige mobiliteit op te zetten. Belangrijk doel hiervan is om instrumenten en werkwijzen te bundelen en verspreiden en eventueel te ontwikkelen, waarmee ouderen zich tijdig kunnen voorbereiden op het ouder worden in relatie tot veilige mobiliteit. Samen met ouderen en onder meer professionals uit betrokken sectoren zoals wonen, sport, zorg en welzijn, wordt de levenslijn van de oudere rond het thema mobiliteit en verkeersveiligheid in kaart gebracht. Zo worden de (informatie)wensen en behoeften van ouderen en hun omgeving (waaronder ook professionals) op specifieke kantelmomenten in hun leven zichtbaar gemaakt, wat een handvat biedt voor het gesprek hierover. Ook wordt het huidige en gewenste aanbod in kaart gebracht. Naast Vilans²¹ en Movisie²² zullen onder meer ouderenorganisaties, Kenniscentrum Sport en Bewegen en Sociaal Werk Nederland deelnemen aan de Werkplaats. Het streven is om medio volgend jaar te starten met de implementatie van de uitkomsten van de Werkplaats Veilige Mobiliteit.

Gehandicaptenvoertuigen worden in de wegenverkeerswetgeving, zowel Europees en nationaal, in belangrijke mate uitgezonderd van toelatings- en gebruikerseisen. Zo ziet de Verordening (EU) 168/2013 toe op de

¹⁹ Consortium waar ouderen, professionals en organisaties zich samen inzetten om ouderen hun leven zo zelfstandig en waardevol mogelijk te laten leiden, ook als zij afhankelijk worden van zorg of ondersteuning.

²⁰ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/11/20/mobiliteit-en-verkeersveiligheid-bij-ouderen>

²¹ Landelijke kennisorganisatie voor de langdurende zorg.

²² Landelijk kennisinstituut voor een samenhangende aanpak van sociale vraagstukken.

typegoedkeuring van twee- en driewielers, en lichte vierwielers, zoals brommobielen en quads, maar is de verordening 168/2013 niet van toepassing op voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door lichamelijk gehandicapten.

De OVV heeft aanbevolen onderzoek te doen naar de mogelijkheden om ook gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen in het Europese toelatingsstelsel op te nemen of voor deze voertuigen een nationale toelating vast te leggen. Ook in het licht van andere recente onderzoeken is het wenselijk meer eisen te stellen aan voertuigen die worden bestempeld als gehandicaptenvoertuig.

Momenteel wordt verkend om voor de invulling van het begrip «gehandicaptenvoertuig» meer aan te sluiten bij de definitie in de verordening (EU) 168/2013. Daarbij wordt ook gekeken naar de verhouding tot de Medical Device Regulation (EU) 745/2017 die nu soms als kader wordt gebruikt voor scootmobielen. Uw Kamer wordt in het najaar 2020 geïnformeerd over de beoogde richting met betrekking tot de gehandicaptenvoertuigen, samen met de outline van het nieuwe kader voor Licht Electricische Voertuigen.

Voetgangers

Een veilige voetgangersinfrastructuur is één van de thema's die met name voor ouderen en mensen met een beperking van groot belang is. Eind vorig jaar heeft de SWOV op ons verzoek in kaart gebracht welke kennis en gegevens er beschikbaar zijn over voetgangersveiligheid (verkeers- en enkelvoudige ongevallen)²³. Dit rapport is in februari jl. in een expertsessie besproken. Aanwezig daarbij waren o.a. de Oogvereniging, VVN, MensEnStraat, KBO-PCB, CROW en gemeenten. Door verschillende partijen is tijdens deze sessie aangegeven dat er nog onvoldoende inzicht is in de verschillende risicofactoren bij verkeers- en enkelvoudige ongevallen. VeiligheidNL gaat daarom op basis van het Letsel Informatie Systeem (LIS) van verschillende ziekenhuizen een analyse maken van de ongevalstoedracht (inclusief uitsplitsing naar leeftijd). Deze is naar verwachting eind dit jaar gereed. Tot slot, heeft het lid Laçin tijdens het Notaoverleg MIRT van 25 november jl. (Kamerstuk 35 300 A, nr. 73) gevraagd «The Global Pledge and Petition for Safe and Accessible Urban Environment for All» onder de aandacht te brengen van lokale overheden. Via de reguliere overleggen van mijn ministerie met de medeoverheden is het gedachtengoed van de pledge verspreid²⁴. Daarmee is invulling gegeven aan deze motie.

Fietsers

Tijdens het AO Verkeersveiligheid van 5 februari jl. heb ik het lid Van Brenk toegezegd om met de Rijwiel en Automobiel industrie (RAI) te bekijken of er niet meer marktpartijen aan kunnen sluiten bij het RAI Keurmerk fietsverlichting. Een eerste gesprek heeft plaatsgevonden met de RAI. De RAI ziet het keurmerk als een vrijwillig systeem. De RAI attendeert de verlichtingsfabrikanten en importeurs op het bestaan en belang van het keurmerk en het staat iedere partij vrij om daarbij aan te sluiten. Ik ga verder in gesprek met de RAI en de industrie samen. Dan wil ik niet alleen een gesprek over fietsverlichting maar in een bredere context over fietsveiligheid, fietsstimulering, innovaties en connectivity. Het tweejaarlijks onderzoek naar lichtvoering²⁵ heeft aangetoond dat het gebruik van fietsverlichting nog steeds in de lift zit. In 2019 steeg het gebruik van fietsverlichting sinds het laatste onderzoek van 2017 met 7% tot 74%.

²³ www.swov.nl/en/publication/voetgangersveiligheid-0

²⁴ Kamerstuk 35 300 A, nr. 64

²⁵ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/03/19/lichtvoering-fietsers-2019-2020>

Goed dat het is gestegen, maar het blijft nodig hier aandacht voor te vragen zodat dit percentage verder blijft stijgen.

Motorrijders

Ten aanzien van de motie van het lid Remco Dijkstra c.s.²⁶ die oproept om ervaringen van organisaties zoals de Motorrijders Actie Groep (MAG) en de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) te gebruiken om gevaarlijke situaties voor motorrijders aan te wijzen, wordt nog gekeken hoe hiervoor een goede loketfunctie kan worden gecreëerd. Belangrijk is goed te omschrijven aan welke voorwaarden signalen moeten voldoen zodat wegbeheerders hiermee uit de voeten kunnen. Voor het eind van dit jaar wordt uw Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van de concrete invulling hiervan.

Rijscholenbranche

In november jl. heeft een aantal brancheorganisaties de handen ineen geslagen gericht op een kwaliteitsverbetering van de rijtscholenbranche onder de naam «Samen Sterk». Bij de aftrap hiervan ben ik aanwezig geweest. De bijeenkomst maakte duidelijk dat de wil om een slag te maken in de kwaliteit van de rijtscholenbranche groot is. Eind juni aanstaande zal ik het voorstel van de branche in ontvangst nemen en verkennen in hoeverre de voorstellen aansluiten op de uitkomsten van het onderzoek naar een rijtscholenregister dat wordt uitgevoerd naar aanleiding van de motie van lid Sienot²⁷ en op de onderzoeken in het kader van de beginnende bestuurder waarbij de branche ook is betrokken. In bijlage II «stand van zaken Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid» worden bij maatregel 24 (invoeren nieuwe aanpak beginnende bestuurder) en maatregel 25 (vernieuwingen praktijkexamen) deze onderwerpen nader toegelicht. Op dit moment wordt het onderzoek naar een rijtscholenregister afgerond. Ik zal u voor het volgende AO Verkeersveiligheid informeren over de uitkomsten van dat onderzoek.

6. Rijden onder invloed & 7 snelheid in het verkeer

De motie van lid Van Aalst²⁸ verzoekt de regering, om het tegengaan van drugsgebruik in het verkeer een prominente plek te geven in de voorlichtingscampagnes voor veilig verkeer in Nederland. Voor enkele soorten drugs wordt door TeamAlert reeds voorlichting gegeven onder jongeren-doelgroepen. TeamAlert besteedt dit jaar binnen de meerjarige subsidie meer aandacht aan drugs in verkeer en bereidt een campagne tegen lachgasgebruik in het verkeer voor. Eind april 2020 heeft TeamAlert het rapport met bevindingen uit de focusgroepen met jongeren die lachgas in het verkeer gebruiken afgerond. Dit rapport is in bijlage III bijgevoegd bij deze brief²⁹. Het rapport geeft duidelijk inzicht in de gebruiksmotieven onder een beperkte groep ondervraagden voor gebruik van lachgas achter het stuur. TeamAlert heeft inmiddels de opdracht gekregen om een campagne lachgas in het verkeer te ontwikkelen met de inzichten uit dit focusgroepenonderzoek tevens als vertrekpunt. Vanwege de verantwoordelijkheid van het Ministerie van VWS voor een integrale aanpak op lachgas zullen het Ministerie van VWS en Trimbos-instituut nauw bij de begeleiding van de campagneontwikkeling worden betrokken.

²⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 805

²⁷ Kamerstuk 34 182, nr. 29

²⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 801

²⁹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Daarnaast vindt momenteel overleg plaats tussen de SWOV, Trimbos, TeamAlert, CBR, RWS en IenW om te bezien welke kennisbehoefte bij de betrokken partijen bestaat over drugs in het verkeer en de bijbehorende doelgroepen. Dit zal de basis vormen bij verder overleg over mogelijkheden van en de koers van publiekscommunicatie. Gelet op de combinatie van bovenstaande acties beschouw ik de motie hiermee als afgedaan.

De motie van het lid Remco Dijkstra³⁰ verzoekt de regering een breed onderzoek te laten uitvoeren naar drugsgebruik in combinatie met verkeersdeelname en beweegredenen van individuen, en de Kamer daar zo spoedig mogelijk over te informeren. De SWOV is verzocht een voorbereidende studie te starten naar een nieuw grootschalig onderzoek over de prevalentie en risico's van rijden onder invloed van alcohol en drugs. Aan de hand van de aanbevelingen die door de SWOV worden gedaan zal het verdere onderzoek vorm krijgen. De SWOV is inmiddels gestart met desbetreffende notitie over hoe een dergelijk onderzoek eruit zou moeten zien. Naar verwachting zal dit voorbereidende onderzoek in Q3 afgerond zijn. Uw Kamer wordt hierover geïnformeerd.

8. Afleiding in het verkeer

In het kader van MONO-Zakelijk is afgelopen januari een 24-uurs sessie gehouden met zo'n 50 partijen die een rol hebben bij de opschaling van het aantal werkgevers dat meedoet met MONO-zakelijk. De regio's spelen hierbij een belangrijke rol, maar ook maatschappelijke organisaties, koepels, verzekeraars en leasemaatschappijen. Tim Coronel is hierbij gepresenteerd als ambassadeur in de strijd tegen afleiding in het verkeer van de zakelijke autorijder. Vanwege de COVID-19-maatregelen zijn er op dit moment geen evenementen en zijn werkgevers logischerwijze met andere zaken bezig. De ambitie is om in september, als ook de eerstvolgende MONO-campagne periode start, alles in stelling te hebben gebracht zodat dan meer werkgevers worden aangespoord om deel te nemen.

9. Verkeersovertreders

Regelmatig stelt uw Kamer vragen over de inzet van Rijkswaterstaat en camera's bij het handhaven op onder andere roodkruisnegatie. Tevens is de motie Remco Dijkstra³¹ aangenomen die de regering oproept om «maatregelen te treffen om ook de Rijkswaterstaat auto's van boa's waar nodig van camera's te voorzien die het negeren van een rood kruis en ander roekeloos rijgedrag kunnen registreren teneinde een verkeersboete te kunnen heffen».

Ik kan u melden dat Rijkswaterstaat momenteel werkt aan een verkenning naar de mogelijkheden van de inzet van camera's, al dan niet op een auto, om roodkruisnegatie actiever te kunnen handhaven. Ook de mogelijke verdere uitrol van de slimme mobiele camera, zoals toegezegd in mijn vorige verzamelbrief³², maakt onderdeel uit van deze verkenning. Rijkswaterstaat doet dit in afstemming met het OM en de politie. Zowel de juridische, financiële als de uitvoerbaarheidsconsequenties worden daarbij in kaart gebracht. De veiligheid van wegingspecteur-boa's is daar een belangrijk onderdeel van. Wegingspecteur-boa's zijn immers primair hulpverleners en – in tegenstelling tot bijvoorbeeld de politie – altijd alleen op de weg. Voor het volgende AO Verkeersveiligheid zal ik u de resultaten doen toekomen.

³⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 804

³¹ Kamerstuk 35 086, nr. 11

³² Kamerstuk 29 398, nr. 783