

Vergaderjaar 2018–2019

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 669

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 8 februari 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 5 december 2018 inzake het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 639).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 25 januari 2019. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp

Lijst van vragen en antwoorden

1

Moet bij elke keuze rond beleid en inrichting, als de intentie van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is om naar nul verkeersslachtoffers te gaan, niet consequent de meest verkeersveilige variant worden gekozen boven andere opties, zoals op het gebied van snelheid, doorstroming, prijs en populariteit?

Antwoord 1:

Wegbeheerders moeten kiezen voor de meest verkeersveilige variant gegeven de lokale situatie. Op basis van risicoanalyses zal blijken waar de grootste risico's zijn, waarna zij integraal (infrastructuur, verkeerseducatie en handhaving) kijken naar mogelijke maatregelen om de risico's te beperken. De wegbeheerders maken een kosten/batenanalyse en bezien de mogelijke maatregelen in relatie tot andere belangen (b.v. geluid, doorstroming).

2

Waarom is er niet een meer dwingende landelijke richtlijn gekomen voor de weginrichting en de eisen aan fietspaden als hier zoveel gebreken aan zijn?

Antwoord 2:

De wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor de weginrichting. Dwingende landelijke richtlijnen zijn niet wenselijk omdat er altijd een mate van maatwerk nodig kan zijn. De richtlijnen voor wegontwerp zijn niet wettelijk bindend, het zijn richtlijnen die in samenwerking met decentrale wegbeheerders door het kennisplatform CROW worden opgesteld. Wegbeheerders moeten goede redenen hebben om van de richtlijnen af te wijken. In geval van een ongeval op een weg waar de richtlijnen niet goed zijn toegepast, kan de wegbeheerder aansprakelijk worden gesteld. Een reden om van richtlijnen af te wijken kan bijvoorbeeld cultuurhistorisch van aard zijn, denk aan een historische bomenlaan of smalle straten in steden.

3

Als bij vrijwel elk dodelijk verkeersongeluk een motorvoertuig is betrokken, leidt een modal shift van auto en scooter naar openbaar vervoer dan niet automatisch tot minder verkeersslachtoffers? Waarom is dit geen onderdeel van het SPV?

Antwoord 3:

Het is niet realistisch dat iedereen met het openbaar vervoer kan reizen en ook overal kan komen. Burgers maken een keus voor de wijze waarop zij aan het verkeer deel willen nemen. Het SPV 2030 is er niet op gericht deze keuze in te perken. We willen alle verkeersdeelnemers zo veilig mogelijk op hun bestemming laten komen. We brengen als overheid door o.a. voorlichting en innovatieve concepten als MaaS de verschillende mobiliteitsmogelijkheden in beeld bij verkeersdeelnemers. Zie ook antwoord 36.

4

Zijn de geformuleerde ambities voor 2030 niet eerder te realiseren, gezien de urgentie van het probleem (bijvoorbeeld ten aanzien van kennis van de verkeersregels)? Hoe en wanneer worden deze, vooralsnog vaak niet SMART geformuleerde en daardoor moeilijke meetbare, ambities aangescherpt (bijvoorbeeld de significante verbetering van de veiligheid van infrastructuur en de vermindering van het aantal verkeersovertredingen)? Hoe en wanneer worden deze ambities aangescherpt? Hoe gaat

u de voortgang meten op alle individuele ambities? Hoe wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

Antwoord 4:

De geformuleerde nulambitie is geformuleerd voor 2050. Natuurlijk wil ik graag snel een trendbreuk zien in het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden. Daarvoor worden na de regionale en lokale risicoanalyses in 2019 ook concrete uitvoeringsprogramma's opgesteld met lokale en regionale prioriteiten voor de eerste jaren. We hebben met elkaar afgesproken dat die plannen er uiterlijk in het voorjaar van 2020 liggen. Sommige maatregelen kunnen relatief snel worden uitgevoerd, andere zullen meer tijd vragen. Aan regionale overlegtafels en in het landelijk bestuurlijk overleg (voor het eerst in het najaar van 2019) kunnen maatregelen worden aangescherpt als dit nodig is naar aanleiding van risicoanalyses. De wegbeheerders zijn in eerste instantie zelf bestuurlijk verantwoordelijk voor de monitoring van de uitvoering.

Ik zal u op de hoogte houden van de voortgang in het algemeen en meer specifiek over het landelijk actieprogramma waarin het Rijk 55 maatregelen heeft opgenomen voor de komende twee jaar. In de aanloop naar het AO verkeersveiligheid in juni zal ik u nader informeren over de voortgang en de wijze van monitoring van resultaten.

5

Waarom is er geen financiële (meerjaren)paragraaf/-perspectief opgenomen in het SPV? Hoeveel geld staat er in de totale rijksbegroting opgenomen voor het vergroten van de verkeersveiligheid (begrotingshoofdstukken Infrastructuur en Waterstaat, Infrastructuurfonds, Justitie en Veiligheid, Volksgezondheid, Welzijn en Sport et cetera)? Hoe wordt geborgd dat voor grote financiële claims, zoals voor het veiliger maken van infrastructuur, tijdig voldoende financiële middelen beschikbaar zijn?

Antwoord 5:

In het SPV 2030 is geen financiële paragraaf opgenomen omdat we over willen gaan naar een risicogestuurde werkwijze. Deze werkwijze is erop gericht de beschikbare middelen zo effectief mogelijk in te zetten op de grootste risico's. Daarom wordt 2019 het jaar van de risicoanalyse. Regionaal en lokaal worden de grootste risico's in kaart gebracht en wordt gekeken welke maatregelen nodig zijn om de risico's aan te pakken. Pas daarna zal duidelijk worden welke prioriteiten worden gesteld en welke financiële middelen nodig zijn om de risico's aan te pakken.

Tegelijkertijd breng ik in 2019 samen met de medeoverheden in kaart welke financiële middelen beschikbaar zijn voor verkeersveiligheid en hoe deze zo optimaal mogelijk kunnen worden ingezet. Hierbij neem ik de rijksbegroting mee. Daarnaast zal ik met de medeoverheden in 2019 verkennen of aanvullende financieringsmogelijkheden nodig en mogelijk zijn.

6

Waarom is, gezien een realistische aanpak, gekozen voor een nulambitie?

Antwoord 6:

Het verkeersveiligheidsbeleid moet erop gericht zijn slachtoffers in het verkeer zoveel als mogelijk te voorkomen, daarom streven we naar nul verkeersslachtoffers. Ik heb eerder al aangegeven dat het voor mij niet goed voelt om te streven naar een bepaald aantal slachtoffers. Voor de monitoring blijven de aantallen verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden wel belangrijke indicatoren of het gevoerde beleid effectief is.

7

Wat ontbrak er in de «Beleidsimpuls Verkeersveiligheid» om de negatieve trend van de ernstige gewonden in het verkeer te kunnen ombuigen?

Antwoord 7:

De beleidsimpuls verkeersveiligheid richtte zich vooral op twee doelgroepen, te weten fietsers en ouderen. Wat in het SPV 2030 anders is dan voorheen is dat het SPV 2030 een gezamenlijk startpunt is voor alle overheden en de betrokken partners om structureel aandacht te besteden aan verkeersveiligheid op basis van risicoanalyses. Daarnaast maak ik samen met de andere overheden jaarlijks de balans op waar het de uitvoering van het SPV 2030 betreft en is er meer aandacht voor monitoring en kennisdeling. Nog meer dan voorheen wordt ingezien dat het een taak van iedereen is om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarom ben ik blij dat het SPV 2030 een gezamenlijk plan is van de medeoverheden waar de Manifest-partners¹ een belangrijke bijdrage aan hebben geleverd in de totstandkoming en zich ook in blijven zetten voor de uitvoering van concrete maatregelen.

8

Welke doelen en prestatie-indicatoren zijn er in Europa opgesteld?

Antwoord 8:

Voor de lange termijn doelstelling sluit de Europese Unie aan bij een nuldoelstelling voor 2050 (Vision zero) met als tussendoel een halvering van het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden tussen 2020–2030.

Momenteel zijn er nog geen Europese prestatie-indicatoren binnen het domein van verkeersveiligheid. De Commissie heeft in haar nieuwe strategisch plan wel aangegeven die te willen formuleren.

9

Hoe kan op korte termijn de koppeling tussen lokaal, regionaal en landelijk beleid plaatsvinden?

Antwoord 9:

Het verkeersveilig maken van Nederland vraagt om een sterkere verbinding tussen overheden. Om op korte termijn een koppeling te leggen tussen lokaal, regionaal en landelijk beleid komen er regionale overlegtafels en jaarlijks organiseer ik een bestuurlijk overleg (de eerste keer in het najaar van 2019) om de voortgang te bespreken. Deze structuur zorgt niet alleen dat verkeersveiligheid hoog op de agenda blijft staan maar ook dat partijen zoveel mogelijk gebruik maken van resultaten en kennis van anderen. We zullen elkaar daar ook aanspreken op de resultaten.

10

Wat zijn de meest voorkomende fouten waaruit blijkt dat de afstemming tussen wegbeheerders, het Openbaar Ministerie en de politie niet altijd goed loopt?

Antwoord 10:

Door samen te werken kunnen partijen het best in kaart brengen welke wegen/plekken het meest onveilig zijn en welke maatregelen het best kunnen worden genomen om de situatie veiliger te maken. Indien de samenwerking tussen wegbeheerders, het openbaar ministerie en de

¹ In 2017 heeft een brede samenwerking van 32 organisaties met een manifest verkeersveiligheid de Kamer en het Kabinet opgeroepen om van verkeersveiligheid een nationale prioriteit te maken.

politie niet goed loopt, hoeft dit niet per definitie tot fouten te leiden. Wel kan het zo zijn dat de risicoanalyse niet op basis van alle informatie wordt opgesteld, waardoor de inzet niet op de meest onveilige locaties plaatsvindt. Ook kan het ertoe leiden dat er geen integrale afweging plaatsvindt, waardoor de maatregelen die worden genomen niet de meest effectieve maatregelen zijn. Daarnaast leidt samenwerking en afweging van de verschillende belangen tot meer onderling begrip, waardoor mogelijk eerder tot overeenstemming over de in te zetten maatregel(en) wordt gekomen.

11

Is aangetoond dat de risicogestuurde aanpak in Zweden succesvol is gebleken? Zijn er cijfers bekend van het aantal verkeersdoden en een eventueel dalende trend in het aantal verkeersdoden in Zweden?

Antwoord 11:

Zweden had met 25 verkeersdoden per miljoen inwoners de minste verkeersdoden van Europa in 2017. Ter vergelijking, in Nederland waren in 2017 31 verkeersdoden per miljoen inwoners te betreuren.

12

Hoe wordt erop toegezien dat het SPV, dat geen concrete maatregelen bevat, wel een leidraad is voor lokale en regionale uitvoeringsplannen?

Antwoord 12:

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 vormt een gezamenlijke visie op de aanpak van het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland. Het is een startpunt om structureel aandacht te schenken aan de verschillende verkeersveiligheidsrisico's in landelijke, regionale en lokale uitvoeringsprogramma's.

Met de medeoverheden zijn afspraken gemaakt om, met ondersteuning van het Rijk, tot gedegen analyses van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's te komen. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de planning van de uitvoeringsplannen van de medeoverheden. De voortgang wordt regionaal aan regionale overlegtafels en landelijk in een jaarlijks bestuurlijk overleg besproken.

13

Zijn er voldoende capaciteit en middelen om de genoemde ambities waar te maken, aangezien wordt aangegeven dat capaciteit en middelen zo effectief mogelijk worden ingezet?

Antwoord 13:

2019 staat in het teken van de risicoanalyses. Op basis hiervan worden concrete uitvoeringsplannen opgesteld met concrete maatregelen. Het streven is om de beschikbare middelen en capaciteit zo effectief mogelijk in te zetten. Om de medeoverheden meerjarig te ondersteunen bij het maken van risicoanalyses en de uitvoeringsplannen stel ik aanjaagteams samen en richt ik een kenniscentrum in. Hiervoor is door uw kamer € 10 miljoen vrijgemaakt uit het infrastructuurfonds.

14

Waarom is gekozen voor formulering van Safety Performance Indicators (SPI's) als al wordt aangegeven dat dit niet voor alle thema's mogelijk is?

Antwoord 14:

Het is belangrijk daar waar mogelijk SPI's te ontwikkelen. Landelijk eenvormige SPI's die een sterk oorzakelijk verband laten zien met verkeersveiligheid kunnen een bijdrage leveren aan de monitoring van de

effectiviteit van maatregelen. Met deze werkwijze wordt aangesloten bij de Europese Unie die ook met SPI's wil gaan werken.

15

Welke aanpassingen aan voertuigen worden bedoeld om risico's in het verkeer te verkleinen?

Antwoord 15:

Met aanpassingen aan voertuigen om het risico van een ongeval te verkleinen worden noodhulpsystemen in voertuigen bedoeld die een ongeval kunnen voorkomen of de ernst ervan kunnen verkleinen. Hierbij kan worden gedacht aan steeds beter en slimmer wordende sensoren en camera's die andere verkeersdeelnemers eerder detecteren en ervoor kunnen zorgen dat de auto zelf een noodstop of nood-uitwijkmanoeuvre uitvoert en zo een ongeval voorkomt. In Europees verband wordt gewerkt aan de verplichting van dit soort detectie- en noodremsystemen.

16

Is een hogere (subjectieve) pakkans reëel, gezien de politie-inzet van de afgelopen jaren?

Antwoord 16:

De pakkans wordt bepaald door de inzet van de politie en door de inzet van de digitale handhavingsmiddelen, zoals flitspalen, trajectcontroles en mobiele radarsets. Om de pakkans te verhogen wordt gekeken naar de inzet van de politie en naar de inzet van extra digitale handhavingsmiddelen. Om het aantal staandehoudingen te laten stijgen is de politie een intern traject gestart om actief handhaven in het publieke domein een impuls te geven. Het gaat hierbij ook om het handhaven van de zgn. «kleine norm», waaronder lichte verkeersovertredingen. Hiermee kan de handhavingsdruk, ook met gelijkblijvende capaciteit, worden vergroot. Daarnaast wordt erop ingezet verkeersveiligheid eerder onderwerp van gesprek te laten zijn in de driehoek, waar de inzet van de politie wordt bepaald. Ten aanzien van de digitale handhaving is het streven in 2019 20 (extra) trajectcontrolesystemen op N-wegen te plaatsen en zijn er meerdere innovatiepilots op het terrein van verkeershandhaving gestart. Het gaat hierbij om handhaving op snelheid met meer flexibele handhavingsmiddelen, handhaving bij het negeren van een rood kruis met behulp van camera's en handhaving van handheld telefoongebruik met camera's. Indien deze pilots succesvol zijn, zal worden gezien of deze handhavingsmiddelen kunnen worden ingezet.

Naast de objectieve pakkans, die wordt bepaald door de feitelijke inzet van de politie en de verschillende handhavingsmiddelen, is de subjectieve pakkans van belang. De subjectieve pakkans is de inschatting van weggebruikers van de kans dat zij bij een overtreding zullen worden betrapt. Dit wordt bepaald door de objectieve pakkans, maar bijvoorbeeld ook door berichtgeving in de media, gerichte handhavingscommunicatie en verhalen van kennissen. Wanneer weggebruikers de subjectieve pakkans voldoende groot achten, zullen zij eerder geneigd zijn de verkeersregels na te leven. Daarom wordt bekeken hoe (ook) de subjectieve pakkans kan worden verhoogd.

17

Wat is er tot nu toe gedaan om mensen bewuster te maken van de risico's die zij lopen bij (meervoudig) medicatiegebruik in het verkeer?

Antwoord 17:

Artsen en apothekers lichten patiënten voor over het veilig gebruik van hun medicatie. Medicijnen die de rijgeschiktheid negatief beïnvloeden zijn

daarnaast voorzien van een gele sticker met daarop de waarschuwing dat de medicatie het reactievermogen vermindert. Dit staat ook op het etiket van het medicijn. In de bijsluiter staat vermeld of de medicatie bijwerkingen heeft die de rijvaardigheid verminderen. Het Instituut voor Verantwoord Medicijngebruik (IVM) en de koepel van apothekers (KNMP) geven informatie aan burgers en professionals over (meervoudig) medicijngebruik in relatie tot rijgeschiktheid. Dit gebeurt o.a. via de websites www.rijveiligmetmedicijnen.nl en www.apotheek.nl. Het CBR neemt tot slot bij de beoordeling van rijgeschiktheid van een bestuurder de risico's van combinatiegebruik mee. De beoordeling doet zij op basis van de Regeling eisen geschiktheid 2000. Deze regeling wordt continu aangepast aan de adviezen van de Gezondheidsraad en de Europese regelgeving. Op de website van het CBR is eveneens informatie over medicijngebruik in het verkeer te vinden.

18

Welke onderdelen van het gerichte beleid op onervaren verkeersdeelnemers bleken wel en niet effectief?

Antwoord 18:

De effectiviteit van verkeerseducatie is maar tot op zekere hoogte meetbaar. Het gedrag van verkeersdeelnemers wordt door meer factoren beïnvloed dan educatie. Het is juist de samenhang van verschillende maatregelen die het verschil maken. Er wordt actief ingezet op de onervaren verkeersdeelnemers. Elk jaar in april nemen 200.000 basisschoolleerlingen deel aan het VVN theoretisch Verkeersexamen. De leerlingen krijgen 25 vragen in de rol van fietser, voetganger en passagier uit de domeinen kennis, veiligheidsbewustzijn, houding en vaardigheden. Tijdens het VVN praktisch Verkeersexamen wordt getoetst of de leerlingen de theorie goed kunnen toepassen in het echte verkeer. Voor middelbare scholieren hebben verschillende partijen educatieprogramma's ontwikkeld.

Verder zijn in de afgelopen jaren de volgende beleidsaanpassingen specifiek gericht op de beginnende onervaren bestuurders doorgevoerd. Er is geëxperimenteerd met begeleid rijden voor 17-jarigen. Het begeleid rijden gaf een positief beeld en is daarom definitief ingevoerd. De beginnersregeling is op verzoek van de Kamer aangescherpt van 3 naar 2 punten. Over de werking van de beginnersregeling is de Kamer door de collega van JenV en mij vorig jaar geïnformeerd (Kamerstuk 29 398, nr. 608). De conclusie was dat het bereik van de beginnersregeling beperkt is.

19

Komt de stijging van het aantal enkelvoudige ongevallen van fietsers voornamelijk door de vergrijzing of zijn hier ook andere oorzaken voor aan te wijzen?

Antwoord 19:

De stijging van het aantal enkelvoudige fietsongevallen is inderdaad voornamelijk het gevolg van een toenemend aantal ouderen op de fiets. Onder andere door de introductie van de elektrische fiets zijn meer ouderen in staat langer en verder te blijven fietsen. Hierdoor is het aantal fietskilometers onder ouderen toegenomen. Omdat ouderen een hoger risico lopen in het verkeer zorgt dat, bij gelijkblijvende omstandigheden, voor meer ongevallen. Verder zijn er in het algemeen meer fietsers op de weg (drukte) wat het risico op ongevallen verhoogt.

20

Hoe kan met zekerheid gezegd worden dat de grootste risico's teruggedrongen zijn, als de SPI's nog niet geformuleerd zijn?

Antwoord 20:

De belangrijkste indicator om te kijken of de grootste risico's zijn teruggedrongen blijft het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden waarover ik elk jaar rapporteer. Daarnaast wordt veel onderzoek gedaan op het gebied van verkeersveiligheid. We kunnen met de kennis van nu al veel zeggen over de risico's van verkeersveiligheid. Met het SPV 2030 slaan we de weg in van meer risicogestuurd werken, een onderdeel hiervan is het komen tot landelijke SPI's. Deze ontwikkeling is toekomstgericht en kan een bijdrage leveren aan de borging van verkeersveiligheid in het beleid. Aan de hand van SPI's kunnen betere doelstellingen worden geformuleerd en kan ook worden nagegaan welke maatregelen de verkeersveiligheid vergroten.

21

Welke periode voor actualisatie van de agenda's is voorzien?

Antwoord 21:

Iedere 2 jaar wordt het landelijk actieprogramma aangepast met maatregelen die erop gericht zijn de gestelde toekomstbeelden en resultaten voor 2030 te halen. Ook regionaal en lokaal worden met behulp van aanjaagteams uitvoeringsplannen opgesteld die periodiek worden aangepast.

22

Wat houden de CROW-richtlijnen in?

Antwoord 22:

Het CROW is een kennisplatform dat onder andere in samenwerking met decentrale wegbeheerders richtlijnen voor de weginrichting formuleert. De CROW-richtlijnen zijn hulpmiddelen waarmee wegbeheerders een verkeersveilige oplossing kunnen ontwerpen waarbij ook andere relevante aspecten, zoals de doorstroming van het verkeer, zo goed mogelijk wordt gegarandeerd. De richtlijnen bieden standaardoplossingen voor de inrichting en uitrusting van de verschillende typen wegen. De kennis die CROW in haar richtlijnen opneemt is de laatste stand der kennis en is gebaseerd op (wetenschappelijk) onderzoek en op ervaringen uit de praktijk.

23

Wat wordt er bedoeld met conflictsituaties op provinciale wegen?

Antwoord 23:

Provinciale wegen kenmerken zich veelal doordat de twee rijrichtingen vaak niet fysiek van elkaar gescheiden zijn, er obstakels in de bermen aanwezig kunnen zijn en er gelijkvloerse kruisingen zijn met andere wegen. Hierdoor kunnen conflictsituaties ontstaan zoals wanneer een voertuig door een verkeerde manoeuvre op de verkeerde weghelft raakt of in de berm. Daarbij is er kans op een ongeval met een tegenligger of een obstakel. Op gelijkvloerse kruisingen is er een risico op ongevallen met kruisend verkeer.

24

Wat wordt er verstaan onder een «voor de weggebruiker geloofwaardige inrichting van wegen en fietspaden»?

Antwoord 24:

Een geloofwaardige inrichting van wegen en fietspaden betekent dat de inrichting past bij de verwachting van de weggebruiker en daardoor het juiste rijgedrag oproept van deze weggebruikers.

25

Dient het afwijken van een richtlijn op het gebied van verkeersveiligheid gemotiveerd te worden of mag dit ook zonder motivatie?

Antwoord 25:

Richtlijnen bieden standaardoplossingen voor de inrichting en uitrusting van de verschillende typen wegen. Wegbeheerders kunnen afwijken van richtlijnen, bijvoorbeeld om maatwerk toe te passen. Zie ook het antwoord op vraag 2.

26

Hoe kunnen we ervoor zorgen dat een risicogestuurde aanpak gemeengoed wordt onder wegbeheerders?

Antwoord 26:

Al in 2019 wordt aan wegbeheerders gevraagd te komen met risicoanalyses, dit zal voor nu op basis zijn van de huidige beschikbare informatie. De ervaringen met deze risicoanalyses zullen bijdragen aan het verder vorm geven van de risicogestuurde werkwijze samen met de medeoverheden. De medeoverheden worden verder ondersteund bij het risicogestuurd werken. Het kenniscentrum, dat start in 2019 borgt de ontwikkeling, het delen en het verspreiden van kennis over de risicogestuurde aanpak.

27

Waarom is ervoor gekozen gebruik te maken van verschillende methoden om risicofactoren van wegen in kaart te brengen? Zou eenzelfde systeem voor alle wegen niet de meest eenduidige weergave van de risico's bewerkstelligen?

Antwoord 27:

Het SPV 2030 ontwikkelt een risicogestuurde aanpak, samen met wegbeheerders. Door verschillende partijen zijn reeds methoden ontwikkeld om op basis van beschikbare en toepasbare data (lokale) risico's in het verkeerssysteem te kunnen identificeren. Deze methoden kunnen naast elkaar bestaan, maar moeten wel hetzelfde doel dienen: een veiligere inrichting. Op basis van de ervaringen en de (door)ontwikkeling van data en methoden kunnen op termijn gezamenlijk afspraken worden gemaakt over methoden en indicatoren om risico's te identificeren en te kwantificeren.

28

Gaat u de 2020-doelen loslaten (maximaal 500 verkeersdoden, maximaal 15.600 ernstig gewonden), als u nu aangeeft dat u op nul verkeersslachtoffers wilt uitkomen? Blijft 500 een tussendoel? Hoe bepalen we of we op de goede weg zijn, als nul het (in uw woorden «onrealistische») doel is?

Antwoord 28:

Om te bepalen of we op de goede weg zijn blijf ik zoals nu het geval is elk jaar rapporteren over het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden als indicator voor de verkeersveiligheid.

29

Waarom richten alle maatregelen voor de verkeersveiligheid van kinderen zich op het gedrag van kinderen en niet op het gedrag van de automobilisten? Licht er niet een veel grotere verantwoordelijkheid bij de automobilist dan bij het kind dat slachtoffer wordt? Is het gedrag van automobilisten of de keuze van beleidsmakers niet veel eenvoudiger te beïnvloeden dan het per definitie onvoorspelbare, impulsieve en irrationele gedrag van kinderen?

Antwoord 29:

Voor kinderen kunnen verkeersveiligheidsrisico's liggen in te weinig zelfstandig deelnemen aan het verkeer, onveilige verkeerssituaties op weg naar school en te hard rijden in een woonwijk. Afhankelijk van het geconstateerde risico worden verschillende partijen betrokken bij mogelijke maatregelen. Het zal in veel gevallen een kwestie van én aanleren van verkeersgedrag aan kinderen én aanpakken van verkeersonveilige situaties in de omgeving van het kind zijn. Ouders hebben hier een grote verantwoordelijkheid in. Zij geven het voorbeeld en zorgen voor een veilige fiets en fietsverlichting. Er ligt verder een verantwoordelijkheid bij automobilisten en andere verkeersdeelnemers om rekening te houden met kwetsbare verkeersdeelnemers als kinderen.

30

Behoort het verlagen en handhaven van de snelheid niet tot het laaghangende fruit/no-regret dat we als eerste moeten aanpakken als een derde van de verkeersdoden door een te hoge snelheid wordt veroorzaakt?

Antwoord 30:

Een te hoge snelheid is een belangrijke reden van ongevallen. Daarom is snelheid in het verkeer ook een specifiek thema in het strategisch plan. Zoals daar aangegeven is het van belang dat de snelheidslimieten op wegen veilig en geloofwaardig zijn. Juist vanwege het belang van een geloofwaardige en veilige limiet wil ik voor snelheden een Safety Performance Indicator specificeren om wegbeheerders te helpen met de inrichting van die wegen. Daarnaast is snelheid een prioriteit voor de handhaving door de teams Verkeer en worden er digitale handhavingsmiddelen ingezet om te controleren op snelheidsovertredingen.

31

Wat zijn de kosten en baten van (fors meer) snelheidscontroles?

Antwoord 31:

De kosten en baten van snelheidscontroles verschillen per handhavingsmiddel en per locatie. Op de ene weg zullen immers meer snelheidsovertredingen worden geconstateerd dan op een andere weg. De inzet is, los van de kosten en ontvangsten, locaties te kiezen waar de handhavingsmiddelen een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Handhaving is onderdeel van een integrale aanpak van het te snel rijden en kan niet los worden gezien van andere maatregelen op het gebied van infrastructuur en educatie om te snel rijden aan te pakken.

32

Als het niet mogelijk is alle (nieuwe) modaliteiten een eigen plaats op de weg te geven, welke zouden dan idealiter gecombineerd kunnen of moeten worden en waarom?

Antwoord 32:

Zoals ik in het Strategisch Plan aangeef, is het toekomstbeeld dat de wegbeheerders bewust keuzes maken over hoe zij hun wegennet inrichten op basis van drukte en verschillen in massa en snelheid. Op deze wijze kunnen verschillende modaliteiten gecombineerd worden. Dat gebeurt momenteel al bij maatwerk-maatregelen zoals «auto te gast» en het ANWB-initiatief »Verkeer in de stad», waarbij wegen worden gecategoriseerd naar voertuigfamilie en modaliteiten dus worden gecombineerd of gescheiden op basis van massa en snelheid.

33

Hoe gaan de behoefte aan maatwerk en regionale/landelijke richtlijnen hand in hand?

Antwoord 33:

Richtlijnen bieden standaardoplossingen voor de inrichting en uitrusting van de verschillende typen wegen. Het op voorhand voldoen aan de richtlijnen garandeert niet altijd de meest veilige inrichting in de praktijk-situatie, bijvoorbeeld omdat er onvoldoende ruimte is om een voorkeurs-ontwerp aan te leggen of de verdeling van de verkeersstromen anders is dan in de richtlijnen wordt aangehouden.

Wegbeheerders kunnen afwijken van richtlijnen om maatwerk toe te passen, maar hiervoor is wel een goede motivering van de belangen nodig.

34

Welke data over infrastructuur en voertuigen worden als bruikbaar beschouwd en hoe wordt hierbij de privacy van de gebruiker gewaarborgd?

Antwoord 34:

Er zijn diverse databronnen die voor verkeersveiligheid als bruikbaar kunnen worden beschouwd die het Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) heeft verzameld. Denk hierbij aan data over de kwaliteitskenmerken van infrastructuur en over geanonimiseerde snelheidsgegevens van wegverkeer.

Voor de inwinning, verwerking en toepassing van data is altijd de Algemene Verordening Gegevensbescherming van toepassing.

35

In hoeverre maken nieuwe en intelligente systemen van voertuigen nu al deel uit van voorlichting, opleiding en examinering van verkeersdeelnemers?

Antwoord 35:

Nieuwe en intelligente systemen van voertuigen worden in het bestaande opleidingsprogramma opgenomen. In het kader van de bijscholing voor rijinstructeurs bestaan er ADAS-bijscholingen (Advanced Driver Assistance Systems) die de instructeurs kunnen volgen. Hierop aansluitend zijn in zowel het theorie- als praktijkexamen vragen en onderdelen opgenomen die aandacht besteden aan ADAS. Dit komt bij de doorontwikkeling van het praktijkexamen ook aan de orde en is mede afhankelijk van onder andere de penetratiegraad van dergelijke systemen.

36

Op welke manier wordt ervoor gezorgd dat kwetsbare verkeersdeelnemers over voldoende kennis en inzicht beschikken om een onderbouwde keuze voor een bepaalde modaliteit te maken?

Antwoord 36:

Niet alleen voor de kwetsbare verkeersdeelnemers maar voor alle verkeersdeelnemers wil de overheid aandacht schenken aan de keuzemogelijkheden voor vervoer. De keuze zal worden gefaciliteerd door voorlichting en educatie, het opstellen van keuzewijzers en innovatieve concepten als MaaS die de diverse mobiliteitsmogelijkheden in beeld brengen.

37

Wat is een (mogelijke) verklaring voor het feit dat er slechts beperkt gebruikgemaakt wordt van 2ToDrive?

Antwoord 37:

De belangrijkste redenen voor jongeren om gebruik te maken van het examen op 17-jarige leeftijd zijn dat ze dan direct na hun 18e verjaardag

zelfstandig mogen autorijden en dat ze het leuk vinden om ook al vóór die tijd een auto te mogen besturen. Een deel wacht wel met rijden tot na de 18^e verjaardag waarmee kosten worden bespaard. Daarnaast is er een groep jongeren die het halen van een rijbewijs uitstelt tot een later moment vanuit bijvoorbeeld financiële overwegingen.

38

Wanneer verwacht u dat een dergelijke «speekseltester» gebruikt kan gaan worden?

Antwoord 38:

De huidige speekseltester wordt door de politie gebruikt sinds 1 juli 2017. De politie kan met de huidige tester 12 stoffen detecteren die in drugs voorkomen. De speekseltester wordt door de markt ontwikkeld. De verwachting is dat de tester verder wordt doorontwikkeld, waardoor mogelijk op meer soorten drugs kan worden gecontroleerd.

39

Zijn de middelen beschikbaar om meer permanente en automatische vormen van handhaving toe te passen?

Antwoord 39:

Het openbaar ministerie ontvangt vanuit het Ministerie van Justitie en Veiligheid jaarlijks een (verkeers)budget (artikel 33.3 van de begroting). Uit dit (verkeers)budget worden onder meer de aanschaf, het onderhoud en het beheer van de digitale flitspalen, trajectcontrolesystemen en nieuwe handhavingsmiddelen gefinancierd. Voor 2019 geldt dat wordt overgegaan tot de plaatsing van 20 nieuwe trajectcontrolesystemen op N-wegen.

40

Worden gegevens over afleiding en de effecten hiervan op de verkeersveiligheid voortaan wel geregistreerd en verzameld, aangezien deze nu ontbreken?

Antwoord 40:

De relatie tussen ongevallen en afleiding is lastig vast te stellen en wordt niet geregistreerd door de politie. Als iemand een voorrangsfout maakt doordat de bestuurder was afgeleid door een reclamebord, bedienen van de muziek of telefoon dan kan het zo zijn dat de voorrangsfout wordt geregistreerd en niet het feit dat hij afgeleid werd. We gaan monitoren hoe mensen omgaan met hun telefoon in het verkeer om zo de trend te volgen.

41

Waar zal nu voornamelijk op ingezet worden, nu blijkt dat alleen bewustwording van risico's van gedrag niet genoeg lijkt om gedrag te veranderen?

Antwoord 41:

Bewustwording alleen is inderdaad niet genoeg. Daarvoor is de verleiding van binnenkomende berichten vaak te groot. Zoals in het SPV omschreven staat zetten we in op het voorkomen van binnenkomende berichten onderweg. Dit doen we door oa producenten van telefoons en apps maar ook werkgevers te maatregelen te laten nemen. We vragen hen acties te nemen om hun product dienst en/of bedrijfsvoering zo in te richten dat verkeersdeelnemers wel de voordelen van onder andere smartphones benutten (navigatie) maar niet afgeleid worden door binnenkomende berichten. Hiervoor is het convenant «Veilig gebruik Smartfuncties in het verkeer» dat inmiddels door zo'n 50 partijen

ondertekend is, in september 2017 gelanceerd. Samen met de partijen ga ik kijken welke vervolgstappen we kunnen nemen.

Daarnaast werken we aan een herziening van art. 61a van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens waarin handheld telefoongebruik geregeld is. Het verbod op handheld telefoongebruik wordt hiermee uitgebreid naar fietsers en trambestuurders. Ook vallen straks alle mobiele elektronisch apparaten die gebruikt kunnen worden voor communicatie of informatieverwerking, zoals muzikspelers en tablets, onder het verbod. Ook het vasthouden van deze andere apparaten kan immers de verkeersveiligheid in gevaar brengen. Daarnaast wordt de handhaving hierdoor eenvoudiger. Het verschil tussen een muzikspeler en een telefoon is vaak moeilijk te zien en leidt tot discussie. Met deze aanpassing worden ook toekomstige vormen van handhaving op handheld telefoongebruik mogelijk.

42

Wordt er, gezien de link tussen meerdere overtredingen per voertuig en de betrokkenheid bij verkeersongevallen, gekeken naar maatregelen waarbij veelplegers zwaarder gestraft kunnen worden?

Antwoord 42:

Indien bestuurders een overtreding en/of misdrijf begaan die strafrechtelijk wordt afgedaan, kan bij het opleggen van de straf reeds rekening worden gehouden met recidive. Met het wetsvoorstel aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten, dat aan uw Kamer is aangeboden, wordt de strafmaat van een aantal ernstige verkeersdelicten verhoogd. Hiermee wordt het mogelijk (ook voor recidivisten) voor deze delicten hogere straffen op te leggen. Daarnaast wordt in algemene zin onderzocht hoe veelplegers in het verkeer het beste kunnen worden aangepakt (maatregel 55 van het Landelijk Actieplan verkeersveiligheid).

43

Op basis waarvan worden de regio's in de governancestructuur afgebakend?

Antwoord 43:

Voor zover mogelijk wordt voor de uitvoering van het SPV 2030 aangesloten bij bestaande regionale overleggen over verkeersveiligheid.