

Vergaderjaar 2017–2018

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

34 775 A

**Vaststelling van de begrotingsstaat van het
Infrastructuurfonds voor het jaar 2018**

Nr. 606

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-
STAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 juli 2018

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

Afleiding in het verkeer

Tijdens de afgelopen overleggen in de Tweede Kamer is het onderwerp afleiding in het verkeer vaak aan de orde geweest. Aangezien sociale media voor veel mensen niet meer weg te denken zijn vergt dit een brede aanpak. Op dit moment lopen drie initiatieven, namelijk het convenant «Veilig gebruik smartfuncties in het verkeer», een hierop aansluitende publiekscampagne en het instellen van een verbod op handheld telefoongebruik op de fiets.

In september 2017 heeft het Ministerie van IenW, samen met maatschappelijke en marktpartijen, het convenant «Veilig gebruik smartfuncties in het verkeer» gelanceerd. Inmiddels hebben 50 partijen – waaronder producenten, verzekeraars, autoleasemaatschappijen, transportorganisaties en werkgevers – getekend en is toegezegd dat zij concrete acties gaan ondernemen. We gaan door met werven van nieuwe partijen zodat we met zoveel mogelijk organisaties werken aan een verdere invulling van een veilige norm om afleiding door smartfuncties te voorkomen, ieder vanuit zijn eigen mogelijkheden.

De technische instrumenten die nu op de markt zijn om handheld telefoongebruik in het verkeer te voorkomen zijn verschillende varianten van een «automodus». Dit is een functie die ervoor zorgt dat je onderweg geen berichten binnen krijgt en eventueel een bericht terugstuurt naar de verzender dat je niet kan antwoorden. Omdat deze systemen niet weten of

je bestuurder of passagier bent of in de trein zit, werken deze op vrijwillige basis. In het kader van het convenant zullen we met marktpartijen blijven zoeken naar verbeteringen van deze technische instrumenten en manieren om het gebruik hiervan te stimuleren. Dit in antwoord op de motie van het lid Van Tongeren¹. Daarnaast heb ik de medewerkers van mijn ministerie opgeroepen de automodus te activeren op hun smartphones en heb ik mijn collegaministers gevraagd hetzelfde te doen.

In reactie op de moties van het lid Van Helvert² en van de leden Von Martels en Dijkstra³ kan ik melden dat de nieuwe campagne tegen afleiding in het verkeer door smartphones begin september van start gaat. Met deze campagne lanceren we tevens een beeldmerk dat, net als Bob, lange tijd symbool kan staan voor de nieuwe norm voor zowel de fiets als gemotoriseerd verkeer. De inhoud en planning worden afgestemd met maatschappelijke organisaties, zodat de campagne door alle campagnepartners wordt gedragen en zij in hun uitingen gebruik kunnen maken van het beeldmerk en de campagne middelen.

Ik ben van mening dat een verbod op handheld telefoongebruik op de fiets helderheid schept en mede de sociale norm bepaalt. Daarom wil ik, mede na overleg met de Raad van State, het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 zodanig aanpassen dat handheld telefoongebruik verboden wordt, vergelijkbaar met de regeling voor automobilisten. U kunt later dit jaar het voorstel verwachten in het kader van de voorhangprocedure.

Rijgeschiktheid

Rijden onder invloed

Sinds 1999 wordt structureel onderzoek gedaan naar het rijden onder invloed van alcohol in Nederland. In samenwerking met de politie worden sinds 2011 tweejaarlijks alcoholcontroles (alcoholfuiken) uitgevoerd in de weekendnachten. Bij deze brief voeg ik de resultaten van het onderzoek over 2017⁴ (bijlage 1)⁵.

Het percentage overtreders is na twee constante periodes gedaald van 1,7 procent naar 1,4 procent in 2017. Het aantal zware overtreders (1,3% of meer) is gedaald van 0,3 naar 0,1. Verder verschuift het aandeel overtreders van de landelijke gebieden door de jaren heen naar meer stedelijke gebieden. In de regio's Limburg en Noord-Nederland worden in 2017 de meeste overtredingen geconstateerd.

Mannen zijn vaker in overtreding dan vrouwen, maar de verschillen worden kleiner. Mannen van 35 tot 49 zijn het meest in overtreding, onder de vrouwen is dit de leeftijdscategorie tussen de 25 en 34 jaar.

In 2017 zijn zo'n 13.000 blaastesten afgenomen, waar in 2015 nog 16.000 blaastesten werden afgenomen. De reden voor de afname van het aantal blaastesten is het afnemende aanbod van automobilisten bij alcoholcontroles. Mogelijk is dit een effect van het waarschuwen voor alcoholcontroles via sociale media. Ik ga met de onderzoekers na wat dit betekent voor het onderzoek in 2019.

¹ Kamerstuk 34 775 XII, nr. 26

² Kamerstuk 29 398, nr. 512

³ Kamerstuk 34 775 XII, nr. 27

⁴ RWS – Rijden onder invloed in Nederland in 2002–2017 (juni 2018)

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Medische rijgeschiktheid

In antwoord op een vraag van het lid Helvert tijdens het mondelinge vragenuur op 3 april jl.⁶ heb ik uw Kamer toegezegd u te informeren over het aantal examenlocaties voor mensen met een stoornis, zoals autisme. Het afleggen van een rijexamen, ook door mensen met autisme, kan op elk van de 53 CBR-locaties plaatsvinden. Voorafgaand aan een rijexamen beoordeelt een medisch specialist of een persoon met autisme geschikt is om deel te nemen aan het verkeer. Na gebleken geschiktheid volgt na een eerste aanvraag bij het CBR een rijtest. In 2017 heeft het CBR het aantal locaties voor het afnemen van rijtesten (auto en motor) in nauw overleg met de branchepartijen teruggebracht van 53 naar 31. De reden hiervoor was dat een aantal locaties niet geschikt was voor de doelgroep (te rommelig, inhuizen bij andere organisatie, slechte openingstijden etc.). De inzet en beschikbaarheid van de beschikbare deskundigen praktische rijgeschiktheid op de overgebleven locaties is door het terugbrengen van het aantal locaties vergroot. Daarnaast heeft het terugbrengen van het aantal locaties het mogelijk gemaakt om de burger zelf zijn rijtest te laten plannen via mijn cbr.

Om de mobiliteit van personen met een medische aandoening zo optimaal mogelijk te faciliteren heb ik de gezondheidsraad gevraagd mij hierover regelmatig te adviseren. Deze advisering heeft ertoe geleid dat vanaf eind 2017 aanpassingen zijn doorgevoerd in de regelgeving voor de volgende aandoeningen: narcolepsie en idiopathische hypsomnie, diabetes mellitus en hart- en vaatziekten. Daarmee is wederom een deel van de medische vereisten verduidelijkt en versoepeld zonder negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid. De gezondheidsraad heeft mij onlangs positief geadviseerd over curatief behandelde hersentumoren, hypofysetumoren, schizofreniespectrumstoornissen en andere psychotische stoornissen. Ik ben voornemens nog in 2018 de regelgeving hierop aan te passen.

Wegvervoer

Vrachtwagen parkeren

Zoals aan uw Kamer tijdens het AO MIRT van 27 juni jl. (Kamerstuk 34 775 A, nr. 75) toegezegd informeer ik u hierbij over de capaciteit en handhaving op truckparkings langs de goederencorridors. Voor wat betreft de bestaande capaciteit verwijs ik naar pagina 85 van het rapport «*MIRT onderzoek goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost*» zoals aangeboden aan uw Kamer op 7 juli 2017⁷. Uit objectieve tellingen die zijn uitgevoerd op verzorgingsplaatsen en private parkings langs de corridors is gebleken dat het huidige aanbod aan parkeervoorzieningen zowel kwantitatief als kwalitatief onvoldoende aansluit bij de vraag naar parkeergelegenheid voor het doorbrengen van de lange rust van vrachtwagenchauffeurs. De knelpunten doen zich met name voor rond logistieke hotspots en nabij landsgrenzen. Zoals eerder aan uw Kamer gemeld⁸ handhaaft de Inspectie Leefomgeving en Transport risicogericht en op parkeerplaatsen waar de meeste overlast is. Dit geldt ook voor de goederencorridors. Tot nu toe heeft de inspectie in totaal 401 chauffeurs gecontroleerd. De ILT heeft 103 boeterapporten opgesteld, omdat chauffeurs hun verplichte wekelijkse rust in de vrachtauto hebben doorgebracht. De handhaving op de normale wekelijkse rust in het voertuig maakt ook deel uit van de reguliere controles op rij- en rusttijden.

⁶ Handelingen II 2017/18, nr. 68

⁷ Kamerstuk 34 550, nr. 63

⁸ Kamerstuk 34 734, nr. 20

In het kader van het programma Goederencorridors wordt gestreefd naar uitbreiding van het aantal beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen. Hiertoe is een plan van aanpak Vrachtwagenparkeren opgesteld. Conform de toezegging gedaan tijdens het AO Transportraad van 30 mei jl. (Kamerstuk 21 501–33, nr. 715) en het AO MIRT van 27 juni jl. bied ik u bij deze het plan van aanpak aan als bijlage (bijlage 2)⁹. Dit plan van aanpak moet worden beschouwd als een groeidocument en behelst in eerste instantie de beantwoording van een aantal onderzoeksvragen over o.a. waar kansrijke plekken zijn om op beide goederencorridors meer beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen te realiseren. De ambitie van de regionale corridorpartijen is om najaar 2018 concrete afspraken te maken over de ontwikkeling van nieuwe vrachtwagenparkeerplaatsen en zo mogelijk pilots te starten langs de corridors.

Bij de inventarisatie van geschikte locaties voor private vrachtwagenparkeerplaatsen wordt ook gekeken naar beschikbare Rijksterreinen. Ter uitvoering van de motie van de leden Remco Dijkstra en Von Martels¹⁰ heeft Rijkswaterstaat (hierna RWS) aan de hand van een aantal criteria Rijksterreinen geïdentificeerd die voldoen aan criteria voor mogelijke vrachtwagenparkeerplaatsen zoals voldoende grootte, ontsluiting via de openbare weg en «geen Natura 2000». In een vervolgsan wordt door RWS gezien welke van deze terreinen in de buurt liggen van acute knelpunten, welke daarvan op korte termijn beschikbaar zijn en welke in potentie geschikt zijn voor de ontwikkeling van een vrachtwagenparkeerplaats. Na afronding van deze actie wordt duidelijk welke percelen beschikbaar kunnen worden gesteld aan een private partij. De resultaten worden in het najaar besproken met de betrokken provincies en bedrijfsleven en meegenomen bij de uitvoering van het Plan van aanpak Vrachtwagenparkeren.

Vakbekwaamheid beroepschauffeurs (code 95)

De Europese Commissie heeft Nederland in een Met Reden Omkleed Advies dd. 29 september 2016¹¹ erop aangesproken dat een groot aantal houders van een rijbewijs C en/of D, geboren voor 1 juli 1955, een code 95 (bewijs van vakbekwaamheid beroepschauffeurs) op het rijbewijs hebben, zonder dat zij de hiervoor verplichte nascholing hebben gedaan. Momenteel gaat het om ca. 90.000 personen. Deze code 95 is tot 1 juni 2015 langs administratieve weg aan deze personen verstrekt bij het verlengen/omwisselen van het rijbewijs op basis van een destijds naar Nederlands recht geldende uitzondering op de verplichting tot het om de vijf jaar volgen van nascholing. Per 1 juni 2015 is deze uitzondering geschrapt en is gestopt met het zonder bewijs van gevolgde nascholing verstrekken van de code 95 aan personen geboren voor 1 juli 1955.

Op basis van een onderzoek is nader in beeld gebracht hoeveel van hen de komende jaren het rijbewijs zullen moeten vernieuwen en hoe groot de groep actieve oudere chauffeurs is die voorlopig wil doorgaan met de uitoefening van het beroep. Hieruit is gebleken dat een relatief grote groep na 2020 nog actief zal zijn. Om een infractieprocedure bij het Hof van Justitie van de Europese Unie te voorkomen, zal het kabinet een wetswijziging voorstellen die het mogelijk maakt de langs administratieve weg verstrekte codes 95 in te trekken. Naar verwachting zal op het moment van inwerkingtreding van de wetswijziging de groep die hiermee te maken krijgt zijn gereduceerd tot circa 30.000, waarvan ongeveer 11.000 beroepschauffeurs. De beroepschauffeurs zullen alsnog tijdig nascholing

⁹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

¹⁰ Kamerstuk 34 775 XII, nr. 17

¹¹ C 2016/6187 final

moeten volgen om beroepsmatig te kunnen blijven rijden. De overige rijbewijshouders zijn alleen verplicht hun rijbewijs om te wisselen voor een exemplaar zonder code 95. In overleg met de branchepartijen is gebleken dat werkgevers deze bijscholing zien als onderdeel van het pakket om oudere chauffeurs zoveel mogelijk te blijven inzetten komende jaren.

Maatregelen weeralarm

Zoals tijdens het AO van 13 maart jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 604) toegezegd informeer ik u hierbij over Safety Deals. Safety Deal is de verzamelnaam voor initiatieven vanuit de markt waarbij partners in logistieke ketens zich samen inzetten voor het verbeteren van de veiligheidscultuur in deze vervoersketen: opdrachtgever, transportonderneming en chauffeur. Het kan hierbij gaan om zaken zoals bijvoorbeeld de rij- en rusttijden, correcte belading en goed opgeleide vakbekwame chauffeurs. De Safety Deal «Vertrouwen in Veiligheid» die in de Kamerbrief van 6 maart jl.¹² wordt genoemd, is de eerste overeenkomst die expliciet ook ingaat op situaties van extreem weer. Bijvoorbeeld dat de werkgever bij extreem weer de chauffeur niet laat rijden en contact opneemt met de opdrachtgever. Het is belangrijk dat afspraken over handelen tijdens weeralarm van tevoren zijn gemaakt. Bij de evaluatie van het weeralarm door evofenedex en Transport Logistiek Nederland (TLN) met hun achterban bleek dat afspraken over dit onderwerp in diverse vervoerketens nu al regelmatig aan de orde komen tijdens contractbesprekingen.

Zoals in mijn brief ook gemeld heb ik de STIMVA¹³ partijen gevraagd om hun expertise in te brengen bij het formuleren van concrete handelingsperspectieven voor chauffeurs en bedrijven bij weeralarm en hun bevindingen aan mij terug te melden. Het uitgangspunt voor alle STIMVA partijen is helder: veiligheid gaat altijd boven levertijd! Iedere betrokkene heeft hierbij een eigen verantwoordelijkheid.

Ik ben het met de STIMVA partijen eens dat het bevorderen van de veiligheidscultuur en communicatie belangrijk zijn. Ik ben blij dat we sinds kort via Talking Traffic binnen- en buitenlandse chauffeurs middels in-car technologie over lokale weersomstandigheden snel en realtime kunnen informeren. Dat gebeurt met begrijpelijke iconen die hierdoor internationaal toegankelijk zijn. Om hier toegang tot te krijgen is een app op de smartphone of een up-to-date navigatiesysteem voldoende. Ook voorafgaand zijn alle actuele weerwaarschuwingen van de verschillende Europese landen beschikbaar op de site www.meteoalarm.eu.

De STIMVA partijen stellen concrete handelingsadviezen met betrekking tot extreme weersomstandigheden voor chauffeurs en bedrijven ter beschikking. Daarnaast zal er vanuit verzekeraars in het kader van preventieprogramma's aandacht voor dit onderwerp worden gevraagd. In de zakelijke verzekeringsmarkt is sprake van hoge eigen risico's voor transporteurs, waardoor er al een ingebouwde prikkel is om schade te voorkomen.

¹² Kamerstuk 29 398, nr. 587

¹³ In het samenwerkingsverband Stichting Incident Management Vrachtauto's (STIMVA) hebben Verbond van Verzekeraars, de brancheorganisaties Transport Logistiek Nederland (TLN), evofenedex, Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) en Rijkswaterstaat (ook namens de overige wegbeheerders) zitting.

Evaluatierapport invoering trekker rijbewijs

Om uitvoering te geven aan het amendement dat door het lid Visser op 10 april 2014 is ingediend¹⁴ bied ik u het Eindrapport evaluatie invoering T-rijbewijs aan (bijlage 3)¹⁵.

Uit het rapport blijkt dat het lastig is de effecten van de invoering van het T-rijbewijs op de verkeersveiligheid te kunnen vaststellen. In de evaluatie zijn wel positieve veranderingen geïdentificeerd op het gebied van rijbekwaamheid van de bestuurders en grotere bewustwording van rijden met (land)bouwvoertuigen en MBBS (Motorrijtuig Met Beperkte Snelheid). Deze ontwikkelingen maken het aannemelijk dat de verkeersveiligheid zal toenemen als gevolg van de invoering van het T-rijbewijs.

In het rapport worden aanbevelingen gedaan om de effecten van het T-rijbewijs in de toekomst te optimaliseren. De meeste daarvan zijn reeds of worden in andere trajecten meegenomen (meer aandacht voor hogere orde vaardigheden in het examen, verkeerseducatie voor jonge bestuurders gericht op het verhogen van de motivatie om veilig te rijden en intensiveren handhaving door invoering wetgeving kentekening en snelheidsverhoging). De aanbeveling onderzoek te doen naar de haalbaarheid voor lichtere voertuigen een aparte categorie T-light in te voeren zal ik oppakken.

Vervolg enquête Europese Commissie over mogelijke herziening richtlijnen tunnelveiligheid en beheer verkeersveiligheid

Bij brief van 27 juli 2017¹⁶ heb ik uw Kamer op de hoogte gesteld van de Nederlandse reactie op een enquête van de Europese Commissie over de mogelijke herziening van de tunnelrichtlijn (2004/54/EC) en de richtlijn beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (2008/96/EC).

Het Nederlandse standpunt hield kort samengevat in dat herziening van de Europese regelgeving niet zou leiden tot wezenlijke verbetering van de veiligheid. De Commissie heeft naar aanleiding van de enquête besloten de tunnelrichtlijn niet te herzien. De richtlijn beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur wordt wel herzien. Hierover bent u op 22 juni middels een BNC-fiche¹⁷ geïnformeerd.

Filevrije dag

In het debat over filedruk op 20 juni jl. (Handelingen II 2017/18, nr. 96, Debat over de groeiende filedruk) werd gevraagd of het ministerie bereid is zich aan de sluiten bij het platform «Uit de File, aan het Werk» dat streeft naar een filevrije dag op 13 november van dit jaar. In reactie op die vraag het volgende. Ik ben blij met deze maatschappelijke betrokkenheid bij het aanpakken van de fileproblematiek. Overheid, bedrijven en automobilisten hebben hier immers allemaal een rol in. Het organiseren van een filevrije dag draagt bij aan het bewustzijn van de invloed van ieders eigen gedrag. Bedrijven kunnen zorgen voor blijvende veranderingen in gedrag, met behulp van goede voorzieningen voor werken op afstand, afspraken over aanwezigheid en/of over gebruik en vergoeding van openbaar vervoer en fiets. Voor de rijksoverheid is dit de staande praktijk; zij stimuleert haar medewerkers het hele jaar door om zoveel mogelijk met openbaar vervoer en fiets naar het werk te komen, en biedt

¹⁴ Kamerstuk 33 781, nr. 8

¹⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

¹⁶ Kamerstuk 22 112, nr. 2378

¹⁷ Kamerstuk 22 112, nr. 2597

medewerkers goede faciliteiten voor werken op afstand. Hoewel ik het initiatief waardeer, participeert het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om die reden niet in het platform «Uit de File, aan het Werk».

Fietsveiligheid

Programma Doortrappen en fietsveiligheid

Tijdens het AO Verkeersveiligheid van 13 maart jl. heb ik toegezegd uw Kamer vóór de zomer te informeren over de verbetering van de fietsveiligheid in het algemeen en specifiek over de voortgang van het programma Doortrappen.

In Nederland wordt steeds meer en tot op steeds hogere leeftijd gefietst. Dat is gezond en kan ik alleen maar aanmoedigen. Dit betekent wel dat het steeds drukker wordt op de Nederlandse fietspaden. De infrastructuur en het onderhoud moeten ondersteunend zijn aan de behoefte van deze vele fietsers. Daarom worden gemeenten ondersteund met handreikingen over het veilig inrichten van fietspaden, zoals een aanpak voor het nemen van maatregelen als het verwijderen van paaltjes op het fietspad, het vaststellen van strooiroutes tegen gladde fietspaden, het aanleggen van vergevingsgezinde schuine stoepranden naast fietspaden, het inrichten van fietsstraten, het veilig inrichten van tweerichtings fietspaden en het creëren van voldoende ruimte voor fietsers bij verkeerslichten.

Dit sluit aan bij het omschakelen naar een risicogestuurde aanpak waarop wordt ingezet in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid: gemeenten brengen eerst in kaart waar fietspaden een veiligheidsrisico kennen en bepalen vervolgens, met behulp van genoemde handreikingen, welke maatregelen nodig zijn. Daarnaast blijf ik de campagne fietsverlichting ondersteunen. Het tweejaarlijks onderzoek naar lichtvoering (bijlage 4)¹⁸ heeft aangetoond dat het gebruik van fietsverlichting in de lift zit. In 2017 steeg het gebruik van fietsverlichting sinds het laatste onderzoek van 2015 met 2% tot 66%. Goed dat het is gestegen, maar het blijft nodig hier aandacht voor te vragen zodat dit percentage verder stijgt.

Ik zie dat senioren een kwetsbare groep vormen in het verkeer. Het programma Doortrappen is erop gericht ouderen langere tijd veilig te laten fietsen. Door lokaal samen te werken met bijvoorbeeld fysiotherapeuten, fietsenmakers, klaverjasclubs en de ouderenbond kunnen ouderen op logische momenten tips krijgen om veilig te fietsen. In 2017 is deze aanpak met succes getest in Amersfoort, Alphen a/d Rijn, Amsterdam-Noord en Ouder-Amstel. Bij deze bied ik u het rapport aan waarin is beschreven hoe invulling kan worden gegeven aan de landelijke uitrol van het programma Doortrappen (bijlage 5)¹⁹. Naast de gemeenten Amersfoort, Enschede en Goes, gaan ook de provincies Utrecht, Overijssel, Fryslân en Gelderland en de vervoerregio Amsterdam met een aantal gemeenten aan de slag met «Doortrappen».

Ongevallenregistratie

Verbetering informatieketen verkeersongevallen

Tijdens het Algemeen Overleg van 14 december 2017 (Kamerstuk 29 398, nr. 576) is toegezegd de Kamer verder te informeren over de verbetering van de ongevallenregistratie (BRON). Ook is er een motie ingediend door

¹⁸ Rapport Lichtvoering 2017–2018, raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

¹⁹ Rapportage «Een duurzame organisatie voor Doortrappen», raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

de leden Sienot en Van der Graaf²⁰ over het vergaren van informatie uit verschillende relevante bronnen en het ontsluiten van informatie naar de wegbeheerders.

Uit het eindrapport van RWS Kwaliteitsverbetering informatieketen verkeersongevallenregistratie, dat ik u hierbij aanbied (bijlage 6)²¹ blijkt dat de ongevallenregistratie inmiddels weer van een zodanige kwaliteit is dat wegbeheerders en adviseurs analyses uit kunnen voeren op regionaal niveau ter ondersteuning van de keuzes die zij maken om maatregelen te nemen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Daarbij kunnen zij de ongevalscijfers combineren met data over risico's betreffende het wegontwerp of gedrag. In het rapport zijn conclusies en aanbevelingen opgenomen die ik ter hand neem:

- Het verder verbeteren van de verwerking van politiegegevens in BRON;
- Het gebruiken van ambulancedata om informatie over eenzijdige fietsongevallen toe te kunnen voegen
- Het eerder leveren van de BRON-gegevens aan gebruikers ten behoeve van analyses
- Het voldoen aan de verplichtingen uit de Algemene Verordening Gegevensverwerking (hierna AVG);

Ik ben blij naar aanleiding van dit rapport invulling te kunnen geven aan de wens van de gebruikers om eerder toegang te krijgen tot BRON-gegevens. Nog dit kwartaal kunnen gebruikers de BRON-gegevens over 2017 gebruiken voor het maken van analyses. Al eerder heb ik u gemeld dat nieuwe bronnen als ambulancedata belangrijk zijn, met name voor enkelvoudige fietsongevallen die niet in de politieregistratie voorkomen omdat de politie in veel gevallen niet bij dit soort ongevallen wordt betrokken. Er worden afspraken gemaakt met Ambulance Zorg Nederland (AZN) en de Regionale Ambulance voorzieningen (RAV's) over welke data ter beschikking mogen worden gesteld. Als zich in de toekomst nieuwe bronnen en technieken aandienen dan worden die onderzocht op hun meerwaarde voor de registratie van ongevallen.

Op landelijk niveau is met name de trend in het aantal doden en ernstig gewonden van belang. Het CBS publiceert in het voorjaar de statistiek verkeersdoden. Cijfers over het aantal ernstige verkeersgewonden komen pas aan het eind van het jaar beschikbaar, omdat de SWOV hiervoor BRON-gegevens koppelt aan ziekenhuisgegevens die pas in het najaar beschikbaar komen. Aan het eind van het jaar informeer ik u over de ongevallencijfers en stuur ik u de analyse van de SWOV in hun jaarlijkse monitor.

Rol van conflicterende verkeerslichten bij ongevallen

Tijdens het AO van 14 december 2017 zijn vragen gesteld over het feit dat de meeste dodelijke ongevallen plaatsvinden op kruispunten waar een maximumsnelheid van 50km/u geldt, en de mogelijke rol van conflicterend verkeerslichten. Dit is te verklaren, omdat binnen de bebouwde kom op deze locaties de grote verkeersstromen worden afgewikkeld. Kruispunten op die wegen zijn dus druk waardoor daar relatief veel ongevallen plaatsvinden. Het is mij niet bekend in hoeverre conflicterende verkeerslichten daarbij een rol spelen. Wegbeheerders worden geacht een veilige en geloofwaardige verkeerslichtenregeling als belangrijke randvoorwaarde bij het ontwerp van kruispunten met verkeerslichten te hanteren. Hiervoor bestaan regels en richtlijnen. Weggebruikers kunnen

²⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 580

²¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

klachten over de afstelling van verkeerslichten bij de desbetreffende gemeenten melden.

Charter for Walking

In de motie van de leden Laçin en Van Brenk over voetgangers²², vraagt u mij de Charter for Walking onder de aandacht te brengen van provincies en gemeenten tijdens bestuurlijke overleggen en andere overleggen, zodat gemeenten in navolging van Eindhoven en Tilburg het Charter for Walking gaan ondertekenen en zich hard maken voor belangen van voetgangers en wandelaars, waaronder ouderen en minder validen. In een ambtelijke Stuurgroep Strategisch plan verkeersveiligheid, waaraan de koepels deelnemen van IPO, VNG en vervoerregio's, is dit al onder de aandacht gebracht. In het kader van het Strategisch plan zal ik dit jaar ook op bestuurlijk niveau ontmoetingen hebben en hier aandacht voor vragen. Daarmee geef ik uitvoering aan de motie.

De rol van voetgangers in de ongevalsregistratie

Tijdens het AO van 14 december 2017 heb ik voorts toegezegd na te gaan hoeveel eenzijdige voetgangersongevallen worden geregistreerd. Voetgangers komen in de ongevallenregistratie voor indien er een rijdend voertuig bij betrokken is (auto, bromfiets, fiets). Eenzijdige voetgangersongevallen worden dus niet opgenomen. Landelijk richten we ons op registratie van de aantallen doden en ernstig verkeersgewonden. Daarbij gaan we uit van een internationaal gehanteerde definitie²³ van verkeersveiligheid, welke geen betrekking heeft op ongevallen met uitsluitend voetgangers.

VeiligheidNL doet regelmatig onderzoek naar allerlei soorten ongevallen, ook naar ongevallen op straat zonder tussenkomst van een rijdend voertuig, op basis van ziekenhuisgegevens waar zij over beschikken. Sommige regio's of grotere gemeenten zijn met behulp van VeiligheidNL al bezig met het verzamelen van relevante informatie over voetgangers die licht tot ernstig gewond zijn geraakt. Verdere of aanvullende registratie op landelijk niveau vind ik op dit moment dan ook niet noodzakelijk.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Ik heb samen met andere overheden en veel maatschappelijke partijen afgelopen maanden 9 thema's in kaart gebracht waarop een verbeterslag te maken is en ook al heel veel mogelijke maatregelen verkend. De komende maanden gaan we daar concrete afspraken over maken. Een bijzondere verantwoordelijkheid ligt uiteraard bij de wegbeheerders om in hun regio aan de slag te gaan. We gaan samen optrekken. Op deze manier geef ik invulling aan mijn rol als regisseur met respect voor ieders rol en verantwoordelijkheid. Als Rijk geven we zelf het goede voorbeeld door bij

²² Kamerstuk 29 398, nr. 592

²³ Definitie: Injury accident – Any accident involving at least one road vehicle in motion on a public road or private road to which the public has right of access, resulting in at least one injured or killed person. A suicide or an attempted suicide is not an accident but an incident caused by a deliberate act to injure oneself fatally. However, if a suicide or an attempted suicide causes injury to another road user, then the incident is regarded as an injury accident. Included are: collisions between road vehicles; between road vehicles and pedestrians; between road vehicles and animals or fixed obstacles and with one road vehicle alone. Included are collisions between road and rail vehicles. Multi-vehicle collisions are counted as only one accident provided that any successive collisions happen within a very short time period. Injury accidents exclude accidents incurring only material damage. Excluded are terrorist acts. www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/glossen4.pdf

de presentatie van het SPV een pakket aan maatregelen op te leveren op alle thema's in de vorm van een Rijksactieprogramma (RAP).

Het is belangrijk een nieuwe impuls te geven aan verkeersveiligheid. Dit wordt ook gesteld door de Europese Commissie die de stagnatie van de verbetering van de verkeersveiligheid in de lidstaten zorgwekkend vindt. Net als de Commissie wil ik samen met de andere wegbeheerders toewerken naar een risico-gestuurde aanpak zodat we proactief maatregelen kunnen nemen om de verkeersveiligheid te vergroten.

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