

Vergaderjaar 2021–2022

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 998

BRIEF VAN DE VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 april 2022

Een mooi en bereikbaar Nederland waarin iedereen op een veilige manier van A naar B kan reizen: dat is waar het Rijk, samen met vele anderen, iedere dag hard aan werkt. Veiligheid in het verkeer staat daarbij voorop en is geen vanzelfsprekendheid. Het vraagt onze aandacht wanneer we de deur achter ons dichttrekken, op elke straat, op elk fietspad, voor elke school of elke doorgaande weg; van de autosnelweg tot de straat in je eigen woonwijk. Verkeersveiligheid is voor dit kabinet een belangrijke opgave. Niet voor niets is in het coalitieakkoord én de hoofdlijnenbrief opgenomen dat verkeersveiligheid een prioriteit is en blijft.

De afgelopen jaren zijn – samen met overheden en maatschappelijke partijen – al goede stappen gezet om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren. Zo is Rijkswaterstaat dagelijks bezig met de aanleg, veiligheid en onderhoud van ons hoofdwegennet, heeft het Rijk geïnvesteerd in het veiliger maken van bermen van N-wegen, is er een kader voor lichte elektrische voertuigen (LEVs) ontwikkeld, zijn er door het Openbaar Ministerie (OM) op twintig N-wegen trajectcontroles geplaatst, heeft de politie in 2021 de MONOcam in gebruik genomen en is de MONO-zakelijk campagne en de bijbehorende community verder uitgebreid.

We zien het ook als onze verantwoordelijkheid om medeoverheden en maatschappelijke partijen zo veel als mogelijk te ondersteunen, zodat zij hun taak op het terrein van de verkeersveiligheid beter kunnen uitvoeren, en om de individuele verkeersdeelnemer te bewegen tot veiliger gedrag in het verkeer. Zo is geld beschikbaar gemaakt voor infrastructurele verkeersmaatregelen en het stimuleren van innovatie op het onderliggend wegennet (de investeringsimpuls verkeersveiligheid). Het kennisnetwerk SPV ontwikkelt en verspreidt praktische kennis, tools en voorbeelden voor medeoverheden.

We zijn er echter nog niet en moeten ook realistisch blijven. De langjarige trends en prognoses (IMA¹) laten zien dat het aantal verkeersongevallen zal stijgen, zowel door een groei in mobiliteit als een groei van het risico voor ouderen (65+), fietsers, bestuurders van scootmobielen en gemotoriseerde tweewielers (brom-, snor- en motorfietsen). Ondanks de inzet van alle partijen is het niet mogelijk om het risico op een verkeersongeval tot nul te reduceren en alle verkeersdeelnemers te behoeden voor een ongeval. Sommige gedragingen van verkeersdeelnemers zijn hardnekkig ook al weet men dat het niet mag, zoals het versturen van berichten tijdens het fietsen of rijden. Onze wegen en voertuigen kunnen nog zo veilig zijn, uiteindelijk is het ons eigen gedrag in het verkeer dat het verschil maakt. Dit gedrag kan op verschillende manieren beïnvloed worden, door bijvoorbeeld voorlichting en handhaving. Ook kan de verkeersveiligheid onder druk komen te staan door – en zelfs conflicteren met – andere gewenste maatschappelijk ontwikkelingen, zoals het langer zelfstandig mobiel blijven van ouderen.

Om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren zet het Rijk samen met alle betrokkenen de koers van het gezamenlijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV2030) voort. De nadruk van het SPV2030 ligt op een proactieve aanpak op basis van risico's (de risicogestuurde aanpak) in plaats van een reactieve aanpak op basis van ongevallen. Dit kunnen we alleen door nauw samen te werken, iedere partij vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid en kennis. De risicogestuurde aanpak is een belangrijk aandachtspunt voor de komende periode. Een groot deel van het tweede Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022–2025 (LAP 2022–2025) richt zich op de doorontwikkeling en versterking van de risicogestuurde aanpak zodat de grootste verkeersrisico's worden verminderd.

Met de inschatting van risico's, zoals een onveilig kruispunt of smartphonegebruik, kan preventief actie worden ondernomen in plaats van achteraf. Hiervoor zijn voldoende data nodig. Analyse van data leidt tot informatie en inzicht over ongevallen en onveilige situaties, zoals een slecht wegdek of rijden zonder licht. Het Rijk speelt in de verzameling en landelijke ontsluiting van deze data een centrale rol. Zo zetten we de komende jaren in om op grote schaal voertuigdata uit rijhulpsystemen (Advanced Driver Assistance Systems, ADAS) te verwerken tot informatie over de verkeersveiligheid van wegen. Ook wordt onderzoek gedaan naar nieuwe databronnen, zoals data over het gebruik van fietspaden. Het Rijk draagt de verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid gelukkig niet alleen. Samen met kennisinstituten zoals het kennisnetwerk SPV, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en CROW, wegbeheerders (Rijk en medeoverheden) en maatschappelijke partijen zoals Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de ANWB werken we elke dag aan het verbeteren van verkeersveiligheid. Zo gaan we de komende periode verder in gesprek met medeoverheden en maatschappelijke partijen om te bekijken hoe en waar wij nog verder samen kunnen optrekken om de verkeersveiligheid te verbeteren. Vanuit het Rijk wordt voor de komende vier jaar in ieder geval extra ingezet op vijf thema's die in het LAP 2022–2025 worden beschreven. Hiervoor verwijzen wij u naar bijlage 1 van deze brief².

In deze brief informeer ik u, mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid, over de stand van zaken van de verkeersveiligheid in Nederland, in aanloop naar het commissiedebat Verkeersveiligheid van 20 april 2022. U wordt geïnformeerd over de volgende onderwerpen:

¹ Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA), Kamerstuk 31 305, nr. 328.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

1. Infrastructuur en verkeersveiligheid
2. Voertuigen
3. Risicogroepen
4. Gedrag
5. Overige

1. Infrastructuur en verkeersveiligheid

Een belangrijke voorwaarde om de risico's op een verkeersongeval zoveel mogelijk te verminderen is een veilige infrastructuur (inclusief fietspaden). Een veilig ingerichte weg en fietspad kan ongevallen voorkomen en de letselernst van ongevallen beperken. Het is hierbij van belang om vooraf inzicht te hebben in risicovolle situaties op de weg, bijvoorbeeld op basis van ongevalldata. Op basis daarvan wordt risicogestuurd gewerkt aan een verkeersveilige infrastructuur, mede als onderdeel van het LAP 2022–2025.

SWOV-onderzoeken naar dodelijke ongevallen op rijkswegen 2020

Sinds 2015 onderzoekt SWOV jaarlijks in opdracht van Rijkswaterstaat de dodelijke ongevallen op de rijkswegen in het voorgaande jaar. Dit onderzoek bevat een analyse van ongevals- en letselfactoren en daaruit volgende aanknopingspunten voor eventueel nodige maatregelen. Hierbij ontvangt uw Kamer het SWOV-rapport over 2020 (bijlage 2).³

In 2020 vonden op het rijkswegennet 54 dodelijke ongevallen plaats waarbij 58 personen om het leven kwamen. Dit aantal is lager dan in voorgaande jaren (gemiddelde 2015–2019: 70 dodelijke ongevallen en 77 slachtoffers). Daarbij dient opgemerkt te worden dat in 2020 de verkeersintensiteit op het rijkswegennet lager was dan in voorgaande jaren, als gevolg van de maatregelen in relatie tot COVID-19. De patronen in de ongevalstypen in 2020 blijken onveranderd: ook in 2020 was bij de helft van de dodelijke aanrijdingen op rijkswegen onoplettendheid of (bewust) risicogedrag van de weggebruiker een belangrijke oorzaak. De ernst van de afloop van het ongeval werd voor een belangrijk deel bepaald door de inrichting van de berm. Recent is uw Kamer middels de Staat van de Infrastructuur RWS⁴ geïnformeerd over de uitgebreide en door SWOV beoordeelde inventarisaties^{5, 6} waaruit bleek dat 42% van de autosnelwegen en 44% van de niet-autosnelwegen nog niet voldoet aan de laatste inzichten voor een veilige berminrichting. Omdat de patronen in de toedracht en afloop van de ongevallen niet zijn veranderd, zijn de aanbevelingen van SWOV uit eerdere jaren over maatregelen om ongevallen op rijkswegen te voorkomen, ook voor 2020 van toepassing.

In de Kamerbrief over de SWOV-onderzoeken naar dodelijke ongevallen op rijkswegen in 2018 en 2019⁷ is uw Kamer geïnformeerd dat Rijkswaterstaat met de beschikbare middelen hard werkt om de aanbevelingen voor

³ De SWOV-analyses van dodelijke ongevallen maken deel uit van de bredere monitoringsrapportages «Veilig over Rijkswegen», waarin ook ongevallen met gewonden worden geanalyseerd. De rapportage «Veilig over Rijkswegen» over het jaar 2020 is gepubliceerd op de Rijkswaterstaat Rapportendatabank. En Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁴ Rapport Staat van de Infra RWS, bijlage bij Kamerstuk 35 925 A, nr. 25.

⁵ Veilig over Rijkswegen 2019: monitoringsrapport verkeersveiligheid van rijkswegen: deel A: landelijk beeld, zie Rijkswaterstaat Rapportendatabank.

⁶ SWOV (2021), Validatie prioriteiten risicolocaties bermen. Rapport 2021-6. Beschikbaar via <https://swov.nl/nl/publicatie/validatie-prioriteiten-risicolocaties-bermen> en SWOV (2021), Beoordeling validatie prioriteiten risicolocaties bermen. Achtergrondrapport 2021-6A. Beschikbaar via <https://swov.nl/nl/publicatie/beoordeling-validatie-prioriteiten-risicolocaties-bermen>.

⁷ Kamerbrief over SWOV-onderzoeken naar dodelijke ongevallen op rijkswegen, Kamerstuk 29 398, nr. 935.

een veilige inrichting van de rijkswegen uit te voeren. Ondanks deze maatregelen geven de cijfers over dodelijke ongevallen de laatste vijf jaar nagenoeg hetzelfde beeld. Zonder extra maatregelen zal volgens de prognoses uit de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA)⁸ het aantal verkeersslachtoffers op Rijkswegen in de toekomst niet verder dalen. Uit de IMA blijkt dat het risico op een ongeval met een ernstige afloop per gereden kilometer op Rijks-N-wegen hoger ligt dan op Rijksautosnelwegen. In het coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77 is daarom € 200 miljoen gereserveerd voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Rijks-N-wegen.

Uitwerking middelen coalitieakkoord voor verkeersveiligheid Rijks-N-wegen

De uitwerking voor de besteding van de hierboven genoemde € 200 miljoen gebeurt risicogestuurd in lijn met de eerder met uw Kamer gedeelde uitgangspunten⁹. Hierbij zijn drie aandachtsgebieden onderscheiden:

1. een veilige en vergevingsgezinde berminrichting;
2. een fysieke rijrichtingscheiding;
3. aanpak van resterende knelpunten, zoals gevaarlijke gelijkvloerse kruisingen met het onderliggend wegennet.

Beoogd wordt op basis van de beschikbare informatie in de eerste helft van dit jaar tot besluitvorming te komen over (een deel van) de te treffen maatregelen, zodat in de loop van 2023 kan worden gestart met de uitvoering hiervan. Bij de uitvoering wordt rekening gehouden met de beschikbare capaciteit bij Rijkswaterstaat.

Oproep Overijssel over fysieke maatregelen op de N36

De gedeputeerde staten van Overijssel hebben een oproep gedaan om tot fysieke maatregelen te komen op de N36 naar aanleiding van ongevallen die de afgelopen jaren op deze weg hebben plaatsgevonden. In de bijlage is een reactie opgenomen (bijlage 3)¹⁰. In de reactie is aangegeven de oproep en het aanbod van de provincie om mee te denken over een spoedige realisatie van mogelijke maatregelen ter harte te nemen. Hoewel de urgentie wordt gezien en er gewerkt wordt aan een uitwerking voor de besteding van de beschikbare € 200 miljoen voor Rijks-N-wegen, kan er op dit moment nog geen toezegging gedaan worden of en wanneer fysieke maatregelen, zoals verbreding en/of scheiding van rijbanen, uitgevoerd zullen worden op de N36. Zoals ook hierboven aangegeven, wordt beoogd voor de zomer tot besluitvorming te komen over (een deel van) de te treffen maatregelen op basis van de beschikbare € 200 miljoen voor het gehele Rijks-N-wegennet. Daarin wordt ook de situatie op de N36 betrokken. Ook uw Kamer zal dan nader worden geïnformeerd.

Vervolg op afwegingskader 30 km/u

Eind 2021 is het afwegingskader 30 km/u met uw Kamer gedeeld.¹¹ Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 26 november 2021 werken we nu de aanbevelingen voor het vervolg op het afwegingskader 30 km/u uit. Met deze uitwerking wordt ook invulling gegeven aan de afspraak uit het coalitieakkoord over het zinvol verlagen van de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom naar 30 km/u. Als vervolg op het afwegingskader en in

⁸ Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA), Kamerstuk 31 305, nr. 328.

⁹ Kamerbrief over stappenplan verkeersveiligheid Rijks-N-wegen, Kamerstuk 29 398, nr. 970.

¹⁰ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

¹¹ Afwegingskader 30 km/h, 26 november 2021.

opdracht van lenW, werkt CROW de ontwerprichtlijnen uit voor de inrichtingskenmerken van de nieuwe wegcategorie «gebiedsontsluitingsweg – 30 km/u» (GOW30). Deze ontwerprichtlijnen zijn naar verwachting voor het eind van dit jaar gereed. Hierbij worden gemeenten nadrukkelijk betrokken. Ook heeft CROW aanbevolen regelgeving aan te passen. Het gaat hierbij om de aanpassing van enkele bepalingen uit de uitvoeringsvoorschriften van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake Wegverkeer (BABW) om het toepassen van een GOW30 juridisch mogelijk te maken. Dit wordt momenteel nader uitgezocht. Daarnaast heeft CROW aanbevolen onderzoek te doen naar de daadwerkelijke effecten op onder meer de verkeersveiligheid, het openbaar vervoer en de nood- en hulpdiensten. Voor de verkeersveiligheidseffecten heeft SWOV in het voorjaar een modelopzet ontwikkeld, waarmee gemeenten worden geholpen om een evaluatieonderzoek uit te kunnen voeren¹². Tot slot is aanbevolen om een gestructureerde discussie te faciliteren over de voor- en nadelen van 30 km/u als landelijke norm voor binnen de bebouwde kom. Deze discussie wordt voor de zomer van 2022 opgestart en hiervoor worden gemeenten en andere betrokken partijen, zoals nood- en hulpdiensten en openbaarvervoerorganisaties uitgenodigd. Over de concrete uitwerking van deze aanbevelingen wordt uw Kamer voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid geïnformeerd.

Verkenning 15 km/u (woonstraten zonder voetpaden)

Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 16 december 2021 verkent CROW de problematiek en behoefte rond (woon)straten zonder trottoirs¹³. Deze verkenning bestaat uit een literatuuronderzoek, interviews met experts, een enquête onder gemeenten en een analyse van landelijke data over dergelijke wegen. De wenselijkheid en haalbaarheid van een mogelijk nieuwe invulling van het begrip erf maakt onderdeel uit van de verkenning. De resultaten van de verkenning worden rond de zomer van 2022 gepresenteerd. Op basis van de resultaten van de verkenning wordt bekeken welke vervolgacties nodig zijn en welke rol lenW hierin kan spelen. Hierover wordt uw Kamer na de zomer van 2022 geïnformeerd.

Investeringsimpuls verkeersveiligheid

Op het onderliggend wegennet (wegen in beheer van gemeenten, provincies en waterschappen) vallen circa 80% van alle verkeersslachtoffers. Het Rijk heeft daarom een investeringsbedrag gereserveerd van € 500 miljoen tot 2030 om een impuls te geven aan de verkeersveiligheid op deze wegen (de investeringsimpuls verkeersveiligheid). De beschikbare middelen worden – op basis van 50% cofinanciering – in verschillende tranches uitgekeerd aan de provincies, gemeenten en waterschappen. In 2020 is de eerste tranche uitgekeerd aan de medeoverheden. Het Rijk heeft met deze tranche voor € 165 miljoen bijgedragen aan infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen op het onderliggend wegennet. De afgelopen periode is, samen met de medeoverheden, gewerkt aan de opzet van de tweede tranche. Voor deze tweede tranche is € 100 miljoen beschikbaar. Uw Kamer ontvangt op korte termijn de conceptregeling, op grond van de in de Wet Mobiliteitsfonds voorgeschreven voorhangprocedure.

¹² SWOV, Concept-opzet evaluatie GOW30, 2021.

¹³ Kamerstuk 29 398, nr. 977.

Een veilige schoolomgeving is allereerst een gezamenlijke verantwoordelijkheid van scholen, gemeenten en ouders. Tijdens het hoofdlijnen debat lenW op 16 februari 2022 (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 79) is toegezegd om cijfers – voor zover beschikbaar – over scholen in een schoolzone voor het commissiedebat van 20 april 2022 aan de Tweede Kamer te sturen. Er blijkt echter geen landelijk overzicht beschikbaar van de basisscholen in Nederland die in een gemarkeerde schoolzone liggen. Om uitvoering te geven aan de motie van het lid Koerhuis¹⁴ over verkeersveiligheid bij scholen ga ik in gesprek met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) over een veilige schoolomgeving, zonder daarbij te treden in de bevoegdheden van de lokale wegbeheerder, maar om te horen hoe het Rijk kan ondersteunen.

2. Voertuigen

De ontwikkelingen rondom lichte elektrische voertuigen (LEVs) volgen elkaar snel op. We streven ernaar dat deze voertuigen (LEVs) technisch veilig zijn en veilig gebruikt kunnen worden binnen het bestaande verkeer. Voor de veilige toelating van voertuigen is vorige zomer een belangrijke stap gezet door het kader voor Lichte Elektrische Voertuigen (LEV) met uw Kamer te delen.¹⁵ Eind november 2021 zijn de feitelijke vragen van uw Kamer beantwoord.¹⁶ Hieronder wordt u geïnformeerd over de voortgang van dit kader en over de voortgang van de compensatie aan de kinderopvang en de fabrikant als gevolg van de intrekking van de 800 Watt Stint.

Beleidskader voor lichte elektrische voertuigen

Het LEV-kader stelt gerichte eisen aan de techniek (voertuig), de gebruiker (mens) en de inpassing in het bestaande verkeer (omgeving). Het LEV-kader is verdeeld in vier categorieën om te kunnen differentiëren in regels. Onderstaande figuur geeft een schematische weergave van de hoofdlijnen van het LEV-kader. Conform de toezeggingen in bovengenoemde Kamerbrieven informeer ik u over de ontwikkelingen met betrekking tot de plaats op de weg van LEVs, twee verkenningen die in de toekomst mogelijk leiden tot aanvullingen op het LEV-kader, monitoring, planning voor de implementatie van het LEV-kader in regelgeving, onderzoek naar het maximaal nominaal vermogen en twee aanpassingen van het kader.

¹⁴ Motie van het lid Koerhuis over een handleiding voor een uniforme en herkenbare inrichting van schoolzones, Kamerstuk 35 925 XII, nr. 82.

¹⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 954.

¹⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 974.

Figuur: schematische weergave LEV-kader

	Categorie 1a	Categorie 1b	Categorie 2a	Categorie 2b
	e-(bak)fiets volledige trapondersteuning < 75 kg	alle andere LEVs dan 1a < 55 kg	goederenvervoer	personenvervoer
1. Wijze van toelating en toezicht				
2. Eisen voor toelating tot de weg				
3. Eisen voor gebruik op de weg				

Plaats op de weg

Sinds de zomer van 2021 wordt er een onderzoek uitgevoerd door onder meer een literatuurstudie en met expertsessies met kennisinstellingen naar de mogelijkheden en noodzaak van maatwerk voor de plaats op de weg van LEVs, vooral voor de zware e-bakfiets. De conceptresultaten zijn begin dit jaar besproken in vier sessies met wegbeheerders en andere belanghebbenden, waaronder branche- en belangenverenigingen. In navolging daarop is nader onderzoek gestart over de vraag of maatwerk voor de plaats op de weg mogelijk is bij 30 km/u-wegen met vrij liggende fietspaden. Er zijn al 30 km/u-wegen met vrij liggende fietspaden en naar verwachting komen er meer, gezien de ontwikkeling bij gemeenten die meer wegen aanpassen naar 30 km/u. De resultaten van het onderzoek worden voor de zomer dit jaar verwacht en worden besproken bij de vervolgesprekken met de wegbeheerders en andere belanghebbenden.

Verkenningen «rijvaardigheid categorie 2» en «balansvoertuigen zonder stuur»

Samen met het CBR is een verkenning gestart naar «of» en «hoe» de rijvaardigheid binnen categorie 2 geborgd kan worden, wat de invoeringstermijn is en hoe het uitgevoerd kan worden. Hierbij wordt ook de ervaring met het convenant over de BSO-bus meegenomen. De eerste resultaten worden in de zomer van 2022 verwacht.

Binnenkort start een verkenning of een veilige toelating mogelijk is van balansvoertuigen zonder stuur, zoals eenwielers. Er wordt verkend of inpassing in het huidige verkeer mogelijk is wanneer specifieke eisen worden gesteld aan de techniek en de gebruiker. Hiervoor worden onafhankelijke experts benaderd. De resultaten worden in het derde kwartaal van 2022 verwacht.

Voorafgaand aan het volgende commissiedebat wordt uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van beide verkenningen.

Monitoring

Omdat de markt voor LEVs nog volop in ontwikkeling is, is een adequate monitoring van belang. Dat is eerder onderschreven door de Onderzoeksraad voor Veiligheid, uw Kamer en diverse belanghebbende partijen. Naast monitoring van de effecten op de verkeersveiligheid, is het ook van belang andere aspecten, zoals marktontwikkelingen, te volgen. Goed

opgezette en uitgevoerde monitoring is de basis voor de evaluatie van het LEV-kader. Onlangs is gestart met dit traject. De verwachting is dat eind 2022 de voorbereidingen voor de monitoring zijn afgerond.

Planning voor de implementatie in regelgeving

Het nieuwe LEV-kader heeft naast maatschappelijke impact ook impact op diverse regelingen en processen bij onder meer de RDW. De termijnen die voorgesteld zijn in de brief van 26 november 2021 blijken te knellen met een zorgvuldig proces.

Diverse (internet)consultaties zijn nodig. Daarnaast zijn voor de uitwerking van verschillende onderdelen, zoals typegoedkeuring en kentekening, uitvoeringstoetsen van de RDW nodig. Op basis van hiervan is een aangepaste planning gemaakt.

Uw Kamer ontvangt eerst een voorstel voor de aanpassing van wet- en regelgeving om de RDW bevoegd te maken als onafhankelijke goedkeuringsinstantie voor in eerste instantie bijzondere bromfietsen en daarna LEVs. Na deze aanpassing wijst de Minister van IenW geen bijzondere bromfietsen meer aan, zoals bij de BSO-bus is gedaan, maar is de RDW verantwoordelijk voor het afgeven van een typegoedkeuring. Tevens wordt in die wetwijziging de mogelijkheid gecreëerd om (wanneer dat ook in de daarop gebaseerde lagere regelgeving wordt vastgelegd) bijzondere bromfietsen te kentekenen en een rijbewijsplicht in te voeren voor het besturen van LEVs. De ambitie is om het wetsvoorstel dit jaar naar uw Kamer te sturen.

In de nieuwe regels wordt de mogelijkheid om effectief te handhaven op deze voertuigen goed meegenomen.¹⁷ Voor kentekening van bijzondere bromfietsen en daarna LEVs worden AmvBs en diverse ministeriële regelingen aangepast. Parallel wordt gewerkt aan de implementatie van het complete LEV-kader in regelgeving. De ambitie is dat de voorhangprocedure voor kentekening vóór de zomer van 2023 start en voor het complete LEV-kader na de zomer van 2023. Voor elke algemene maatregel van bestuur en ministeriële regeling geldt (indien nodig) een overgangsperiode. Per regeling wordt het overgangsrecht (voor zover van toepassing) opgenomen.

Maximaal nominaal vermogen

Zoals eerder toegezegd is afgelopen periode onderzoek gedaan naar het maximale nominale vermogen voor categorie 1b zoals e-steps en voor categorie 2 zoals een BSO-bus. Voor elektrische (bak-)fietsen in zowel categorie 1a als in categorie 2 is het maximaal nominaal vermogen in Europese regelgeving vastgelegd: 250 Watt. Dat betekent dat nationaal geen andere eisen kunnen worden gesteld.

Het uitgangspunt voor het bepalen van het nominaal vermogen is het bevorderen van «fietsachtig» gedrag. Het gaat bijvoorbeeld om het niet te snel kunnen accelereren, want dat kan leiden tot risicovolle situaties. Voor deze afweging is gebruik gemaakt van onderzoek van de TU Delft (zie bijlage 4)¹⁸, de ervaringen van de RDW, de risico-inventarisatie e-steps van SWOV en de eisen die andere lidstaten stellen. Dit heeft ertoe geleid dat niet alleen het maximaal vermogen wordt opgenomen in de eisen, maar ook de maximale versnelling. Voor categorie 1b is dit 400 Watt en 1,5 m/s² en voor categorie 2 (alleen de LEVs zonder trapondersteuning) is dit 1.250 Watt en 1,5 m/s². Met deze waarden wordt aangesloten bij de

¹⁷ Kamerbrief over Maatregelen verkeersveiligheid; Toezegging gedaan tijdens het commissiedebat Verkeersveiligheid van 2 december 2021, over het handavingsperspectief voor Lichte Elektrische Voertuigen (LEV), Kamerstuk 29 398, nr. 985.

¹⁸ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

versnelling die een gemiddelde fietser heeft. Met deze grenzen voor het vermogen wordt de mogelijkheid tot opvoeren beperkt.

Twee aanpassingen in categorie 1a: kleine en lichte elektrische voertuigen

Categorie 1a voertuigen zijn de huidige elektrische fietsen en de kleine e-bakfietsen met volledige trapondersteuning. Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 26 november jl. is nagegaan of bijstelling van het aantal personen en het gewicht van het voertuig in deze categorie nodig is en uw Kamer hierover te informeren alvorens de technische eisen neer te leggen in de Regeling voertuigen. Op basis van impactanalyses (zie bijlage 5)¹⁹ en diverse gesprekken wordt categorie 1a van het LEV-kader als volgt aangepast:

- Het maximumaantal passagiers is verhoogd van twee naar drie.
- De maximale massa rijklaar is verhoogd van 55 kg naar 75 kg.
- De toegestane maximummassa is verhoogd van 200 kg naar 250 kg (als gevolg van de bovenstaande punten).

De aanpassingen worden gedaan vanwege het feit dat de grens van twee passagiers als verkeersveiligheidsrisico heeft dat consumenten kiezen voor elektrische bakfietsen bedoeld voor twee kinderen (categorie 1a), waar geen kentekenplicht, rijbewijsplicht AM en verzekeringsplicht voor geldt, en toch (af en toe) een derde kind meenemen. De maximale massa rijklaar van 55 kg heeft als verkeersveiligheidsrisico dat fabrikanten bezuinigen op betere (en vaak zwaardere) onderdelen, zoals remsystemen en steviger frames. Als gevolg van de bijstelling van het aantal passagiers en de grensmassa rijklaar ontstaat het verkeersveiligheidsrisico van overbelading door het vervoeren van een derde kind. Met 250 kg als grens wordt voldoende ruimte geboden om de hierboven geschetste potentiële verkeersveiligheidsrisico's te ondervangen.

De aanpassingen binnen categorie 1a hebben effect op de eisen van categorie 2. Een LEV met volledige trapondersteuning valt in categorie 2 als deze niet voldoet aan alle drie hierboven gestelde eisen van categorie 1a. Dit betekent bijvoorbeeld dat een e-bakfiets met een massa rijklaar van 70 kg en met vier zitplaatsen binnen categorie 2b valt. Een e-fiets met volledige trapondersteuning die meer dan 75 kg weegt valt binnen categorie 2. Als er plaats is voor één tot maximaal acht passagiers gelden de eisen voor categorie 2b. Is er geen zitplaats voor passagiers, dan gelden de eisen voor categorie 2a.

Compensatie voor de Stint-schade

Op 22 december 2021 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State geoordeeld dat de aanwijzing van de 800 Watt Stint als bijzondere bromfiets niet rechtmatig is geweest. Bij de toelating van dit type in 2011 zijn fouten gemaakt. Het ministerie zal de door de kinderopvangbranche en de fabrikant geleden schade, als gevolg van de intrekking van de 800 Watt Stint, vergoeden. De Raad van State heeft geoordeeld dat de 1.200 Watt Stint niet onder de aanwijzing valt. Dit type is niet aan het ministerie voorgelegd waardoor het ministerie de veiligheidsaspecten nooit heeft kunnen beoordelen. Hoewel de 1.200 Watt Stints niet zijn aangewezen voor toelating tot het verkeer op de weg, hebben de gebruikers feitelijk wel schade geleden. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State roept op om ook met de gebruikers van dit type te overleggen om tot een regeling te komen die ook aan deze gebruikers recht doet.

¹⁹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Na de uitspraak is gestart met overleggen met de brancheorganisaties van de kinderopvangsector om te komen tot een passende oplossing die recht doet aan de belangen van de betrokken partijen en aan de inhoud van de uitspraak. Ook is contact gelegd met de fabrikant over het gevolg geven aan de uitspraak.

3. Risicogroepen

Er zijn risicogroepen in het verkeer die extra aandacht vergen. Bijvoorbeeld de beginnende bestuurder die relatief vaak betrokken is bij een ongeval. Of mensen die vaker en/of zwaardere overtredingen maken. Ook zijn er mensen die een aandoening hebben of medicatie gebruiken waardoor er een vergroot risico is voor deelname aan het verkeer. Anderzijds zijn er kwetsbaren in het verkeer die beschermd moeten worden, zoals mensen op de fiets en ouderen.

Er is extra aandacht voor al deze groepen. Voor de beginnende bestuurder wordt gekeken naar een geschikte aanpak en zal een onderzoek worden uitgezet naar de effectiviteit van een (vrijwillige) sticker zodat andere weggebruikers rekening kunnen houden met de onervarenheid van de bestuurder. Voor zware overtredders wordt een monitoringssysteem verkend. Op het gebied van medische rijgeschiktheid wordt binnenkort inzichtelijk of er verbeteringen mogelijk zijn en zal er extra aandacht worden besteed aan de rijbewijskeuring. Fietsveiligheid is een prioriteit in het nieuwe LAP 2022–2025. Ouderen worden bewust gemaakt van hoe ze hun fietsveiligheid kunnen vergroten door hun gedrag aan te passen.

Beginnende bestuurders

De beginnende bestuurder krijgt relatief veel te maken met ongelukken. Daarom was dit één van de kernthema's binnen het vorige Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021.

Aanpak beginnende bestuurder na het behalen van het rijbewijs

In opdracht van lenW is in november 2021 een rapport²⁰ opgeleverd en naar uw Kamer gestuurd over bestaande en mogelijke (bestuursrechtelijke) handhavingsmaatregelen voor de beginnende bestuurder.

Het rapport van Goudappel is besproken met experts van het CBR, de politie, het OM, TeamAlert, SWOV, JenV en lenW. Deze ketenpartners delen de opvatting uit het rapport dat er globaal twee groepen beginnende bestuurders zijn, die elk een verschillende aanpak behoeven. Zo zijn er bestuurders die uit onervarenheid en onzeker rijgedrag overtredingen begaan. De ketenpartners geven aan dat communicatie over de risico's van de eerste ervaringskilometers mogelijk van toegevoegde waarde kan zijn. Meer kennis over de beginnersregeling en de mogelijke consequenties van overtredingen voor deze groep zou daar een onderdeel van kunnen zijn. Daarnaast is er een groep beginnende bestuurders die onaangepast rijgedrag vertoont, recidiveert en die het rijgedrag niet wil verbeteren. Voor deze groep zal de (bestaande) aanpak opnieuw tegen het licht gehouden worden.

Daarnaast is in het commissiedebat Verkeersveiligheid van 2 december 2021 – naar aanleiding van het rapport van Goudappel – toegezegd dat met de ketenpartners wordt gekeken of een (vrijwillige) sticker op de auto voor een beginnende bestuurder de verkeersveiligheid ten goede komt.

²⁰ Goudappel, Inventarisatie handhavingsmaatregelen beginnende bestuurders, 26 november 2021.

Dit kan mogelijk de zichtbaarheid in het verkeer vergroten zodat andere bestuurders rekening kunnen houden met de onervarenheid van de bestuurder. Uit het overleg met de ketenpartners komen ook mogelijke gevaren van een dergelijke sticker naar voren. Zo is het mogelijk dat andere weggebruikers te veel rekening houden met een beginnende bestuurder en het overige verkeer daar hinder van ondervindt en gevaarlijke situaties ontstaan. De effectiviteit op de verkeersveiligheid van een dergelijke sticker moet daarom verder worden onderzocht. IenW zal dit jaar een onderzoek naar de effectiviteit van een (vrijwillige) sticker uitzetten. Als een dergelijke sticker effectief blijkt, dan kan een vervolgstap zijn om de uitvoerbaarheid in kaart te brengen. Daarnaast zal TeamAlert de doelgroep beginnende bestuurders vragen hoe zij denken over het gebruik van een (vrijwillige) sticker.

Samenhang andere trajecten beginnende bestuurder

Op dit moment lopen meerdere trajecten voor de brede aanpak van de beginnende bestuurder (van rijopleiding tot en met de ervaringskilometers na het behalen van het rijbewijs). Zo zullen de bevindingen van het rapport van Goudappel, de sticker en de overige lopende trajecten zoals de wetsevaluatie 2toDrive (resultaten eind 2022) en het project «Roze Pasje, Ander Jasje» (resultaten medio 2024) leiden tot een breed beeld over wat nodig kan zijn om de beginnende bestuurders veiliger de weg op te laten gaan. Daarnaast is TeamAlert recent gevraagd te onderzoeken op welke manier de beginnende bestuurder kan worden benaderd en gestimuleerd tot veiliger rijgedrag. De resultaten van dit onderzoek worden verwacht in het tweede kwartaal van 2022. Uw Kamer wordt geïnformeerd over de vervolgstappen die hieruit volgen.

Met al deze bovengenoemde en samenhangende trajecten wordt duidelijk of de huidige maatregelen beter op de beginnende bestuurder kunnen worden toegespitst om herhaaldelijke overtredingen tegen te gaan en het risico op ongevallen te verkleinen.

Stand van zaken aanpak veelplegers en zware overtredders

Op 6 oktober 2020 heeft het toenmalige lid Postma (CDA) een initiatiefnota ingediend met verschillende voorstellen om zware overtredders beter aan te pakken (Kamerstuk 35 591, nr. 2). In het debat over deze initiatiefnota in februari 2021 (Kamerstuk 35 591, nr. 15) is toegezegd uw Kamer periodiek te informeren over de stappen die mede aan de hand van de initiatiefnota zijn gezet om deze groep overtredders aan te pakken.

Lichte Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (LEMG)

In de Kamerbrief van 26 november 2021 is gemeld dat de ontwikkeling van een nieuwe educatieve maatregel, namelijk LEMG, naar verwachting zal leiden tot eerder ingrijpen op zware overtredders. Het CBR heeft deze maatregel voorgesteld aan de expertgroep Verkeer²¹. Deze expertgroep heeft hier positief op gereageerd en heeft aangegeven dat een dergelijke educatieve maatregel voorkomt dat de groep zware overtredders steeds onveiliger gedrag gaat vertonen. Op dit moment werkt het CBR aan een uitvoeringstoets voor de LEMG. Deze uitvoeringstoets wordt naar verwachting eind april 2022 opgeleverd.

²¹ Deze expertgroep bestaat uit vertegenwoordigers van het Fonds Slachtofferhulp, het CBR, SWOV, het Openbaar Ministerie, de politie, SVG Verslavingsreclassering, Rijkswaterstaat, JenV en IenW.

Monitoring

Daarnaast heeft het CBR aan de expertgroep Verkeer voorgesteld om feedbacksystemen te ontwikkelen om het rijgedrag voor de zware overtreder te monitoren. De expertgroep heeft ook hier positief op gereageerd. De expertgroep deelt de mening dat veelplegers en zware overtreders onvoldoende ontvankelijk zijn voor gedragsverandering via bewustwording of vormen van educatie. Voor deze groep lijkt een effectievere oplossing mogelijk: het afdwingen van acceptabel rijgedrag door middel van inzet van technologie waarmee het rijgedrag gemonitord wordt. Samen met het Fonds Slachtofferhulp en het CBR is lenW een eerste verkenning gestart naar de technische (on)mogelijkheden om tijdelijke monitoring in te zetten als alternatief voor het onderzoek rijvaardigheid of als onderdeel van de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) voor zware overtreders.

Daarnaast heeft de expertgroep aangedragen dat er voor de groep zware overtreders onderzoek kan worden gedaan of het (preventief) voorlichten over bestaande strafrechtelijke en bestuursrechtelijke maatregelen kan leiden tot vermindering van zware overtredingen. Dit onderzoek is opgenomen in het LAP 2022–2025.

«Verkeerscheck»

Een specifieke groep binnen de groep zware overtreders zijn de bestuurders die onder invloed rijden. In de expertgroep is ook gesproken over het vaker betrekken van de verslavingsreclassering om deze doelgroep beter aan te pakken. Hierdoor kan naast het opleggen van een sanctie voor rijden onder invloed ook gewerkt worden aan het aanpakken van het problematisch middelengebruik dat het gevaarlijke verkeersgedrag veroorzaakt. Momenteel wordt vanuit JenV gewerkt aan een wetsvoorstel om inzet van de alcoholmeter bij het toezicht op de naleving van een alcoholverbod mogelijk te maken. Op dit moment gebeurt dat alleen nog op vrijwillige basis. Daarnaast zijn veel personen die onder invloed rijden al voor andere delicten in beeld bij de verslavingsreclassering. Om in die gevallen ook meer aandacht te besteden aan de gevolgen van het middelengebruik voorafgaand aan deelname aan het verkeer heeft de verslavingsreclassering de «Verkeerscheck» ontwikkeld. Deze tool helpt reclasseringsmedewerkers om beter in beeld te krijgen of er ook sprake is van rijden onder invloed en dit bespreekbaar te maken met de cliënten. De «Verkeerscheck» wordt binnenkort ook gebruikt in de forensische verslavingszorg.

Actualisatie communicatie-toolkit

Tot slot heeft de expertgroep geadviseerd de subjectieve pakkans te verhogen. Een van de manieren om de subjectieve pakkans te vergroten is om meer te communiceren over de inzet op verkeershandhaving zodat bestuurders zich ervan bewust worden dat ze gepakt kunnen worden. De politie werkt daarom aan een actualisatie van hun communicatie-toolkit om daarmee meer bekendheid te geven aan handhavingsacties, zowel voorafgaand aan, tijdens als na specifieke controles. In het LAP 2022–2025 is opgenomen dat het Openbaar Ministerie (OM) verschillende innovatieve handhavingsmiddelen gaat aanschaffen. Het OM is voornemens om over de inzet van de nieuwe handhavingsmiddelen actief te gaan communiceren.

De politie heeft vorig jaar de beschikking gekregen over de MONOcam waarmee semiautomatisch op *handheld* gebruik van mobiele apparatuur kan worden gehandhaafd. Zowel de subjectieve als de objectieve pakkans wordt vergroot door de inzet van deze innovatieve handhavingsmiddelen. Er kunnen meer overtredingen worden geconstateerd, en deze camera's kunnen in principe overal hangen of staan. Bestuurders weten, mede omdat de camera's ook verplaatst kunnen worden, niet precies waar ze geplaatst zijn. Hierdoor wordt ook op locaties waar deze middelen niet ingezet worden, de subjectieve pakkans vergroot en daarmee kan het overtredingsgedrag worden beïnvloed.

Innovatieve handhavingsmiddelen

Ook is in de initiatiefnota van het lid Postma opgeroepen om de pakkans voor veelplegers te vergroten door de inzet van nieuwe technologieën. Specifiek is daarbij verwezen naar de inzet van verplaatsbare flitspalen en camera's waarmee gehandhaafd kan worden op *handheld* telefoongebruik. Zoals hierboven ook al aangegeven, is in het LAP 2022–2025 opgenomen dat het OM gaat investeren in innovatieve handhavingsmiddelen. De komende jaren worden door het OM zowel verplaatsbare flitspalen als zogenaamde *handheld* detectie systemen aangeschaft.

In de initiatiefnota wordt tot slot opgeroepen een overheids campagne te ontwikkelen voor de sociale omgeving van overtredders. Na bespreking in de expertgroep blijkt dat de experts het niet realistisch achten dat veelplegers en zware overtredders op dergelijke wijze worden bewogen veiliger gedrag te vertonen in het verkeer. IenW zet daarom niet in op een dergelijke overheids campagne.

CBR-besluiten in persoon betekenen

Verder start dit jaar de toegezegde proefperiode van het in persoon betekenen van CBR-besluiten. De geadresseerde krijgt het CBR-besluit persoonlijk overhandigd en moet direct een ontvangstbewijs ondertekenen. Naar verwachting verbetert dit de handhaving van het doorrijden zonder geldig rijbewijs, een belangrijk thema voor de verkeersveiligheid. Alle CBR-besluiten over tijdelijke schorsingen en ongeldigheidsverklaringen van het rijbewijs zullen in persoon worden betekend. Op deze manier wordt het minder geloofwaardig als een verdachte tijdens een strafzaak voor het rijden met een ongeldig verklaard of geschorst rijbewijs aangeeft dat hij/zij geen wetenschap had van een CBR-besluit waarmee het rijbewijs is geschorst dan wel ongeldig is verklaard. Dit maakt het mogelijk doorrijders met een ongeldig rijbewijs succesvol strafrechtelijk te kunnen vervolgen. Ook zal dit naar verwachting zorgen voor een betere naleving van het verbod om te rijden met een ongeldig verklaard of geschorst rijbewijs. Naar verwachting start in het vierde kwartaal van 2022 de proefperiode van twee jaar.

Met deze laatste stand van zaken wordt de motie van het lid Van Martels²² (CDA) om uw Kamer halfjaarlijks op de hoogte te brengen, afgedaan. Als er nieuwe noemenswaardige ontwikkelingen in de bovengenoemde trajecten zijn, wordt uw Kamer daarvan wederom op de hoogte gebracht.

²² Motie van het lid Van Martels, Kamerstuk 35 591, nr. 10.

Fietsveiligheid

Zoals eerder geschetst in de brief aan uw Kamer van 26 november 2021 laat de fietsveiligheid een negatieve ontwikkeling zien, met in het bijzonder de toename van het aantal enkelvoudige fietsongevallen. Het aantal dodelijke fietsslachtoffers daalt al een aantal jaren niet en het aantal ernstig verkeersgewonden onder fietsers stijgt, vooral onder ouderen. Tegelijkertijd kent fietsen ook veel positieve kanten. Mensen die fietsen, ervaren bijvoorbeeld minder stress en meer vrijheid dan met de auto.

Vanuit lenW wordt ingezet op meerdere sporen om de fietsveiligheid te vergroten. Fietsveiligheid is een van de prioriteiten van het LAP 2022–2025. Hierin is onder meer opgenomen dat steviger ingezet wordt op het programma *Doortrappen, veilig fietsen tot je 100^{ste}* om meer ouderen bewust te maken hoe zij hun fietsveiligheid kunnen vergroten en hun gedrag kunnen aanpassen.

Daarnaast is onderzoek gedaan naar de oorzaken van fietsongevallen en brom- en snorfietsongevallen van verkeersslachtoffers die behandeld zijn op de spoedeisende hulp. Het eindrapport wordt opgeleverd in april 2022. Ook wordt in kaart gebracht op welke punten de beleidslijnen op de korte- en lange termijn bijgesteld kunnen worden om de fietsveiligheid te verbeteren. Dit rapport is voor de zomer gereed. Voorafgaand aan het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid wordt uw Kamer geïnformeerd over de vervolgstappen.

Stand van zaken Langer Veilig Onderweg

In mei 2021 heeft u het plan *Veilige mobiliteit ouderen – Langer Veilig Onderweg 2021–2025* ontvangen. Dit plan is erop gericht om partijen, waaronder het Rijk, medeoverheden, maatschappelijke organisaties en ouderen zelf, te ondersteunen bij het uitvoeren van maatregelen om de mobiliteit van ouderen veiliger te maken. In het plan zijn vier actielijnen uitgewerkt om de samenhangende aanpak van de veilige mobiliteit van ouderen te versterken. Ik heb toegezegd u jaarlijks over de voortgang te informeren. De belangrijkste tussenresultaten per actielijn vindt u in bijlage 6²³.

Optimalisatietraject stelsel medische rijgeschiktheid

Op 8 december 2020 heeft de toenmalige Minister van lenW laten weten aan uw Kamer dat er in 2021 onderzocht wordt of er verbeteringen mogelijk zijn voor het stelsel medische rijgeschiktheid.²⁴ Dit onderzoek wordt uitgevoerd omdat SWOV in 2020 aanbevelingen heeft gedaan om het stelsel meer risicogestuurd te maken. Vorig jaar zijn deze aanbevelingen verder uitgewerkt in de vorm van scenario's. Er heeft een maatschappelijke consultatie plaatsgevonden waarbij zowel betrokken organisaties als bijna 7.000 burgers zijn betrokken. Ook zijn de scenario's aan de hand van een afweegkader beoordeeld op doelmatigheid, uitvoerbaarheid en draagvlak. De uitkomsten van de maatschappelijke consultatie²⁵ en de beoordeling van de scenario's²⁶ heeft de toenmalige Minister van lenW vorig jaar al met uw Kamer gedeeld. Er is toegezegd aan uw Kamer om u begin 2022 te informeren over de uitkomsten van het

²³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

²⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 890.

²⁵ Optimalisatietraject stelsel medische rijgeschiktheid Verslag van de ontwerpessies, 28 september 2021.

Populytics, 6881 Nederlanders denken mee over medisch keuren van rijbewijshouders, 28 september 2021.

²⁶ Royal HaskoningDHV, Beoordeling alternatieve scenario's optimalisatietraject medische rijgeschiktheid Tussenverslag, 26 november 2021.

traject. Doordat er een nieuw kabinet is gekomen dit jaar en de toenmalige Minister van IenW tijdens het nota-overleg CBR van 19 april 2021 had aangegeven besluitvorming over te laten aan een volgend missionair kabinet, is de besluitvormende fase later gestart dan gepland. Uw Kamer zal uiterlijk in het derde kwartaal 2022 worden geïnformeerd of en welke verbeteringen in beeld zijn voor het stelsel medische rijgeschiktheid.

Kosten en kwaliteit rijbewijskeuring

Er hebben zoals aangekondigd in de brief van 22 september 2021 gesprekken plaatsgevonden met het Ministerie van VWS, het CBR, de Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd (IGJ) en de Nederlandse Zorgautoriteit (NZa) over de kosten en kwaliteit van de rijbewijskeuring.²⁷ De aanleiding hiervoor was onder meer een signaal van de Nationale ombudsman over de kosten en de kwaliteit van de keuring.²⁸ De toenmalige Minister van IenW heeft aangegeven dat de kosten en kwaliteit van de rijbewijskeuring een aandachtspunt zijn. In een brief aan uw Kamer van 24 januari 2020²⁹ is naar aanleiding van eerdere signalen met betrekking tot de kosten en kwaliteit van rijbewijskeuringen geschetst hoe het kader waarbinnen de medische keuringen plaatsvinden eruitziet en hoe hierop toezicht wordt gehouden.

Op 31 januari 2022 is ook een uitzending van het tv-programma Radar aan dit onderwerp besteed.³⁰ Hierover zijn ook schriftelijke vragen gesteld door het lid De Hoop (PvdA) die op 24 maart 2022 zijn beantwoord (Aanhangsel Handelingen II 2021/22, nr. 2216). In deze brief is gemeld dat NZa heeft aangegeven op de hoogte te zijn van de knelpunten waar consumenten tegenaan lopen. De rijbewijskeuring die als duur wordt ervaren, heeft hun aandacht. NZa kijkt op dit moment hoe met aanpassingen van de prestatie- en tariefregulering beter recht kan worden gedaan aan het consumentenbelang. Dit doet de NZa in nauw overleg met het CBR en daarbij zullen ook veldpartijen worden betrokken. Wat betreft de signalen over onterecht in rekening gebrachte kosten, heeft NZa aangegeven dat zij een meldpunt hebben waar eenieder die vindt dat er naar zijn mening te hoge kosten in rekening zijn gebracht een melding kan maken. NZa neemt deze meldingen dan mee in het risico gestuurd toezicht. Ook heeft NZa op de eigen website informatie opgenomen over de meest gestelde vragen en klachten rond rijbewijskeuringen, voorzien van een antwoord. Dit is te raadplegen via: Kosten voor een rijbewijskeuring | Nederlandse Zorgautoriteit (nza.nl). Op deze website is een standaardbrief opgenomen die mensen kunnen versturen aan hun arts of instelling die de keuring heeft verricht, als er naar hun mening te veel in rekening is gebracht voor een rijbewijskeuring.

Er is ook gesproken over de signalen met betrekking tot de kwaliteit van de rijbewijskeuring. De Nationale ombudsman kaartte aan dat mensen zich afvragen waarom zij niet bij de eigen arts terecht konden en dat de keuring soms kort aanvoelt en dat men zich afvraagt of de arts hen daadwerkelijk goed heeft kunnen keuren. In het tv-programma Radar komt naar voren dat de deelnemers van de enquête van Radar de keuring inhoudelijk vinden tegenvallen, bijvoorbeeld omdat de arts niet voorbereid lijkt. Ook laten sociale partners weten dat zij vaker signalen krijgen dat de rijbewijskeuring van onvoldoende kwaliteit is.

²⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 959.

²⁸ Nationale ombudsman, brief over medische rijgeschiktheid, 22 juli 2021.

²⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 790.

³⁰ Radar, «Medische rijbewijskeuringen: als je niet oplet betaal je te veel», 31 januari 2022.

Het CBR heeft eerder meerdere initiatieven ontplooid om de kwaliteit van de rijbewijskeuring te bewaken. Zo is er voor de onafhankelijk keurend specialist een beleidsregel aanwijzing onafhankelijk keurend medisch specialisten³¹, inclusief richtlijnen kwaliteit en zijn er introductietrainingen en congressen voor deze specialisten. Hierdoor kan de burger via de website van het CBR een medisch specialist vinden die voldoet aan deze beleidsregel van het CBR. Jaarlijks komen er bij het CBR 20 tot 30 klachten binnen over keurend specialisten.

De IGJ houdt toezicht op de kwaliteit van de zorg die door artsen wordt geleverd en hun (medisch) handelen op basis van respectievelijk de Wet kwaliteit, klachten en geschillen zorg (Wkkgz) en de Wet op de beroepen in de individuele gezondheidszorg (BIG). De IGJ laat weten jaarlijks 10 tot 20 klachten met betrekking tot medische keuringen voor de rijvaardigheid te ontvangen. Geen van de klachten gaf tot dusver aanleiding tot onderzoek door de IGJ. Dit doet de IGJ bij meerdere of ernstige signalen over een zorgaanbieder.

De signalen vanuit onder meer de Nationale ombudsman en het tv-programma Radar vormen een aanleiding voor lenW om te kijken of het mogelijk is om nog meer te sturen op kwaliteit en inhoud van de rijbewijskeuring. De komende tijd zal lenW nader verkennen welke acties zoal mogelijk en passend zijn. Deze tijd is nodig omdat een en ander mogelijk capaciteit zal vergen van de betreffende organisaties en ook moet onderzocht worden welke verbeteringen mogelijk zijn. De Minister van lenW bericht u uiterlijk in het derde kwartaal 2022 over de voortgang.

4. Gedrag

Gedrag speelt bij vrijwel alle verkeersongevallen een cruciale rol. Het is essentieel dat mensen door educatie voldoende kennis hebben, met campagnes gestimuleerd worden tot veilig gedrag en dat onveilig gedrag met handhaving tegengegaan wordt. Iedereen wil veilig van A naar B maar mensen maken ook fouten en worden bijvoorbeeld afgeleid door notificaties onderweg. Het is belangrijk de gedragscomponent breed te zien en moet ook meegenomen worden door partijen die bepalend zijn voor de context van de bestuurder. Bijvoorbeeld voertuigproducenten, weginrichting, smartphones en in-car systemen en de bedrijfscultuur.

Afleiding

Op 1 juli 2019 is artikel 61a van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) 1990 gewijzigd waarin handheld telefoongebruik geregeld is. Deze wijziging is, 2 jaar na inwerkingtreding, geëvalueerd door Arcadis. Zoals ik u heb toegezegd bied ik hierbij deze evaluatie aan uw Kamer aan (zie bijlage 7)^{32, 33}. Met de wetswijziging is handheld telefoongebruik op de fiets verboden, dit was eerder nog toegestaan. Daarnaast werd de term «mobiele telefoon» verbreed naar «mobiel elektronisch apparaat». Dit laatste was nodig omdat niet alleen telefoons afleiden maar ook muzikspelers, tablets, etc. Daarnaast was het volgens de oude regeling nodig dat er een staandehouding plaatsvond. Dit is nu niet meer het geval waardoor ook op kenteken gehandhaafd kan worden. Dit maakte handhaving met camera's makkelijker.

De conclusie uit de enquêtes van Arcadis is dat de wijziging een positief effect heeft gehad op de verkeersveiligheid. Van de mensen die onderweg

³¹ Beleidsregel aanwijzing keurend medisch specialisten.

³² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

³³ Kamerstuk 29 398, nr. 936.

hun telefoon gebruikten, anders dan voor navigatie, gaf 32% aan dit minder te zijn gaan doen. Eén op de tien weggebruikers gaf de gewijzigde regelgeving aan als reden, bij jongeren is dit één op de vijf. Bestuurders zoeken vooral vaker een plek om stil te staan. Ook zijn ze minder berichten gaan lezen en schrijven en meer handsfree gaan bellen in plaats van handheld. Weinig respondenten verwachten een boete te krijgen (2%) maar de boete speelt bij 46% van de weggebruikers een belangrijke rol bij de gedragsverandering. Onder jongeren is dit zelfs 77%. Het makkelijker maken van handhaving met camera's lijkt een belangrijk voordeel van de wijziging. Het effect hiervan op de (subjectieve) pakkans wordt naar verwachting pas later zichtbaar. Momenteel beschikt iedere politie-eenheid al over de MONOcam waarmee gehandhaafd kan worden op handheld gebruik van mobiele elektronische apparaten. Zoals hierboven gemeld wordt in het nieuwe LAP aangekondigd dat het OM de komende jaren ook zogenaamde handheld detectiesystemen gaat aanschaffen waarmee volledig automatisch op handheld apparatuur gebruik kan worden gehandhaafd.

De politie geeft aan dat de regeling goed handhaafbaar is en ook het OM geeft aan dat de regeling voor de komende tijd afdoende is. Deze evaluatie geeft geen aanleiding om de regeling aan te passen.

Als het gaat om handelingen met een telefoon in een houder heeft de Kamer, middels motie van lid Postma³⁴, verzocht duidelijk te maken dat appen en gamen in het geheel niet zijn toegestaan, dus ook niet met een telefoon in de houder. De norm die we met MONO uitdragen is gericht op de handelingen en niet zozeer op de manier waarop je deze handelingen verricht. Nu gaat het in veel gevallen nog om een smartphone, al dan niet in een houder, maar deze wordt vaak gekoppeld aan het in-car systeem waardoor de functies op het scherm van de auto beschikbaar zijn. Uit het Arcadis onderzoek bleek dat één op de tien weggebruikers gebruik is gaan maken van een telefoonhouder of in-car systeem. Dit betekende geen toename van het gebruik maar een verschuiving van handheld naar handsfree.

MONO betekent dat je met één ding bezig bent onderweg en dat is de rijtaak. Daarmee wordt duidelijk gemaakt dat gamen, online vergaderen, films kijken en appen absoluut niet kunnen binnen de MONO-norm, ook niet in een houder. Op de campagne pagina is dit heel duidelijk gemaakt.

Ook wanneer iemand het verkeer in gevaar brengt door onveilig gebruik van een telefoon in de houder en het verkeer in gevaar brengt kan deze worden beboet op basis van art. 5 van de Wegenverkeerswet.

In de evaluaties van de MONO-campagne en met straatmetingen wordt ook gekeken naar de mate waarin mensen risicovolle handelingen doen met apparatuur onderweg. Indien nodig zal de insteek van de MONO-campagne worden bijgesteld.

Verkeersveiligheid voortgezet onderwijs

In de verzamelbrief verkeersveiligheid van 26 november 2021³⁵ is toegezegd u dit voorjaar te informeren over de concrete vervolgacties naar aanleiding van de motie van de leden Lacin en Von Martels³⁶, waarmee zij aandacht vragen voor verkeersveiligheid in het voortgezet onderwijs. De uitkomsten van het onderzoek onder jongeren, dat begin dit

³⁴ Motie van het lid Postma c.s. over het verbod op appen, spelletjes spelen en social media gebruiken tijdens het rijden helder overbrengen, Kamerstuk 35 570 XII, nr. 28.

³⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 975.

³⁶ Motie van de leden Lacin en Von Martels, Kamerstuk 35 591, nr. 9.

jaar is afgerond, worden momenteel gecombineerd met de inzichten onder docenten en bestuurders van scholen, zodat een compleet beeld ontstaat. Het onderzoek onder docenten is onlangs gestart en zal na de zomer worden afgerond. Voor dit onderzoek is meer tijd nodig omdat scholen momenteel druk zijn met het inhalen van opgelopen achterstanden door COVID-19. Hierdoor kunnen de interviews niet op de korte termijn plaatsvinden. Na combinatie van de uitkomsten van beide onderzoeken kunnen, samen met het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, concrete vervolgacties worden geformuleerd. In het najaar van 2022 wordt u hierover geïnformeerd.

Rijden onder invloed

Programma Integrale aanpak Rijden onder invloed

Het streven in het SPV2030 is dat in 2030 minder verkeersdeelnemers onder invloed van middelen deelnemen aan het verkeer. Hiervoor wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een programmatische integrale aanpak van rijden onder invloed (ROI). Het programma zal worden gericht op het ontwikkelen van een risicogestuurde aanpak van ROI. Naast de bestaande nauwe samenwerking op dit thema tussen JenV en lenW, wordt samenwerking gezocht met partijen in de (verslavings)zorg. In het LAP 2022–2025 (zie bijlage 1 van deze brief) wordt verder ingegaan op de integrale aanpak en de eerste maatregelen. In 2022 wordt het programma Integrale aanpak ROI verder uitgewerkt.

Verlaging grens vorderingenonderzoek alcohol

In de Kamerbrief van 26 november jl.³⁷ is toegezegd uw Kamer te informeren over de eerder voorgenomen verlaging³⁸ van de grens voor het vorderingenonderzoek alcohol. Het vorderingenonderzoek alcohol krijgen bestuurders opgelegd nadat zij zijn aangehouden met een promillage hoger dan 1,8 en is bedoeld om te bepalen of een bestuurder rijgeschikt is. Het vorderingenonderzoek alcohol wordt gedaan door een onafhankelijk psychiater en bestaat uit een psychiatrisch, een lichamenlijk en een bloedonderzoek. De psychiater werkt volgens de richtlijn *Alcoholmisbruik in het kader van rijgeschiktheidskeuringen* van de Nederlandse Vereniging van Psychiaters (NVVP).

Op basis van nader onderzoek door het CBR lijkt het niet effectief voor de verkeersveiligheid noch proportioneel de voorgenomen verlaging van de grens voor het vorderingenonderzoek alcohol door te voeren. Uit het onderzoek blijkt ten eerste dat de situatie sinds de toezegging in 2018 is veranderd. Het percentage geschiktverklaarden is aanzienlijk gestegen van ongeveer 20% in 2018 naar 59% eind 2020. Hieraan liggen onder andere nieuwe wetenschappelijke inzichten bij de vaststelling van alcoholafhankelijkheid ten grondslag. Ten tweede stijgt het percentage geschiktverklaarden verder als het promillage voor het vorderingenonderzoek wordt verlaagd naar 1,3. Dit omdat de kans op geschikt verklaren groter is bij lagere promillages. Ten derde is indertijd besloten bestuurders die met een promillage tussen 1,3 en 1,8 worden aangehouden een Educatieve Maatregel Alcohol (EMA) op te leggen. Uit onderzoek door het WODC³⁹ blijkt de EMA een effectieve maatregel te zijn om recidive te voorkomen.

³⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 975.

³⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 975.

³⁹ WODC, Cahier 2019–20 – Recidive na maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid.

Gezien de effectiviteit van de huidige werkwijze waarbij bestuurders die worden aangehouden met een promillage tussen 1,3 en 1,8 een EMA krijgen opgelegd, wordt verlaging van de grens voor het vorderingenonderzoek alcohol als niet proportioneel gezien. Het zou voor de meeste bestuurders betekenen dat zij eerst een vorderingenonderzoek alcohol en daarna alsnog een EMA zouden krijgen opgelegd. Binnen het programma ROI wordt gezien op welke wijze (zware) overtredders effectiever kunnen worden aangepakt.

Wetsvoorstel rijden onder invloed

Vanuit JenV wordt samen met lenW, politie, OM, CBR, RDW en het Centraal Justitieel Incassobureau al geruime tijd gewerkt aan het wetsvoorstel verbetering aanpak rijden onder invloed. Het wetsvoorstel vormt een uitwerking van de in de brief van 12 maart 2018⁴⁰ aangekondigde maatregelen om de strafrechtelijke aanpak van rijden onder invloed te verbeteren, onder meer door het afschaffen van de recidiveregeling, de mogelijkheid voor het dadelijk uitvoerbaar verklaren van de ontzegging van de rijbevoegdheid (OBM), het introduceren van de mogelijkheid voor een vervangende hechtenis bij het schenden van een OBM en het geven van de bevoegdheid aan de rechter om een rijbewijs ongeldig te verklaren. Het wetsvoorstel is eind 2019 in consultatie gebracht en op basis van de reacties aangepast. Vervolgens is het aangepaste wetsvoorstel opnieuw in consultatie gegaan bij een aantal partijen. Verder zijn gesprekken gevoerd met uitvoeringsorganisaties over de implementatie van het aangepaste wetsvoorstel en de kosten die de implementatie en uitvoering met zich meebrengen. Een aantal uitvoeringsorganisaties heeft vervolgens ook een uitvoeringstoets opgeleverd. Hieruit is gebleken dat er zowel incidentele als structurele kosten gemoeid zijn met de invoering van het wetsvoorstel. De benodigde middelen hiervoor ontbreken. Hoewel een effectieve aanpak van rijden onder invloed van groot belang is en de maatregelen uit het wetsvoorstel hier een bijdrage aan leveren, betekent dit helaas dat het wetsvoorstel momenteel niet verder in procedure kan worden gebracht. Gezien de vele belangrijke uitdagingen waar we momenteel voor staan, moeten er helaas moeilijke keuzes gemaakt worden. Dit betekent overigens niet dat de mate van handhaving van rijden onder invloed af zal nemen. De maatregelen in het wetsvoorstel zien op vergroting van de effectiviteit van de bestraffing niet op de mogelijkheden om te handhaven. Indien op een later moment alsnog middelen hiervoor beschikbaar komen zal opnieuw gekeken worden of het wetsvoorstel alsnog in procedure kan worden gebracht.

5. Overige

Tussenstand verkeershandhaving door boas

Op 8 februari 2021 is in Utrecht de pilot verkeershandhaving van start gegaan die uitvoering geeft aan de motie van het lid Van Dam (Kamerstuk 35 300 VI, nr. 53).⁴¹ Binnen de pilot mogen (domein I) boa's van de gemeente handhaven op drie lichte verkeersovertredingen: handeld telefoongebruik op de fiets, roodlichtnegatie en geen of onjuiste fietsverlichting voeren. Een werkgroep bestaande uit de gemeente Utrecht, het OM, politie, VNG en JenV begeleidt de pilot. De vorige Minister van JenV heeft uw Kamer hierover ook geïnformeerd tijdens het commissiedebat van 2 december 2021. Na het debat in december is de evaluatie afgerond die bureau Hiemstra en de Vries in opdracht van JenV heeft uitgevoerd.

⁴⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 588.

⁴¹ Kamerbrief over laatste stand van zaken in de uitvoering van eerder gedane toezeggingen op het terrein van de verkeershandhaving, Kamerstuk 29 398, nr. 880.

Het evaluatierapport heeft de Minister van JenV met uw Kamer gedeeld.⁴² Daarnaast is gewerkt aan de actualisatie van het leefbaarheids criterium om heldere landelijke duiding te geven aan het takenpakket van boa's in Domein I, waaronder boas die taken verrichten op het gebied van verkeershandhaving.⁴³ Binnen dit traject is met de ketenpartners, waaronder gemeenten, OM en politie, geconcludeerd dat op het gebied van verkeershandhaving het takenpakket van de boa beperkt wordt tot ongemotoriseerd rijdend verkeer. Dit geldt alleen voor toekomstige uitbreidingen van het takenpakket. De boa's mogen blijven handhaven op overtredingen door gemotoriseerd rijdend verkeer die reeds in de domeinlijst waren opgenomen, zoals bijvoorbeeld de handhaving op geslotenverklaringen. Deze conclusie is besproken in meerdere bestuurlijke gremia en wordt binnenkort (naar verwachting eind mei/begin juni) doorgevoerd in de beleidsregels boa. Over wat de evaluatie van de pilot in Utrecht en de actualisatie van het leefbaarheids criterium voor het vervolg van de pilot betekenen, vindt bestuurlijk overleg plaats. Uw Kamer wordt, zoals eerder toegezegd door de Minister van JenV, geïnformeerd over de uitkomst in de brief die dit voorjaar uitgaat over de bredere visie op het beleid voor de boas. In de tussentijd is besloten om de pilot in Utrecht te verlengen tot het eind van dit jaar.

Motie Geurts handhaving ter bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers

Tijdens het VSO verkeersveiligheid op 15 april 2021 (Handelingen II 2020/21, nr. 69, item 7), heeft het lid Geurts (CDA) een motie ingediend waarin wordt opgeroepen om in kaart te brengen wat er in de handhaving nodig is om ervoor te zorgen dat kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers, fietsers en bromfietzers, minder risico lopen op een ongeval in bewoond gebied (Kamerstuk 29 398, nr. 914). De inzet op verkeershandhaving wordt lokaal in de driehoek bepaald. Daarbij wordt gezamenlijk door politie, OM en de gemeente gekeken naar waar zich de grootste risico's voordoen. In het LAP 2022–2025 worden daarnaast maatregelen aangekondigd die (ook) moeten bijdragen aan de bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers. Zoals de aanschaf van camera's met handheld detectiesystemen (HDS) waarmee de handhaving op handheld telefoongebruik verder kan worden versterkt. Dit moet ertoe leiden dat de objectieve en subjectieve pakkans voor deze overtreding verder omhoog gaat, deze overtreding daardoor minder vaak wordt begaan en bestuurders dus minder vaak afgeleid zijn in het verkeer. De politie heeft vorig jaar al de beschikking gekregen over de MONOcam waarmee al semiautomatisch op deze overtreding kan worden gehandhaafd. Daarnaast wordt in het LAP 2022–2025 aangekondigd dat er de komende jaren verplaatsbare flitspalen worden aangeschaft, waarmee een belangrijke bijdrage wordt geleverd aan de handhaving op snelheid. Ook dit moet zorgen voor een betere bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers, onder meer in de bebouwde kom. Voor de bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers is echter niet alleen handhaving van belang. Ook verschillende andere maatregelen in het LAP 2022–2025 dragen bij aan de bescherming van de kwetsbare verkeersdeelnemers. Zoals de verschillende maatregelen voor langzaam verkeer en het uitwerken van het afwegingskader 30 km/u binnen de bebouwde kom.

⁴² Kamerbrief over het rapport Verkeershandhaving door boas; Kamerstuk 29 398, nr. 984.

⁴³ Kamerstuk 29 628, nr. 1048.

Handhaving truckparkings

In Nederland zijn truckparkings in ontwikkeling. Dit zijn bewaakte parkeerplekken waar de chauffeur, met name voor de lange rust, kan staan. Hier staan lading en chauffeur veilig en zijn faciliteiten als toiletten, douches en wifi aanwezig om een aangenaam verblijf te verzorgen. In de praktijk zien we dat, ook als er al voldoende plek op een truckparking in de buurt is, chauffeurs er soms voor kiezen toch te overnachten op verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet, of zelfs op de in- of uitrit van de verzorgingsplaats of de vluchtstrook. Dit is zeer onwenselijk en kan gevaarlijk zijn. Daarom is in de BO MIRT over handhaven rondom truckparkeren afgesproken om een gezamenlijk en concreet handhavingsplan op te stellen. Of er meer handhavingsinzet mogelijk is zal nog nader besproken moeten worden met de verschillende handhavende instanties.

Het handhavingsplan stuur ik mee met deze brief (zie bijlage 8)⁴⁴. De maatregelen in het handhavingsplan vallen uiteen in drie actielijnen:

- Aanpakken verkeersonveilige situaties als gevolg van rustende chauffeurs en parkerende vrachtwagens op de vluchtstrook door middel van het verbeteren van de (digitale) informatievoorziening over beschikbare truckparkings aan chauffeurs en planners.
- Een pilot «parkeerduurbepaling». Hierin wordt onderzocht of het invoeren van een (juridisch afdwingbare) parkeerduurbepaling op verzorgingsplaatsen mogelijk is en een positief effect heeft op het gebruik van nabijgelegen commerciële truckparkings, het vergroten van de sociale veiligheid op verzorgingsplaatsen en het tegengaan van ongewenst gebruik van verzorgingsplaatsen voor langparkeerders. De Kamer zal na afloop van het haalbaarheidsonderzoek eind dit jaar opnieuw worden geïnformeerd.
- Het maken van afspraken met de verschillende handhavende instanties, zoals ILT, politie, RWS-BOA's (weginspecteurs) en gemeentelijke BOA's over effectiever samenwerken bij het handhaven op foutgeparkeerde vrachtwagens. Daarbij is de handhavingsvisie van RWS een belangrijk uitgangspunt.⁴⁵

Motie Alkaya (SP) en Heerema (VVD) over de ondersteuning door motoragenten bij wielervedstrijden

In juli 2021 is een motie aangenomen over de inzet van burger-motorverkeersregelaars bij wielervedstrijden.⁴⁶ Momenteel worden door JenV en lenW samen met betrokken partijen de mogelijkheden onderzocht om de inzet van burger-motorverkeersregelaars bij wielervedstrijden mogelijk te maken, bijvoorbeeld met een pilot. Eerder was al bekend dat er nog geen juridische grondslag is voor deze burger-motorverkeersregelaars om rijdend aanwijzingen (zoals een stopteken) te geven vanaf de motorfiets. Om een wielervedstrijd goed te kunnen organiseren is de inzet van verkeersregelaars en politie noodzakelijk. Zij zorgen dat het verkeer niet op het parcours kan komen en de wedstrijd veilig kan worden gereden.

⁴⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁴⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 975.

⁴⁶ Motie van de leden Alkaya en Rudmer Heerema over de ondersteuning door motoragenten bij wielervedstrijden, Kamerstuk 29 398, nr. 951.

Op verzoek van JenV heeft de politie een overzicht gegeven van de eisen die gesteld worden aan de verschillende taken van politiemotorrijders bij wielervedstrijden en de tijdsbesteding en kosten die daarmee gemoeid zijn. Duidelijk is dat het vervangen van gespecialiseerde politiemotorrijders bij wielervedstrijden niet eenvoudig en kostbaar is. Dit omdat de opleidings-, trainings- en ervaringseisen streng zijn bij de complexe taken die bij de begeleiding van een wielervedstrijd moeten worden uitgevoerd. Daarom wordt momenteel in goede samenwerking met betrokkenen zoals sportorganisaties en politie onderzocht welke andere scenario's wel mogelijk zijn om de inzet van burger-motorverkeersregelaars toch van nut te kunnen laten zijn. Daarbij worden ook de benodigde randvoorwaarden en de effecten op de reductie van de inzet van politie bestudeerd.

Wanneer een scenario kansrijk wordt geacht, zou een pilot dit wielervedstrijden plaats kunnen vinden binnen de huidige wet- en regelgeving. Bijvoorbeeld buiten de openbare weg of zonder dat de burger-motorverkeersregelaars rijdend aanwijzingen geven. Afhankelijk van het succes van een pilot kan vervolgens worden gezien of en onder welke voorwaarden de inzet van burger-motorverkeersregelaars bij wielervedstrijden definitief mogelijk kunnen worden gemaakt. Na een mogelijke pilot dit wielervedstrijden kan de Kamer worden geïnformeerd over de resultaten en mogelijke vervolgstappen.

Stand van zaken kabinetsreactie advies «Van rijles naar rijonderwijs»

Uw Kamer is toegezegd dat zij de kabinetsreactie op het advies «Van rijles naar rijonderwijs» van de heer Roemer in het eerste kwartaal van 2022 ontvangt. In plaats daarvan wordt de kabinetsreactie naar verwachting in mei 2022 verzonden. De reden voor de vertraging is dat de besluitvorming over de kabinetsreactie nog niet is afgerond.

De Kamer is in vier Kamerbrieven geïnformeerd over de voortgang van reeds in gang gezette acties die voortkomen uit het advies.⁴⁷ Het betreft maatregelen door CBR, lenW, het instituut voor certificering en examinering in de mobiliteitsbranche (IBKI) en RDW.

Het CBR is gevraagd een plan te ontwikkelen om consequenties te verbinden aan de slagingspercentages van rij scholen, waarbij het CBR aan rij scholen met structureel lage slagingspercentages maatregelen op kan leggen en rij scholen met structureel hoge slagingspercentages voordelen kan bieden. De gedachte daarbij is om rij scholen te stimuleren de kwaliteit te verbeteren. Daarbij wordt een ondergrens en een bovengrens voor het slagingspercentage gehanteerd. Rij scholen die niet aan de ondergrens voldoen, krijgen in eerste instantie een waarschuwing. Elke zes maanden volgt een nieuwe meting waarbij rij scholen die structureel de ondergrens niet halen sancties opgelegd krijgen. Wanneer na vier meetmomenten de ondergrens niet wordt gehaald, volgt uitschrijving bij het CBR. Omgekeerd geldt dat rij scholen met een slagingspercentage hoger dan de bovengrens privileges krijgen, bijvoorbeeld door meer examencapaciteit te kunnen reserveren. Het CBR is met de branchepar-tijen in overleg over de uitwerking van dit plan.

Conform toezegging aan uw Kamer heeft lenW een opdracht gegeven voor het uitvoeren van een pilot collegiaal advies. Deze pilot vindt plaats in Zeeland, waarbij tien rij scholen zijn geselecteerd. Het doel van de pilot

⁴⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 917, Kamerstuk 29 398 Kamerstuk 29 398, nr. 959 en Kamerstuk 29 398, nr. 975.

is het verkrijgen van inzicht in een effectieve en nuttige wijze van toetsing door een collega. De deelnemers aan deze pilot zijn in maart 2022 geselecteerd en eind maart 2022 hebben de eerste collegiaal advies-ritten plaatsgevonden. In de zomer zijn de resultaten van de pilot bekend.

Een aantal acties die op korte termijn te realiseren was, is reeds afgerond. Dit betreft verbeteringen van de toegankelijkheid en vindbaarheid van de bevoegdheidschecker van het IBKI. Ook wordt de kwaliteitscontrole op de theoretische bijscholing bij het IBKI verbeterd.

De RDW is gevraagd een uitvoeringstoets te doen op het invoeren van een keuring voor de dubbele bediening in lesauto's en toezicht op de inbouw hiervan. Voorzien was dat deze uitvoeringstoets in maart 2022 kon worden opgeleverd. Inmiddels is gebleken dat deze termijn niet haalbaar is. Reden hiervoor is onder meer dat het vraagstuk complexer is dan zich aanvankelijk liet aanzien; de komst van de moderne software gestuurde voertuigen (waaronder hybride en elektrisch) betekent dat bij het stellen van eisen mogelijk ook rekening gehouden moet worden met software in auto's en niet alleen met mechanische eisen aan de dubbele bediening. Tevens is zowel vanuit de RDW als vanuit CBR aangegeven dat het stellen van eisen aan dubbele bediening met zich meebrengt dat dit logischerwijs niet beperkt is tot alleen lesauto's in de categorie rijbewijs B. Dit maakt dit proces complexer. De RDW heeft desgevraagd aangegeven te verwachten dat de uitvoeringstoets opgeleverd kan worden aan het eind van het derde kwartaal van 2022.

Halvering aantal verkeersslachtoffers in 2030

Tot slot wordt uw Kamer geïnformeerd over uitvoering van de motie van het lid Geurts (CDA) over het hanteren van een tussendoelstelling van het aantal verkeersslachtoffers.⁴⁸ Op 27 januari 2022 zijn ANWB (mede namens de Verkeersveiligheidscoalitie), CROW, Fietzersbond, gemeente Rotterdam (mede namens G4), IPO, JenV, SWOV, TeamAlert, VNG en VVN samen met IenW in gesprek gegaan over een mogelijke set aan maatregelen om het aantal verkeersslachtoffers in 2030 te halveren. Er is een verslag van dit rondetafelgesprek (bijlage 9)⁴⁹.

Op basis van de voorgestelde set aan maatregelen maakt SWOV een doorrekening van het mogelijke effect op het aantal verkeersslachtoffers in 2030. SWOV rekent daarbij verschillende varianten van de maatregelen door en maakt binnen een bandbreedte een schatting van het effect op de verkeersveiligheid.

Over de resultaten van deze doorrekening wordt uw Kamer rond de zomer geïnformeerd. Deze resultaten vormen de basis voor het vervolggesprek over welke extra maatregelen wenselijk en haalbaar zijn en welke dilemma's daarbij een rol spelen. Daarbij moet de balans worden gezocht tussen verkeersveiligheid en andere kabinetsdoelstellingen, bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid, gezondheid en inclusie.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

⁴⁸ Motie van het lid Geurts over een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030, Kamerstuk 29 398, nr. 946.

⁴⁹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.