

Vergaderjaar 2022–2023

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1059

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 mei 2023

Iedere dag stappen kinderen op de fiets naar school, pakken collega's de fiets, de auto of de trein naar werk of wordt er een ommetje gelopen met de hond. Deelname aan het verkeer is voor velen een gewoonte waar we verder niet stil bij staan. Tegelijkertijd zit een ongeluk in een klein hoekje. In een moment van onoplettendheid kan een ongeval plaatsvinden. Met het beleid van de voorbije jaren zijn ongevallen voorkomen. Doordat wordt ingezet op veilige infrastructuur, veilige voertuigen en veilig gedrag. Mooie voorbeelden van het afgelopen jaar zijn de 180 schoolzones waarvoor geld uit de investeringsimpuls verkeersveiligheid is aangevraagd, de helmplicht voor snorfietzers die per 1 januari 2023 is ingegaan en de invoering van de educatieve maatregel drugs die sinds april kan worden opgelegd.

Helaas loopt het niet in alle gevallen goed af. Het CBS presenteerde op 18 april 2023 cijfers over het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in het jaar 2022. Vorig jaar kwamen 737 mensen om het leven bij een verkeersongeluk. De meeste fatale slachtoffers, 291, betreffen bestuurders van een fiets (elektrische fiets en conventionele fiets), gevolgd door 225 automobilisten en 57 voetgangers. Het CBS constateert ook dat bij fietsers sprake is van een toename van verkeersdoden door een aanrijding met een ander voertuig. Naast deze fatale slachtoffers vielen er ook ziekenhuisgewonden, cijfers daarover publiceert Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) komend najaar in *De Staat van de Verkeersveiligheid*. Hierin worden de cijfers van de verkeersdoden ook nader geduid, zoals op welk type weg ze plaatsvonden.

De cijfers onderstrepen de noodzaak om blijvend in te zetten op het veiliger maken van verkeer, door risico's in beeld te brengen en daar actie op te ondernemen. Een belangrijke stap hierin is de investering in de verkeershandhaving vanaf 2025. Hiermee zullen extra digitale handhavingsmiddelen worden aangeschaft. Extra handhaving is nodig om de verkeersveiligheid te vergroten en het aantal slachtoffers terug te dringen.

SWOV heeft berekend dat intensivering van de geautomatiseerde snelheidshandhaving een groot aantal slachtoffers per jaar kan voorkomen.¹ Met deze intensivering wordt dit mogelijk gemaakt. Daarnaast zal er ook extra worden ingezet op handhaving op afleiding in het verkeer.

In deze brief wordt u mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid (JenV) geïnformeerd over de stand van zaken van de uitvoering van het strategisch plan verkeersveiligheid (SPV), inclusief reacties op openstaande moties en toezeggingen op gebied van verkeersveiligheid. Daarnaast ontvangt u een overzicht (bijlage 1) van de voortgang van de maatregelen in het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022–2025, waarvoor het Rijk primair aan de lat staat.

Inhoudsopgave

De brief is onderverdeeld naar de volgende thema's:

1. Veilige infrastructuur
2. Veilige voertuigen
3. Veilig gedrag verkeersdeelnemers

1. Veilige infrastructuur

Veilige Rijkswegen

Uit het onderzoek van SWOV naar de dodelijke ongevallen op Rijkswegen in 2021 blijkt dat er 51 dodelijke verkeersongevallen plaatsvonden, waarbij 53 verkeersdeelnemers om het leven kwamen (bijlage 2). Deze rapportage maakt ook deel uit van een bredere monitoringsrapportage «Veilig over Rijkswegen», waarin ook ongevallen met gewonden worden geanalyseerd.² De dodelijke ongevallen in 2021 ontstonden veelal door een combinatie van onoplettendheid of risicogedrag van de weggebruiker en de weginrichting (inclusief berm, zoals een krappe boogstraal). De meeste dodelijke ongevallen vonden plaats door een aanrijding tegen een obstakel in de berm, kop-staartaanrijdingen of door frontale aanrijdingen. De inrichting van de berm bepaalt voor een belangrijk deel de ernst van de afloop van het ongeval. Voorbeelden van aanbevelingen die SWOV geeft om ongevallen op Rijkswegen te voorkomen zijn het veilig inrichten van bermen en smalle enkelbaanswegen voorzien van fysieke rijrichtingscheiding. Deze aanbevelingen komen overeen met voorgaande jaren. De aanbevelingen krijgen uitvoering via het programma Meer Veilig en via de € 200 miljoen uit het coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen.³ De Kamer wordt voor de zomer van 2023 verder geïnformeerd over de uitwerking van tranche 2, met de projectvoorstellen voor de grootschalige aanpak van de N36 en de N50 (Kampen – Ramspol). SWOV doet in de analyse ook een nieuwe aanbeveling om dodelijke ongevallen op Rijkswegen te voorkomen, namelijk het nemen van maatregelen tegen spookrijden. In de periode 2016–2021 waren er 13 dodelijke spookrijongevallen, waarbij in totaal 22 verkeersdeelnemers om het leven kwamen. Rijkswaterstaat heeft het afgelopen jaar verdiepende onderzoeken laten uitvoeren naar de spookrijproblematiek. Hieronder worden deze onderzoeken van SWOV (bijlage 3) en het adviesbureau Goudappel (bijlage 4) toegelicht.

¹ Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 1027.

² De rapportage «Veilig over Rijkswegen» over het jaar 2021 is gepubliceerd op de Rijkswaterstaat Rapportendatabank; <https://open.rws.nl/open-overheid/onderzoeksrapporten/@259089/veilig-rijkswegen-2021/>.

³ Kamerstuk 29 398, nr. 1014.

Onderzoeken naar spookrijden

Naar aanleiding van het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over het spookrijdersongeval op de A73⁴ heeft Rijkswaterstaat het afgelopen jaar twee onderzoeken laten uitvoeren naar de spookrijproblematiek:

1. SWOV heeft de aard en omvang van de problematiek op het hoofdwegennet onderzocht (bijlage 3).
2. Adviesbureau Goudappel onderzocht voor het Rijkswegennet in hoeverre op onvolledige aansluitingen een verhoogde kans op spookrijden bestaat (bijlage 4). Onvolledige aansluitingen zijn aansluitingen waar niet allebei de rijbanen van de autosnelweg een toe- en afrit hebben. Met dit onderzoek is ook in kaart gebracht welke weg- en omgevingselementen de kans op spookrijden verhogen of verlagen, of ervoor zorgen dat de gevolgen van spookrijden minder ernstig zijn.

In 2022 is Rijkswaterstaat gestart met het veiliger maken van zes aansluitingen met de hoogst beoordeelde risico's. Deze zijn inmiddels in uitvoering of al gereed.

SWOV-onderzoek naar spookrijden

SWOV heeft 68 spookritten op Rijkswegen bestudeerd die plaatsvonden in de periode 2015–2019.⁵ Nagenoeg alle bestudeerde spookritten vonden plaats op of bij een autosnelweg (66). Van de 68 spookritten eindigden 40 in een ongeval. Om te voorkomen dat automobilisten per abuis de afrit oprijden, blijken vooral infrastructurele maatregelen geschikt. Hierbij is naleving van de reeds bestaande richtlijnen van belang, waaronder de juiste inrichting van de aansluiting op het onderliggende wegennet, inclusief de bijbehorende markering en bebakening zoals antispookrijpijlen.

Goudappel-onderzoek naar spookrijden

Adviesbureau Goudappel heeft voor 82 onvolledige aansluitingen op Rijkswegen de risico's op spookrijden onderzocht. Hierbij werd de kans op vergissen, en de mate waarin een vergissing kan worden hersteld, onderzocht vanuit het perspectief van verschillende typen weggebruikers: zowel de oplettende bestuurder als de bestuurder die om verschillende redenen onvoldoende aandacht heeft voor de verkeersstaat. Elke onvolledige aansluiting is beoordeeld op zowel de feitelijke infrastructurele vormgeving en inrichting als op de mogelijke gedragseffecten die kunnen optreden. Op basis hiervan is voor de 82 onvolledige aansluitingen een risicoscore en een risicobeoordeling opgesteld. Daarvan had ongeveer één op de drie aansluitingen risico's op spookrijden (variërend van zeer verhoogd risico tot een licht verhoogd risico). Risico's zijn vaak hoger door het ontbreken van enkele antispookrijmaatregelen of door onduidelijkheid die wordt veroorzaakt door wisselende invulling van richtlijnen. Rijkswaterstaat werkt aan het veiliger maken van de zes aansluitingen met de hoogst beoordeelde risico's (zeer verhoogd en sterk verhoogd risico). De werkzaamheden zijn inmiddels gereed of nog in uitvoering.

⁴ Kamerstukken 29 296 en 29 398, nr. 38, Bijlagen Rapport «Spookrijongeval A73 Leren van verkeersongevallen».

⁵ Het betrof spookrijritten die eindigden in een ongeval (40 keer) of waar anderszins relatief veel informatie over beschikbaar was uit politiegegevens (28 keer). Daarmee zijn de bestudeerde ritten niet noodzakelijkerwijs representatief voor alle ritten die op rijkswegen plaatsvinden, maar naar verwachting wel voor de ritten met een ernstige afloop.

Motie van het lid Van der Graaf tijdelijke maatregelen op onveilige N-wegen⁶

De motie van het lid Van der Graaf verzoekt de regering de toepassing van tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen te onderzoeken voor andere zeer verkeersonveilige N-wegen, waaronder de N9, N18, N35, N36, N48 en N59, en de Kamer over haar bevindingen te informeren.

De veiligheid van (de genoemde) N-wegen is een zeer belangrijk onderwerp. Voor de Rijks-N-wegen die benoemd worden in de motie (N9, N18, N35, N36, en N59) worden daarom verkeersveiligheidsmaatregelen getroffen met de aanpak van de € 200 miljoen uit het coalitieakkoord.⁷ De werkzaamheden zijn bedoeld om de veiligheid op die wegen sterk te verbeteren. Dat gebeurt met het nemen van de volgende maatregelen:

- N9: Aanleg fietstunnel met een turborotonde bij de kruising N9/Kogendijk.
- N18: Aanbrengen van verkeerslichten op het laatste onregelde kruispunt.
- N35, N59: Op onder meer deze trajecten worden diverse bermmaatregelen getroffen, zoals het aanbrengen van geleiderails.
- N59: Proef met evaluatie van het aanbrengen van Moeilijke Overrijdbare Rijrichtingscheiding (MORRS) over een lengte van ca. 67 km, zowel op de N59 als op de N57. Daarnaast behoort de N59 ook tot de trajecten waarvoor nader onderzoek wordt gedaan naar andere mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen.
- N36 Dit traject behoort tot de grootschalige aanpak met fysieke rijrichtingscheiding binnen de tweede tranche.

De risico-gestuurde aanpak en huidige prioritering van de Rijks-N-wegen van de € 200 miljoen voor verkeersveiligheid uit het coalitieakkoord is gebaseerd op eerder onderzoek naar verkeersveiligheidsmaatregelen op Rijks-N-wegen.⁸ Deze onderzoeken geven een helder inzicht in de toepasbaarheid van fysieke rijrichtingscheiding. Arcadis onderzocht voor verschillende type fysieke rijrichtingscheidingen op enkelbaans Rijks N-wegen of het de veiligheid op deze wegen kan vergroten en wat de consequenties zijn ten aanzien van o.a. incident management, beheer en onderhoud en maakbaarheid om tot een gedegen afweging te kunnen komen.⁹ Hieruit blijkt dat realisatie van een (smalle) rijbaanscheiding zonder grote investeringen alleen veilig kan op wegen die dusdanig ruim zijn ontworpen dat er, ook met rijbaanscheiding, voldoende ruimte overblijft voor veilige afwikkeling van het verkeer. Voor de Rijks-N-wegen geldt dat de meeste wegen niet voldoen aan de benodigde breedte volgens de richtlijn voor fysieke rijrichtingscheidingsbreedte. Dit betekent dat alle type geleideconstructies niet inpasbaar zijn zonder aanpassing van het wegprofiel, zoals bij de tijdelijke maatregel op de N50. Hier is aanpassing van de weg nodig voor een veilige inpasbaarheid zodat hulpdiensten de ruimte hebben in geval van calamiteiten. Dit laat zien dat tijdelijke maatregelen niet per definitie sneller voorbereid of gerealiseerd kunnen worden dan structurele maatregelen. Dat is uitsluitend het geval als maatregelen kleinschalig en makkelijk inpasbaar zijn. Dat is voor onveilige Rijks-N-wegen meestal niet het geval is. Daarnaast geldt dat

⁶ Kamerstuk 36 200 A, nr. 41.

⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 1014.

⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 1014.

⁹ Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 866.

uniformiteit van belang is voor de verkeersveiligheid. Niet voor alle Rijks N-wegen is een fysieke rijrichtingscheiding een logische weginrichting volgens richtlijn.

Op basis van deze conclusie is in 2021 vervolgonderzoek gedaan naar enkelbaans Rijks-N-wegen waarbij het plaatsen van een fysieke rijrichtingscheiding kosteneffectief is.¹⁰ Deze analyse van de risicoprofielen van wegen en de kosten/baten-inschattingen heeft uiteindelijk geleid tot de prioritering binnen de beschikbare € 200 miljoen. Hiermee worden de N36 en N50 aangepakt, waar fysieke rijrichtingscheiding het meest kostenefficiënt is. Voor bijvoorbeeld de N48, die ook genoemd wordt in de motie, geldt dat het plaatsen van een rijbaanscheiding op basis van die prioritering niet past binnen het beschikbare budget van de € 200 miljoen. Vanuit het programma Meer Veilig worden op de N48 wel bermmaatregelen getroffen om de weg veiliger in te richten.

Een verdere uitwerking van onderzoek en realisatie van tijdelijke maatregelen gaat ten koste van maatregelen binnen de € 200 miljoen en leidt tot vertraging van andere werkzaamheden vanwege de impact op personele capaciteit. De komende periode wordt een proef gedaan op de N57 en N59 met Moeilijk Overrijdbare Rijrichtingscheiding (MORRS) over een lengte van circa 67 km. Deze proef wordt geëvalueerd om de effectiviteit en neveneffecten in beeld te krijgen. Monitoring van de effectiviteit en evaluatie van de geplande maatregelen is gewenst voor het eventueel verder uitrollen of nemen van toekomstige (tijdelijke) maatregelen op andere onveilige N-wegen. Dit geldt ook voor de tijdelijke rijbaanscheiding op de N50 bij Kampen – Kamen Zuid.

Motie van het lid Van der Molen c.s. verkeersveiligheid N9¹¹

Tijdens het Notaoverleg MIRT in november 2022 (Kamerstuk 36 200 A, nr. 60) heeft het oud-lid Van der Molen een motie ingediend die het kabinet verzoekt om in samenwerking met de provincie Noord-Holland te kijken welke stappen er gezet kunnen worden om de N9 veiliger te maken.

Sinds de in 2021 uitgevoerde motie van de leden Dee Pater-Postma en Remco Dijkstra (Kamerstuk 35 300 A, nr. 33), die de regering verzocht om een verkeersveiligheidsonderzoek uit te voeren op de N9, is bekend welke maatregelen getroffen kunnen worden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Vanuit de € 200 miljoen die het Rijk in het coalitieakkoord beschikbaar heeft gesteld voor verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen, worden al diverse maatregelen getroffen op de N9. Samen met de gemeenten Bergen en Alkmaar wordt gewerkt aan de aanleg van een fietstunnel in combinatie met een turborotonde bij de kruising N9/Kogendijk. Ook wordt gewerkt aan verspreide kleinere maatregelen die de verkeersveiligheid op de N9 en de parallelweg verbeteren. Deze maatregelen zijn nogmaals besproken met de provincie Noord-Holland. De conclusie is dat deze maatregelen binnen het beschikbare budget uit de € 200 miljoen nog steeds de meest efficiënte maatregelen zijn. Deze maatregelen zorgen namelijk voor een sterke verbetering van de verkeersveiligheid op de N9.

Voor de overige maatregelen uit het onderzoek, zoals de aanbreng van fysieke rijrichtingscheiding op de N9, zijn forse investeringen nodig die niet binnen de beschikbare € 200 miljoen passen. Sinds het onderzoek zijn de diverse maatregelen meegewogen in de begrotingsvoorbereiding.

¹⁰ Bijlage van Kamerstuk 29 398, nr. 970.

¹¹ Kamerstuk 36 200 A, nr. 32.

Buiten de € 200 miljoen uit het coalitieakkoord zijn er geen aanvullende middelen beschikbaar voor nadere investering in de verkeersveiligheid op de N9.

Investeringsimpuls verkeersveiligheid

Op 9 maart 2023 is de Kamer geïnformeerd over de resultaten van de tweede tranche van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid.¹² De resultaten van de eerste en tweede tranche benadrukken de succesvolle samenwerking tussen het Rijk, gemeenten, provincies en waterschappen in het vergroten van de verkeersveiligheid. Uit onderzoek van SWOV naar de verkeersveiligheidseffecten in opdracht van IenW blijkt dat wanneer alle maatregelen uit de eerste tranche worden uitgevoerd er over een periode van 30 jaar ruim duizend verkeersslachtoffers worden voorkomen. Dit is ten opzichte van de situatie zonder dat deze maatregelen worden genomen. Daarmee leveren de maatregelen bijna twee keer zo veel baten op als dat ze kosten. Conform toezegging wordt dit rapport van SWOV met de Kamer gedeeld (bijlage 5).

Zoals is vermeld in de Kamerbrief van 9 maart 2022 heeft het Rijk tijdens de eerste en tweede tranche samen met 84 procent van alle wegbeheerders¹³ ruim € 480 miljoen¹⁴ geïnvesteerd in infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet verbeteren.

Om de risicogestuurde aanpak verder te stimuleren, moest er bij een aanvraag in de tweede tranche een risicoanalyse aanwezig zijn. Het Rijk heeft aan circa 90 medeoverheden, met name kleine gemeenten, ondersteuning geboden bij het opstellen van een risicoanalyse of een uitvoeringsagenda. De komende periode wordt de invulling van de derde tranche nader uitgewerkt samen met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de Vervoerregio Amsterdam. De Kamer wordt eind 2023 over dit traject geïnformeerd.

Veilige schoolomgeving

Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 22 november 2022¹⁵ pakken gemeenten hun verantwoordelijkheid voor het veilig inrichten van schoolomgevingen goed op. Het Ministerie van IenW ondersteunt hen daarbij onder andere met een opdracht aan het kennisplatform CROW voor het opstellen van een notitie met maatregelen waarmee gemeenten schoolstraten op een uniforme wijze veilig kunnen inrichten. Deze notitie is ruim verspreid via de websites www.crow.nl en www.fietsberaad.nl en in nieuwsbrieven. Het Ministerie van IenW gaat naar aanleiding van de in de notitie gedane aanbeveling na hoe de bevoegdheden van verkeersbrigadiers in de «Regeling verkeersbrigadiers» uitgebreid kunnen worden. Ook wordt nagegaan of de opleiding van verkeersbrigadiers door deze uitbreiding moet worden gewijzigd.

¹² Kamerstuk 29 398, nr. 1039.

¹³ 306 van de 365 medeoverheden die in aanmerking komen voor de regelingen.

¹⁴ In totaal hebben de medeoverheden tijdens de eerste en tweede tranche € 240 miljoen aan Rijksbijdrage ontvangen. De medeoverheden dragen zelf ook minimaal 50 procent bij.

¹⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 1028.

Woonstraten zonder voetpad

Zoals toegezegd wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van een verkenning van het onafhankelijke kennisplatform CROW over woonstraten zonder voetpad, zoals 30 km/h-wegen zonder voetpad of erven.^{16 17 18}

De reden dat CROW deze verkenning heeft opgesteld is onder andere om gemeenten te ondersteunen die vragen hebben hoe ze het beste om kunnen gaan met woonstraten zonder voetpad. CROW geeft aan dat in woonstraten die niet formeel een erf zijn, het van belang is dat een voldoende breed en obstakelvrij voetpad aanwezig is aan die zijden van de straat waar woningen of andere bestemmingen aanwezig zijn.

Uit de resultaten van de verkenning blijkt dat bij 77% van de 30 km/h-wegen aan beide kanten van de weg of aan één kant van de weg een voetpad aanwezig is en dat bij 23% geen voetpad aanwezig is. Bij de 23% van de 30 km/h-wegen zonder voetpad, is bij ruim 70% voldoende ruimte om in ieder geval aan één kant van de weg alsnog een voldoende breed voetpad aan te leggen. CROW geeft aan dat mengen van rijdend verkeer met mensen te voet, waaronder bijvoorbeeld spelende kinderen, bij 30 km/h als onveilig wordt ervaren. Een andere mogelijkheid is daarom om een erf toe te passen met bijbehorende inrichting, omdat bij erven een maximumsnelheid van 15 km/h geldt en standaard geen voetpad aanwezig is.

Conform een toezegging aan het lid De Hoop tijdens het commissiedebat verkeersveiligheid van 20 april 2022, heeft het ministerie aan CROW meegegeven om in de verkenning ook in te gaan op een afwegingskader.¹⁹ CROW heeft in de verkenning een afwegingskader opgenomen. Hiermee kunnen gemeenten via het doorlopen van verschillende stappen bepalen hoe ze het beste met woonstraten zonder voetpad om kunnen gaan.

Truckparkings

Door Buck consultants en Royal HaskoningDHV is onderzocht hoe de vraag naar beveiligde truckparkings in Nederland zich in de komende jaren naar verwachting zal ontwikkelen (bijlage 6). Belangrijkste conclusie van het onderzoek is dat het tekort aan parkeerplekken voor vrachtwagenchauffeurs de groei van het goederenvervoer volgt. Tussen 2024 en 2040 kan het tekort daarom verder toe kan nemen tot 4000–7000 plekken in heel Nederland.

Het rapport benoemt ook een aantal knelpunten die zorgen dat de realisatie van parkeerplekken op beveiligde truckparkings moeizaam tot stand komt. Het gaat onder meer om hoge grondprijzen en de smalle *business case* voor truckparkings, maar ook om bestuurlijke betrokkenheid en inzet. De komende maanden worden de conclusies van het rapport samen met branchepartijen en medeoverheden uitgewerkt tot een aangescherpte aanpak om het tekort aan truckparkings terug te kunnen dringen. In het najaar wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van deze gesprekken en de verscherpte aanpak.

¹⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 977.

¹⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 998.

¹⁸ <https://fietsberaad.nl/Kennisbank/Verkenning-woonerven-2-0>.

¹⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 1002.

Ondanks de genoemde knelpunten in het rapport, is er ook goed nieuws. Begin mei is namelijk in Venlo een bestaande truckparking uitgebreid met 165 plekken. Dit is dankzij de inzet van de exploitant, de constructieve houding van de gemeente Venlo, die ook eigenaar van de grond is, en een financiële bijdrage van de EU (*Connecting Europe Facility*).

Verzorgingsplaats van de toekomst

Op 23 december 2022 heeft de Kamer de visie op de «Verzorgingsplaats van de Toekomst» ontvangen waarin een melding was gemaakt van twee lopende onderzoeken die inmiddels zijn afgerond.²⁰ Het betreft een vervolgonderzoek «Internationale vergelijking» uitgevoerd door Rebel Group (bijlage 7)²¹ en een onderzoek in het kader van de routekaart door adviesbureau Goudappel (bijlage 8).

Internationale vergelijking uitrol laadinfrastructuur in Europa

Uit het internationale onderzoek blijkt allereerst dat ook in de onderzochte landen (het Verenigd Koninkrijk, Denemarken, Duitsland, België, Frankrijk en Zwitserland) snellaadrechten veelal separaat in de markt gezet worden. Er wordt meestal niet voor gekozen om de verschillende diensten op de verzorgingsplaats als gebundeld pakket in de markt te zetten. Dit is in lijn met het Nederlandse voorstel om te werken met meerdere kavels.

Daarnaast wordt opgemerkt dat de historische organisatiestructuren het soms lastig maken beleidskeuzes in het buitenland een-op-een te vertalen naar de Nederlandse situatie. Zo zijn beheer, onderhoud en exploitatie van het wegennet in Frankrijk ondergebracht bij een aantal tolheffers. Zij zetten ook de laad- en tankrechten in de markt. Nederland kent geen tolheffer in die vorm. Het onderzoek bevat wel enkele relevante inzichten voor de looptijd van concessies en het vormgeven van een gebiedscriterium. De inzichten worden meegenomen in de uitwerking van de beleidsvisie. De Kamer wordt hierover medio 2023 geïnformeerd, conform eerdere toezegging.²²

Procesvoorstel routekaart

De vraag naar voorzieningen op de verzorgingsplaats leidt tot ruimteclaims die, al dan niet tijdelijk, knellen. In de visie «Verzorgingsplaats van de toekomst» is het voornemen opgenomen om het inzicht in de impact van alle ruimteclaims op het netwerk van verzorgingsplaatsen gedurende de transitie neer te leggen in een zogenaamde routekaart. De routekaart geeft een overzicht van de verwachte vraag van de weggebruiker naar voorzieningen zoals tanken, laden, shop en parkeren. Daarnaast staat in de routekaart ook de omschrijving van de fysieke kenmerken van de verzorgingsplaats in het hier en nu, zoals de oppervlakte van het tankstation en de aanwezigheid van een laadstation of wegrestaurant. De routekaart heeft ook een masterplanning met een overzicht van de geplande wijzigingen op alle verzorgingsplaatsen, inclusief het moment waarop exploitatierechten in de markt gezet worden.

Goudappel heeft een advies opgesteld over de vormgeving van de routekaart, welke informatie deze moet bevatten, waar deze informatie te vinden is en welk proces doorlopen kan worden om de routekaart en de masterplanning te ontwikkelen. Dit proces wordt de komende maanden vormgegeven samen met partijen die over de benodigde data beschikken.

²⁰ Kamerstuk 31 305, nr. 376.

²¹ Vervolg op eerder onderzoek van Buck consultants, Kamerstuk 31 305, nr. 367.

²² Kamerstuk 31 305, nr. 367.

In 2023 wordt de informatie verzameld en wordt een *tool* ontwikkeld. Hierna kan gestart worden met plannen wanneer welke locatie in de markt gezet zal worden.

De inzichten uit de internationale vergelijking en het procesvoorstel routekaart dragen bij aan de nadere uitwerking van de beleidsvisie.

2. Veilige voertuigen

Automatisering en digitalisering

De Kamer is recent geïnformeerd over de mobiliteitsvisie 2050 en de ontwikkelagenda van het toekomstperspectief automobilititeit (TAM). Hierin worden de kansen benoemd die digitalisering biedt voor een veiliger, efficiënter en duurzamer mobiliteitssysteem. Over het digitaal stelsel mobiliteitsdata ontvangt de Kamer een aparte brief, die ingaat op de stappen die Nederland zet om de kansen van digitalisering voor mobiliteit optimaal te benutten en welke afspraken we daarvoor maken met gemeente, in Europa en met marktpartijen. Daarnaast ontvangt de Kamer een aparte brief over de nationale aanpak voor de introductie van geautomatiseerde voertuigen in Nederland, volgend op de recent vastgestelde internationale voertuigregulering.

Procedure aanpassen voertuiggewicht

Naar aanleiding van de toezegging aan het lid Koerhuis heeft de RDW in een uitvoeringstoets in kaart gebracht wat de gevolgen zijn van een mogelijke afschaffing van de procedure tot aanpassen van het voertuiggewicht. Hieruit blijkt dat het afschaffen van deze procedure niet alleen gevolgen heeft voor het goederen- en pakketvervoer, maar ook voor campers en caravans. De komende periode wordt gebruikt om de gevolgen voor deze groep goed in kaart te brengen en te kijken hoe hiermee wordt omgegaan. Voor het volgende commissiedebat verkeersveiligheid wordt de Kamer hierover opnieuw geïnformeerd.

Herziening richtlijn maximaal toegestane afmetingen en gewichten

Naar verwachting presenteert de Europese Commissie in juni 2023 een voorstel voor de herziening van EU Richtlijn 96/53/EC. Deze richtlijn bevat regels voor de maximale toegestane afmetingen en gewichten van bepaalde wegvoertuigen bij grensoverschrijdend wegvervoer. Met het aankomende voorstel zal de richtlijn op een aantal punten worden aangepast. Hierbij zal er meer nadruk komen op milieuvriendelijk transport, in lijn met de verwachtingen in het *Fit for 55*-pakket.

Nederland heeft tijdens de consultatie voor deze richtlijn de nadruk gelegd op drie wijzigingen. In de eerste plaats een gemeenschappelijk Europees beleid voor lange en zwaardere voertuigen. De Europese regelgeving bevat nu mogelijkheden om nationale uitzonderingen toe te staan voor deze voertuigen wat het grensoverschrijdend vervoer belemmert. Vanuit Nederland bestaat de voorkeur om concrete Europese regels te ontwikkelen omtrent deze EMS1 (Lange en zwaardere, LZV) voertuigen, gezien de populariteit voor dit type voertuigen in meerdere Europese landen en de noodzaak om duidelijkere regels te ontwikkelen rondom grensoverschrijdend vervoer met LZVs. In de tweede plaats verhoging van het maximaal toegestaan voertuiggewicht voor grensoverschrijdend vervoer van 40 naar 44 ton. Hierbij is de Europese Commissie gevraagd om rekening te houden met aslasten en belasting van de weginfrastructuur. Ten slotte is de Europese Commissie gevraagd om bij het opstellen van de

regelgeving ook zorg te dragen voor een goede basis voor handhaving op overbelading.

De regels uit de richtlijn van de EU vormen de vereisten waarmee Nederland rekening houdt in het ontwerp, beheer en onderhoud van wegen. Voor het ontwerp van de weg geldt bijvoorbeeld het uitgangspunt van maximaal 11,5 ton aslast. Vanuit de richtlijn gelden specifieke regels per soort as, waaronder maximaal 10 ton aslast voor een niet-aangedreven as, zoals aan uw Kamer vermeld in de Kamerbrief over het Basiskwaliteitsniveau²³, en maximaal 11,5 ton aslast voor een aangedreven as.

Gehandicaptenvoertuigen

In de Kamerbrief van 22 november 2022 is aangegeven dat het van groot belang is om de effecten van herziening van de regelgeving voor gehandicaptenvoertuigen op stakeholders als fabrikanten, verstrekkers, en gebruikers van deze voertuigen, goed te doorgronden voordat het ministerie tot een nieuw kader komt. Onderzoek naar de gebruiker is inmiddels gestart. Het gaat om een zogenaamde impactanalyse.

Het ministerie is zich bewust van de zorgen die ondertussen blijven spelen, onder andere over de stabiliteit van scootmobielen en de manier van remmen. Het is belangrijk dat deze voertuigen veilig zijn. Een belangrijk doel van een nieuw kader is echter dat het de veiligheid generiek waarborgt zonder dat het de persoonlijke mobiliteit en ruimte voor individueel maatwerk voor de gebruiker inperkt. Het verenigen van deze twee uitgangspunten in een nieuw kader vraagt een zorgvuldige impactanalyse die meer tijd kost dan vooraf was voorzien. De contouren van het nieuwe gehandicaptenvoertuigenkader worden in het eerste kwartaal van 2024 verwacht en worden gedeeld met de Kamer.

3. Veilig gedrag verkeersdeelnemers

Advies Roemer (kwaliteitsverbetering rijnschoolbranche)

Op 25 mei 2022 is de integrale kabinetsreactie op het advies Roemer «Van rijles naar rijonderwijs» met de Kamer gedeeld. Het kabinet heeft het advies Roemer omarmd vanuit de overtuiging dat verbeteringen van de kwaliteit van de rijopleiding, het rijexamen, de rijinstructeur en de rijnscholen nodig zijn om een kwaliteitsslag te kunnen maken.

Opdrachten kwaliteit opleiding, examinering en rijinstructeurs lopen op schema

Er zijn meerdere partijen aan de slag om het advies Roemer vervolg te geven:

- Royal HaskoningDHV werkt aan de ontwikkeling van een nationaal leerplan voor de rijopleiding rijbewijs B.
- Het CBR werkt aan de daaraan gekoppelde nieuwe exameneisen.
- Het CBR heeft voorts een marktscan opgeleverd naar het leerlingvolgsysteem waaruit blijkt dat een dergelijk systeem door marktpartijen op te leveren is.
- Exameninstituut IBKI werkt aan de ontwikkeling van een nationaal leerplan voor de rijinstructeursopleiding, de bijscholingsvereisten in het kader van de verlenging van het certificaat op grond van de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen 1993 (WRM) en de sanctionering van rijinstructeurs.

²³ Kamerstuk 29 385, nr. 119.

- IBKI is ook in overleg met politie en het Ministerie van JenV over het aanpassen van het Besluit politiegegevens met oog op het effectiever kunnen delen van politiegegevens met IBKI in het kader van een mededeling op grond van artikel 21 van de WRM. Een dergelijke mededeling door de politie kan leiden tot het intrekken van de bevoegdheid van een rijinstructeur.

Eind 2023 wordt de Kamer nader geïnformeerd over de voortgang en de voorgenomen besluitvorming met betrekking tot deze lopende trajecten.

Incidentele subsidieverstrekking KRV voor professionalisering

De Koepel Rijopleiding en Verkeerseducatie (KRV) heeft een incidentele subsidie van het ministerie ontvangen voor de jaren 2023 en 2024. De subsidie stelt de KRV in staat om te professionaliseren en uit te groeien/door te ontwikkelen naar een volwaardige gesprekspartner. De KRV is gevraagd om te blijven streven naar een bredere vertegenwoordiging en een plan te maken voor bestending en professionalisering van de organisatie.

VOG rijinstructeur

In april 2020 is de Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) voor de rijinstructeur geïntroduceerd met het opnemen van de eis in de WRM. Het doel hiervan is te voorkomen dat mensen met een strafblad, bijvoorbeeld op het terrein van een zedendelict, rijinstructie kunnen geven.

Het introduceren van een VOG voor de rijschoolhouder is op dit moment niet goed verenigbaar met de wettelijke taak- en doelstellingen van het CBR. Daarnaast raakt een dergelijke eis slechts een beperkte groep omdat het grootste deel van de rijinstructeurs eenmanszaken of zzp'ers zijn voor wie al de VOG-eis geldt op grond van de Wet rijonderricht motorrijtuigen (WRM). Daar komt bij dat een dergelijke VOG een extra administratieve last met zich meebrengt, zowel voor de rijschoolhouder als voor het CBR. Wel kan een brancheorganisatie of de KRV om een VOG vragen als een rijschoolhouder wenst aan te sluiten bij de brancheorganisatie.

In het kader van de huidige verkenning naar het toezicht op de rijschoolbranche is ook aandacht voor de wijze waarop toezicht op het niveau van de rijschoolhouder kan worden georganiseerd. Hiermee is de toezegging aan het lid De Hoop van 6 december jl. gestand gedaan.

Dubbele bediening lesvoertuigen

Op dit moment worden er geen eisen gesteld aan systemen van dubbele bediening in lesvoertuigen. Op verzoek van lenW heeft de RDW een uitvoeringstoets gedaan. Daarin stelt de RDW een combinatie van maatregelen voor: certificering van systemen, gecontroleerde in- en uitbouw en opname in de APK-systematiek (bijlage 9). De incidentele kosten voor de invoering voor een dergelijk systeem zijn ongeveer € 800.000. De RDW heeft aangegeven dat het invoeren deze systematiek niet voor 2025 mogelijk is vanwege de aanstaande invoering van een nieuw erkenningstelsel van de RDW. Met de KRV en de RDW vindt overleg plaats over alternatieve acties die voor die tijd zinvol zijn. Over het invoeren van de keuring op dubbele bediening zal dan in 2024 worden besloten.

Effectmeting examenvarianten definitief gestopt

Begin 2022 is het vergelijkend onderzoek bij het CBR en IBKI naar verkeersveiligheidseffecten van stapsgewijs opleiden en examineren in vergelijking met het huidige examenmodel tijdelijk stopgezet tot eind 2022. Op dat moment waren 100 van de noodzakelijke 1.500 kandidaten geworven. De werving werd bemoeilijkt vanwege de opgelopen reserve-ringstermijnen voor examens bij het CBR en daardoor verhoogd aantal kandidaten voor rijlessen als gevolg van de lockdowns tijdens de coronapandemie. Ondertussen is de uitwerking van het advies Roemer over onder meer de verbetering van de kwaliteit van de rijopleiding in gang gezet. Hiermee is de noodzaak voor een vergelijkend grootschalig onderzoek weggevallen en is in overleg met de uitvoeringspartijen inmiddels besloten om het vergelijkend onderzoek niet opnieuw te starten.

CBR-examenfraude

Er vindt overleg plaats met het Ministerie van JenV over de aanpak van examenfraude bij het CBR, zoals toegezegd aan het lid Koerhuis in het commissiedebat verkeersveiligheid en wegen van 6 december jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 1036) Dit is in lijn met de reactie op de knelpunten-brief van het CBR van juni 2022.

Tevens zijn met het Ministerie van JenV signalen gedeeld die mogelijk wijzen op een crimineel verdienmodel en/of een georganiseerd verband dat schuilgaat achter bepaalde vormen van examenfraude. Het CBR doet altijd direct aangifte bij de politie als er sprake is van vermoedens van examenfraude. De examenuitslag wordt ongeldig verklaard en de kandidaat krijgt een ontzegging van de toegang tot het examen voor de duur van 3 maanden. Eerst vindt een persoonlijk gesprek plaats met een CBR-examenmanager voordat opnieuw examen mag worden gedaan. In het vierde kwartaal wordt de Kamer nader geïnformeerd over de uitkomsten van het overleg met JenV.

Evaluatie wet invoering 2toDrive (begeleid rijden voor 17-jarigen)

Vijf jaar na de definitieve invoering van het begeleid rijden voor 17-jarigen op 15 maart 2018 heeft de wetsevaluatie plaatsgevonden (zie bijlage 10).

Uit de kwalitatieve evaluatie onder 33 deelnemers en 30 coaches van begeleid rijden, blijkt dat zij in hoge mate positief en tevreden zijn. De uitgevoerde evaluatie is geen representatief onderzoek voor de gehele populatie van jongere deelnemers en coaches van begeleid rijden.

Verder zijn politiedata rond geregistreerde verkeersovertredingen, snelheidsovertredingen, andere overtredingen met betrekking tot het puntensysteem, misdrijven rijden onder invloed en ongevallen met uitsplitsing naar afloop ontvangen door Arcadis.²⁴ Hieruit komt naar voren dat deelnemers aan 2toDrive ook na afloop van de deelname aan het begeleid rijden meerjarig significant minder vaak betrokken zijn bij een ongeval dan leeftijdsgenoten die niet hebben deelgenomen. Dit betreft een 20% lagere betrokkenheid bij ongevallen en 40% minder betrokkenheid bij dodelijke ongevallen. Het rapport doet ook aanbevelingen over

²⁴ Deze politiedata kunnen niet een-op-een kunnen worden vergeleken met de data uit andere onderzoeken waar het aantal ongevallen is gerelateerd aan het aantal gereden kilometers. Ook is op basis van de data niet te bepalen of het rijden van meer kilometers of het eerder behalen van het rijbewijs van invloed is op het aantal ongevallen en overtredingen.

zowel de uitvoering, de kaderstelling (de begeleid rijden doelgroep en leeftijdseisen van begeleiders) als de communicatie rond 2toDrive.

Deze aanbevelingen worden meegenomen in de uitwerking van het beleidsprogramma veiliger beginnende bestuurders. De contouren hiervan worden voor het einde van dit jaar met de Kamer gedeeld.

Bezorgen rijbewijzen nu niet invoeren, voorlopig alleen digitaal aanvragen

Eerder is in het licht van de coronapandemie besloten om het bezorgen van rijbewijzen door gemeenten mogelijk te maken. Dit initiatief was genomen in aanvulling op een pilot die is uitgevoerd om het bezorgen van rijbewijzen te onderzoeken. Er wordt nu voor gekozen om het bezorgen van rijbewijzen nu nog niet in te voeren. In overleg met gemeenten en de RDW is besloten nu eerst in te zetten op het invoeren van het digitaal aanvragen van rijbewijzen. Een digitale aanvraag en het bezorgen van het document gaan namelijk niet samen. Dit omdat het rijbewijs een identificatiemiddel is en daarvoor is altijd een contactmoment aan een gemeentebalie nodig. Betrokken organisaties willen daarom inzetten op een succesvolle implementatie van de digitale aanvraag, waar nu 240 gemeenten aan meedoen. Momenteel wordt aan de wettelijke landelijke invoering gewerkt na afloop van het experiment, waarna bezorgen mogelijk heroverwogen kan worden als hier nog vraag naar blijft.

Pakketbezorging en verkeersveiligheid

Tijdens de begrotingsbehandeling van 30 november 2022 (Handelingen II 2022/23, nr. 29, item 3) is aan het lid Koerhuis toegezegd om een gesprek te faciliteren tussen gemeenten en pakketdiensten waarvan de bezorgers verkeersoverlast veroorzaken. Om gemeenten hierbij te kunnen ondersteunen, heeft het ministerie gesprekken gevoerd met verschillende betrokken partijen, waaronder de vier grote gemeenten (G4) en CROW. Uit de gesprekken met de G4 blijkt dat zij over het algemeen goed contact hebben met de logistieke sector. Zo voert Rotterdam verkennende gesprekken met Platform Logistiek010, heeft Utrecht een proef met centrale pakketpunten opgezet en is Amsterdam aan het onderzoeken hoe de bewoner te bewegen om gebruik te maken van pakketpunten.

Kleinere gemeenten hebben daarentegen minder contact met de logistieke sector. CROW heeft aangegeven dat zij zelf voor de zomer gemeenten gaat ondersteunen met twee publicaties die meer inzicht geven in de effecten van pakketbezorging op de leefomgeving en gemeenten handvatten bieden voor afwegingen rondom logistieke stromen. Verkeersveiligheid is een belangrijk onderdeel in deze publicaties. Met de motie van de leden Van der Graaf en Krul²⁵ is het kabinet opgeroepen deze publicaties met de Kamer te delen en aan de hand van een gesprek met betrokkenen de Kamer te informeren over mogelijke vervolgstappen. Hiertoe gaat CROW, samen met het ministerie, in gesprek met verschillende gemeenten en pakketdiensten aan de hand van de hiervoor genoemde publicaties. Voor het volgende commissiedebat verkeersveiligheid in het najaar wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het gesprek en de uitvoering van de motie van de leden Van der Graaf en Krul die hiermee verband houdt.

²⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 1042.

Op 25 november 2022 heeft de Kamer het onderzoeksrapport «Kennismigrantenregeling en risico's voor de verkeersveiligheid» ontvangen.²⁶ Daarbij is toegezegd om de Kamer begin 2023 te informeren over de nadere afwegingen rond het rapport en de vervolgstappen. Met deze brief wordt deze toezegging gestand gedaan in samenwerking met het Ministerie van EZK.

Uit het rapport blijkt dat er geen aanwijzingen zijn dat de omwisselingsregeling voor kennismigranten bovenmatige risico's voor de verkeersveiligheid met zich meebrengt. Wel wordt geconstateerd dat er voor de kennismigranten met een omgewisseld rijbewijs een bepaalde gewenningsperiode is, waarin men zich moet leren aanpassen aan de Nederlandse verkeersomgeving. Dat geldt overigens ook voor andere buitenlandse bestuurders die niet onder de regeling vallen, zoals houders van een rijbewijs uit een andere EU-lidstaat of één van de 16 landen waarmee een omwisselings-MoU (Memorandum of Understanding) is afgesloten (zoals Japan, Zuid-Korea of Israël).

Een aantal werkgevers neemt verantwoordelijkheid door werknemers op dit punt te informeren of voorzieningen te bieden. Het is mogelijk deze *good practice* via een bestaande werkgeversaanpak, zoals MONO of contactmomenten bijvoorbeeld via expathubs, onder de aandacht te brengen. Zo kunnen werkgevers die kennismigranten in dienst hebben, tijdens introductie- en kennismakingsprogramma's wijzen op en aandacht vragen voor de verkeerssituatie in Nederland.

Kosten en kwaliteit rijbewijskeuringen

Zoals toegezegd en mede namens de Minister van VWS, wordt de Kamer geïnformeerd over de vorderingen die de Nederlandse Zorgautoriteit (NZa) maakt met de aanpassingen van de prestatie- en tariefregulering van de rijbewijskeuringen.²⁷ De NZa heeft sinds het vorige commissiedebat verkeersveiligheid en wegen van 6 december jl. scenario's verkend om de kosten voor medische keuringen te verlagen. Dit heeft geresulteerd in een voorstel voor het aanpassen van de huidige tariefstructuur voor de medisch-specialistische keuringen. Dit voorstel wordt op dit moment nader uitgewerkt op haalbaarheid en draagvlak. Zodra duidelijk is of en welke aanpassing aan de tariefstructuur mogelijk is, wordt de Kamer hierover geïnformeerd. De verwachting is dat dit voor het eind van 2023 zal zijn.

Daarnaast verricht het CBR een beleidsverkenning naar alternatieve financieringsvormen voor de opleggingskosten in het mededelingenproces. Hierbij brengt het CBR in kaart welke mogelijkheden er zijn om de kosten voor de rijbewijshouder te verlagen voor situaties waarin de politie een mededeling heeft uitgebracht vanwege twijfel over de rijvaardigheid of rijgeschiktheid van een bestuurder. Zodra de uitkomst van deze beleidsverkenning bekend is, wordt de Kamer op de hoogte gebracht. De verwachting is dat dit voor het volgende commissiedebat zal zijn.

Ten slotte werkt het CBR aan een beleidsregel voor keurend artsen.²⁸ Hiervoor heeft het CBR verschillende gesprekken gevoerd met keurend artsen om de haalbaarheid en inhoud van deze beleidsregel verder in kaart te brengen. De doorlooptijd van een dergelijke beleidsregel varieert

²⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 1033.

²⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 1036.

²⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 1016.

van enkele maanden tot minimaal een jaar. Dit is afhankelijk van de vraag of de beleidsregel een informatief, of een meer sturend of verplichtend karakter krijgt.

Fietsveiligheid

Voortgang meerjarenplan fietsveiligheid

Gelet op de zorgelijke ontwikkeling van het aantal fietsslachtoffers, heeft het ministerie eind 2022 de «Beleidspijlers Fietsveiligheid» met de Kamer gedeeld. Deze beleidspijlers worden vertaald in een «Meerjarenplan Fietsveiligheid» met concrete doelstellingen en maatregelen. In het voorjaar heeft een expertsessie plaatsgevonden. Diverse stakeholders worden geconsulteerd en uiterlijk eind 2023 is het «Meerjarenplan Fietsveiligheid» gereed en wordt dit gedeeld met de Kamer.

Voortgang strategie promoten fietshelm

Zoals aangegeven in het vorige commissiedebat verkeersveiligheid en wegen van 6 december jl. is één van de kansen uit «Beleidspijlers Fietsveiligheid» direct opgepakt: het ontwikkelen van een strategie voor het promoten van het vrijwillig gebruik van de fietshelm. Op basis van literatuuronderzoek is gekozen deze strategie te richten op forensen, ouderen en ouders met kinderen tot 12 jaar oud. Om meer inzicht te krijgen in motivaties en belemmeringen van deze doelgroepen is in opdracht van het ministerie een kwalitatief gedragsonderzoek uitgevoerd. De resultaten zijn opgenomen in bijlage 11. In de volgende fase worden de resultaten besproken in een expertsessie met gedragsdeskundigen om potentiële beïnvloedingsstrategieën te bepalen.

Bij de uitwerking van het Meerjarenplan Fietsveiligheid zullen, conform de gewijzigde motie van de leden Van der Graaf en Krul,²⁹ positieve stimulansen om een fietshelm te dragen worden betrokken. Dit zal nader worden uitgewerkt in de strategie voor het promoten van het vrijwillig gebruik van de fietshelm. Hierin wordt ook aandacht geschonken aan de doelgroepen kinderen, ouderen en mensen met een e-bike, conform de motie van de leden Van der Graaf en Krul.³⁰ Intussen wordt ook aandacht besteed aan de fietshelm in de campagne «Kort ritje? Da's zo gefietst!»

In het najaar van 2023 ontvangt de Kamer de strategie voor het vrijwillig gebruik van de fietshelm.

Voortgang motie van het lid Geurts: opvoeren e-bike

Naar aanleiding van de motie van het lid Geurts heeft het ministerie meerdere onderzoeken uitgezet om een beeld te krijgen van de aard en omvang van het probleem van het opvoeren van e-bikes.³¹ De resultaten van twee deelonderzoeken zijn eind 2022 naar de Kamer gestuurd.³²

Een derde kwalitatief onderzoek onder gebruikers wordt voor de zomer van 2023 afgerond. Het doel hiervan is inzicht krijgen in motivaties en beweegredenen van fietsers die hun elektrische fiets hebben opgevoerd of dat overwegen. Daarnaast wordt inzicht verkregen in de perceptie van gebruikers van opgevoerde elektrische voertuigen en in hoeverre die beïnvloed kan worden.

²⁹ Kamerstuk 31 305, nr. 398.

³⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 1043.

³¹ Kamerstuk 29 398, nr. 1007.

³² Kamerstuk 29 398, nr. 1028.

Parallel aan het derde onderzoek heeft het ministerie een adviesbureau opdracht gegeven om beleidsopties ter preventie van het opvoeren van elektrische fietsen uit te werken. Conform de motie van het lid Van der Graaf, wordt hierbij ook aandacht besteed aan de aanpak van de continue aandrijving van elektrische fietsen.³³ Met de inschatting van de effectiviteit van de beleidsopties kan een aanpak van het probleem worden uitgewerkt.

Bij het uitwerken van de beleidsopties worden diverse stakeholders betrokken, waaronder handhavers, kennisinstellingen, branche- en belangenverenigingen. Naar verwachting wordt de Kamer na de zomer van 2023 geïnformeerd over de resultaten. Daarnaast is het hierbij relevant om te melden dat de politie dit jaar een nieuwe rollerbank gaat gebruiken. Deze is op een aantal punten vernieuwd, maar belangrijk is dat hiermee óók een elektrische fiets kan worden gecontroleerd. Zo kan onderzoek worden uitgevoerd naar de trapondersteuning (moet er getrapt worden en houdt deze wel op bij 25 km/h). Dit was voorheen lastiger om aan te tonen. Hiermee wordt de handhaving op opgevoerde e-bikes verbeterd.

Voortgang motie De Groot: invloed van andere weggebruikers op de veiligheid van fietsers

De Rijksuniversiteit Groningen (RuG) heeft conform de motie van de leden Peter de Groot en Geurts in opdracht van het ministerie onderzoek gedaan naar de invloed van andere weggebruikers op de fietsveiligheid en de veiligheid van de elektrische fietsers in het bijzonder (bijlage 12).³⁴

Uitkomsten van het onderzoek zijn dat de meeste fietsongevallen met ernstige gewonden enkelvoudige ongevallen zijn waarbij geen andere weggebruiker betrokken is. Conclusies van studies naar het risico van de elektrische fiets zijn niet eenduidig. Gebruikers van een elektrische fiets zijn vaak ouder en fietsen langere afstanden. Van deze drie factoren (elektrische fiets, leeftijd en aantal gefietste kilometers) lijken met name een verhoogde leeftijd en het afleggen van veel fietskilometers het risico op een ongeval te vergroten. De invloed van de elektrische fiets op het risico lijkt heel beperkt of er niet te zijn.

Enkelvoudige fietsongevallen en ouderen zijn ook twee beleidspijlers in het «Meerjarenplan Fietsveiligheid».³⁵ Hierin worden voor de beleidspijlers concrete doelstellingen en maatregelen opgesteld. Rond de zomer van 2023 vindt een stakeholdersessie plaats waarin de reacties van stakeholders worden gevraagd op de bevindingen van het onderzoek van de RuG en op de concrete doelstellingen en maatregelen van het meerjarenplan. Naar verwachting wordt de Kamer in het derde kwartaal van 2023 over de reacties van de stakeholders geïnformeerd (conform motie De Groot).

Stand van zaken Langer Veilig Onderweg

In mei 2021 heeft de Kamer «Langer Veilig Onderweg – Plan veilige mobiliteit ouderen 2021–2025»³⁶ ontvangen met de toezegging de Kamer jaarlijks over de voortgang te informeren.

³³ Kamerstuk 31 305, nr. 392.

³⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 949.

³⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 1029.

³⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 936.

Zo is het afgelopen jaar in opdracht van het ministerie onderzocht hoe informatie kan worden aangeboden, zodat ouderen bewuste en veilige mobiliteitskeuzes maken. De komende maanden wordt een plan van aanpak gemaakt dat voortbouwt op bestaande initiatieven van partners en op de uitkomsten uit bestaande onderzoeken.

Daarnaast vinden er inmiddels in ruim 220 gemeenten in Nederland Doortrappen-activiteiten plaats. In februari 2023 heeft het Doortrappen Congres voor alle netwerkpartners plaatsgevonden en is het Doortrappen Magazine verschenen. In 2023 wordt gewerkt aan het nog verder uitbreiden van het aantal gemeenten dat activiteiten organiseert en wordt het netwerk verder uitgebreid.

Bijlage 13 beschrijft alle resultaten en stand van zaken van de maatregelen van het afgelopen jaar.

Minderjarigen zonder rijbewijs

De Minister van JenV heeft het lid Van der Graaf 6 december jl. toegezegd de Kamer te informeren over de aantallen en achtergrond van minderjarigen die zonder rijbewijs rijden en daarbij de cijfers van 2021 te betrekken. Verzocht is om daarbij ook te bekijken of de wachtlijsten bij het CBR van invloed zijn geweest op het aantal minderjarigen dat zonder rijbewijs rijdt.

Het OM heeft ongeveer 5500 zaken in behandeling genomen van minderjarigen die in 2020 zijn staande gehouden voor rijden zonder rijbewijs. In 2021 betrof dit zo'n 7800 gevallen en in 2022 6300 gevallen. In het overgrote deel van de gevallen gaat het om jongeren die zonder rijbewijs op een snor- of bromfiets reden. Het ging dus in een zeer klein deel van de zaken om jongeren die zonder rijbewijs een motorvoertuig besturen. Verder betrof het overgrote deel jongeren tussen de 15 en 17 jaar.

Jongeren die rijden zonder rijbewijs kunnen de eerste keer, afhankelijk van het specifieke strafbare feit, met een maximale boete van € 270,- worden bestraft. Wanneer er sprake is van recidive zal de jongere gedagvaard worden, waarbij de eis ter zitting – afhankelijk van het specifieke strafbare feit en aantal keer recidive – kan oplopen tot een werkstraf van 72 uur. Om ook pedagogisch interveniëren ten aanzien van verkeersgevaarlijk rijgedrag mogelijk te maken, loopt er sinds 2021 binnen de politie-eenheid Midden-Nederland een pilot waarin de mandaatbevoegdheid voor de politie is gecreëerd om minderjarige (*first-offenders*) die zonder rijbewijs hebben gereden of te jong zijn om een rijbewijs te hebben naar Halt te kunnen doorverwijzen. Bij Halt doorloopt de jongere een pedagogische interventie op maat bestaande uit onder meer twee tot drie gesprekken bij Halt. Tijdens de Halt-interventie wordt stilgestaan bij het belang om zich te houden aan de verkeersregels, voor zichzelf en voor de ander. De ouders worden actief betrokken.

Uit de pilotresultaten is gebleken dat de Halt-interventie een positief effect kan hebben als het gaat om bewustwording van verkeersgevaarlijk rijgedrag. Gelet op de positieve uitkomsten van deze pilot heeft de Minister van JenV besloten dat in het Besluit aanwijzing Halt-feiten mogelijk gemaakt wordt dat jongeren in geval van overtreding van de artikelen 107 en 110 van de Wegenverkeerswet 1994 (rijden zonder rijbewijs of te jong om een rijbewijs te hebben), indien gepleegd met een bromfiets, ook kunnen worden verwezen naar Stichting Halt. Dit wordt meegenomen in de wijziging van het Besluit aanwijzing Halt-feiten dat

naar verwachting per 1 januari 2024 in werking zal treden. Deze wijziging maakt dus mogelijk dat de werkwijze binnen de pilot landelijk uitgerold wordt.

Bij de registratie van het aantal gevallen van rijden zonder rijbewijs onder minderjarigen wordt de opgegeven reden voor het plegen van het strafbare feit niet apart geregistreerd. Daarom zijn er geen cijfers beschikbaar op basis waarvan kan worden vastgesteld dat en zo ja in welke mate de wachtlijsten van het CBR hierop van invloed zijn. Vanuit Stichting Halt en TeamAlert zijn er wel signalen dat jongeren mede vanwege het stilleggen van de examenafname bij het CBR en het stopzetten van de rijlessen tijdens de lockdowns vanwege de coronapandemie vaker rijden zonder rijbewijs. TeamAlert en Halt geven aan dat sommige jongeren ook de wachtlijsten van het CBR als één van de redenen benoemen om te rijden zonder rijbewijs.³⁷ Over in welke mate dit een rol speelt, zijn geen betrouwbare uitspraken te doen. Stichting Halt hoort daarnaast van de jongeren dat het ook kan gaan om groepsdruk, onbewust zijn van verkeersgevaarlijk rijgedrag of dat de jongeren de pakkans laag inschatten. TeamAlert vraagt daarom momenteel op scholen aandacht voor groepsdruk. Rijden zonder rijbewijs is ongeacht het motief vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid strafbaar gesteld en daar wordt ook als zodanig op gehandhaafd.

Inbeslagname en uitlezen van telefoons bij ongevallen

Tijdens het commissiedebat verkeersveiligheid en wegen van 6 december jl. heeft de Minister van JenV toegezegd om de Kamer te informeren over of de Politie en het Openbaar Ministerie (OM) bij inbeslagname van telefoons en het uitlezen van de telefoons na een verkeersongeval knelpunten ervaren. Hierbij wordt deze toezegging voldaan.

Politie en OM geven aan dat er momenteel geen juridische knelpunten worden ervaren om telefoons bij een ongeval in beslag te nemen en uit te lezen. Elke politie-eenheid heeft een Opsporing Team Verkeer (OTV) dat ernstige ongevallen onderzoekt. Medewerkers uit deze teams kijken bij een ongeval altijd of het gebruik van een mobiele telefoon een rol gespeeld zou kunnen hebben bij het ontstaan van het ongeval. Zo nodig wordt een telefoon in beslag genomen en kunnen de meest toegankelijke gegevens in de telefoon uitgelezen worden. Indien diepgaand onderzoek nodig is, moeten de telefoons door het Team Digitale Opsporing (TDO), van de Dienst Regionale Recherche van elke eenheid, uitgelezen worden. Indien er niet direct een medewerker uit het OTV bij het ongeval ter plaatse kan zijn, kan een telefoon ook later in beslag worden genomen. De specialisten van een TDO kunnen in veel gevallen eventueel inmiddels gewiste informatie terughalen. De huidige wet- en regelgeving vormt geen belemmering voor het in beslag nemen en kunnen uitlezen van telefoons.

Een praktisch knelpunt wat wel genoemd wordt, is de beschikbare onderzoekscapaciteit bij de TDO's voor het meer diepgravend uitlezen van telefoons. Er vindt hierin altijd een prioritering plaats. Dit betekent niet dat de telefoons niet uitgelezen kunnen worden maar wel dat het lang kan duren voordat de resultaten bekend zijn. Dit kan ook de voortgang van de afhandeling van het ongeval vertragen. Het is echter niet de verwachting dat deze capaciteit op korte termijn uitgebreid kan worden. Dat heeft enerzijds te maken met de uitdaging die momenteel speelt om de capaciteit binnen de gehele politie organisatie op orde te brengen.

³⁷ Stichting TeamAlert, *Onderzoek rijden zonder rijbewijs 2021, deel 2*, p. 11–12.

Daarnaast kost het ook tijd om, als er eenmaal extra capaciteit beschikbaar komt binnen de politie, nieuwe mensen op te leiden tot de specialisten die dit werk kunnen doen.

Inkorten 12-uurstermijn artikel 184

Tijdens het commissiedebat Slachtofferbeleid van 23 februari 2023 (Kamerstuk 33 552, nr. 108) is aan de Minister voor Rechtsbescherming gevraagd of het inkorten van de termijn waarbinnen iemand zich na het doorrijden na een aanrijding kan melden, niet toch effect heeft op het aanpakken van rijden onder invloed. En of dit ervoor kan zorgen dat bestuurders minder vaak doorrijden na een aanrijding. De Minister heeft toegezegd deze vragen door te geleiden naar de Minister van JenV.

Zoals de Minister van JenV ook al eerder heeft aangegeven,³⁸ is het niet de verwachting dat het inkorten van de termijn een positief effect heeft. De termijn is bedoeld om ervoor te zorgen dat bestuurders die na een ongeval doorrijden zich alsnog bij de politie melden. Indien ze dat niet zouden doen, neemt de kans dat ze succesvol aansprakelijk kunnen worden gesteld af, omdat de politie de verdachte dan zelf moet opsporen. Dat lukt lang niet altijd en vandaar dat het zo belangrijk is, met name ook voor de slachtoffers, dat mensen niet doorrijden na een ongeval en als ze dat wel gedaan hebben dat zich alsnog melden. Met deze termijn van 12 uur wordt gepoogd dat laatste te bewerkstelligen.

Van het verkorten van de termijn is weinig effect te verwachten op het aantal bestuurders dat voor het rijden onder invloed vervolgd kan worden. Wanneer bestuurders zich bijvoorbeeld binnen 3 uur zouden moeten melden, is weliswaar in meer gevallen het gebruik van middelen nog aan te tonen in het lichaam, maar ook dan kan op basis van een bloedonderzoek al niet meer aangetoond worden wanneer – voor of na het ongeval – de bestuurder precies onder invloed is geraakt. De uitslag van het bloedonderzoek zegt dus niet zoveel meer als de bestuurder niet direct op de plaats van het ongeval staande wordt gehouden. Er is dan altijd (ook) ander bewijs nodig dat de bestuurder ten tijde van de aanrijding onder invloed was om de bestuurder voor rijden onder invloed te kunnen vervolgen.

Op dit moment is het al zo dat als een bestuurder zich later (binnen de 12 uur) meldt en er vermoedens zijn van rijden onder invloed, er nader onderzoek wordt gedaan. Het inkorten van de termijn draagt hier dus niet aan bij.

Daarnaast wordt er ook geen effect verwacht op het aantal bestuurders na een aanrijding doorrijdt als de termijn wordt ingekort. Het is de vraag of bestuurders überhaupt rekening houden met deze termijnen als ze doorrijden na een aanrijding. Veel bestuurders zijn zich vermoedelijk niet eens bewust van het bestaan van deze regeling en rijden door uit schrik of om niet gepakt te worden voor het veroorzaken van het ongeval, maar vermoedelijk niet om weg te komen met rijden onder invloed. Voor deze groep maakt het dan ook niet uit hoe lang de termijn precies is en heeft dit naar verwachting geen gevolgen voor het aantal keer dat er wordt doorgereden.

Kortom, op basis van de huidige inzichten wegen de voordelen van een bedenktijd – meer personen die zich na het doorrijden na een ongeval alsnog bij de politie melden – zwaarder dan de nadelen en maakt de duur van de termijn zelf naar verwachting weinig verschil.

³⁸ Kamerstuk 33 552, nr. 96.

Dat gezegd hebbend, wordt de vraag of het inkorten van deze termijn mogelijk toch effect heeft op het aanpakken van rijden onder invloed of ervoor kan zorgen dat bestuurders minder vaak door rijden meegenomen in de evaluatie van de Wet aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten. Deze evaluatie staat gepland in 2025.

Investerings in verkeershandhaving

In de voorjaarsnota is vanaf 2025 extra geld beschikbaar gesteld voor verkeershandhavingsmiddelen. Het geld wordt toegevoegd aan het verkeershandhavingsbudget van het OM en zal gebruikt worden om zowel traditionele vormen van geautomatiseerde verkeershandhaving te versterken als ook om nieuwe innovatieve vormen van geautomatiseerde verkeershandhaving verder landelijk uit te rollen. Het gaat om een aanzienlijke uitbreiding van het aantal vaste flitspalen, flexflitsers (de verplaatsbare flitspalen) en focusflitsers (waarmee automatisch op handheld telefoongebruik en gordeldracht gehandhaafd kan worden).

Deze handhavingsmiddelen worden, passend bij het risicobeeld dat we zien, met name ingezet op het onderliggend wegennet. Met deze investering kan naar verwachting een belangrijke bijdrage worden geleverd aan het verbeteren van het nalevingsgedrag, de verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal slachtoffers.

Extra inzet vermindering aantal verkeersslachtoffers

Tot slot wordt er de komende tijd, bovenop de initiatieven die de ministeries van IenW en JenV al ondernemen op het gebied van verkeersveiligheid, verkend welke extra stappen nodig zijn om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. In de brief van 22 november 2022 is de Kamer geïnformeerd over de uitkomst van de studie van SWOV naar de effecten van extra (inzet op) maatregelen om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen.³⁹ Hoewel uit de studie blijkt dat een halvering van het aantal slachtoffers in 2030 te ambitieus is, zijn er wel maatregelen die de trend kunnen keren.

Er is met de SPV-partners gesproken en zij hebben aangegeven een gedeelde urgentie te ervaren voor een extra stap, zeker in het licht van het toegenomen aantal verkeersdoden in 2022. De komende tijd wordt gewerkt aan een lijst van concrete maatregelen die aan de hand van een afweegkader getoetst kunnen worden, zodat duidelijk wordt welke maatregelen uitvoerbaar en betaalbaar zijn. Ook worden de maatregelen vervolgens voorgelegd aan de verkeersdeelnemers in Nederland via een nationale raadpleging. Voor het commissiedebat verkeersveiligheid in najaar 2023 wordt de Kamer bericht over de voortgang en uiterlijk medio 2024 is voorzien dat het traject is afgerond en de te nemen maatregelen bekend zijn die de trend kunnen keren.

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

³⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 1027.