

Vergaderjaar 2019–2020

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 783**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 december 2019

Deze verzamelbrief gaat in op verschillende ontwikkelingen op het gebied van weginfrastructuur en verkeersveiligheid. Hiermee wordt invulling gegeven aan moties en toezeggingen die aan uw Kamer zijn gedaan. Daarnaast wordt u geïnformeerd over een aantal afgeronde onderzoeken.

De impact van een verkeersongeval is groot. Achter de kille cijfers over het toenemend aantal verkeersongelukken, schuilen verhalen van groot menselijk leed en verdriet. Dat de afgelopen jaren het aantal verkeersslachtoffers in Nederland is toegenomen, valt dan ook zeer te betreuren. Het verkeer verandert en groeit in rap tempo. Verkeersveiligheid moet hierbij altijd prioriteit zijn. Deze urgentie wordt door verschillende partijen gevoeld. In het Regeerakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) is verkeersveiligheid als nationale prioriteit opgenomen. Sindsdien is de publieke, maatschappelijke en private samenwerking geïntensiveerd, door o.a. de MONO-campagne en het Europese samenwerkingsproject Data for Road Safety. Eind vorig jaar is samen met medeoverheden en maatschappelijke organisaties het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) opgesteld. Nu moeten we het gaan uitvoeren.

Tijdens het Bestuurlijk Overleg (BO) van 11 december jl. hebben Rijk en vertegenwoordigers van het IPO, de VNG en vervoerregio's daarom de handen ineen geslagen om een extra impuls te geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het kabinet heeft hier voor de komende tien jaar een investeringsbedrag van € 500 miljoen vrijgemaakt voor cofinanciering in verschillende tranches. Het Rijk draagt voor maximaal 50% bij aan projecten van de medeoverheden om de meest verkeersonveilige locaties en grootste risico's op provinciale en gemeentelijke wegen aan te pakken. Door deze «Rijksverdubbelaar» kan er in totaal € 1 miljard euro extra worden geïnvesteerd in verkeersveiligheid in de periode 2020–2030.

Tijdens het BO hebben partijen afgesproken dat lenW, na overleg met de betrokken partijen, de voorwaarden voor cofinanciering van maatregelen

in de eerste tranche (2020–2023) verder uitwerkt en hier uiterlijk in het voorjaar 2020 duidelijkheid over biedt. Uit de eerste risico-inventarisaties<sup>1</sup>, die partijen tijdens het BO hebben gepresteerd, blijkt dat kwetsbare verkeersdeelnemers, vooral (oudere) fietsers, afleiding (verkeersgedrag), snelheid en (fiets)infrastructuur de top vier van risico's vormen. De afweging over de inzet van middelen richt zich op de plekken en de maatregelen waarmee de grootste risico's op kosteneffectieve wijze worden aangepakt. Hierbij wordt ook gekeken naar meekoppelkansen en een goede spreiding van projecten over het land. Verder worden in het voorjaar afspraken gemaakt over een duurzame regionale governance-structuur voor deze investeringen in verkeersveiligheid. Maximaal 10% van het budget kan worden ingezet voor vernieuwende maatregelen, mogelijk in samenwerking tussen overheden en private partijen. Naast deze maatregelen is aandacht voor verkeershandhaving een noodzakelijke randvoorwaarde om daadwerkelijk effectief te zijn en de gestelde ambities ten aanzien van de verkeersveiligheid te realiseren.

Het streven is dat tijdens de Bestuurlijke Overleggen (BO's) MIRT in het najaar de eerste investeringsbeslissingen kunnen worden genomen.

Verder is tijdens het BO teruggeblikt op het eerste jaar van het SPV. Partijen zijn voortvarend aan de slag gegaan. De risicogestuurde aanpak moet nog wel verder worden uitgewerkt, waarbij de partijen vooral aandacht vroegen voor uitwisseling van data en hoe partijen die nog een slag moeten maken, kunnen worden geholpen. Partijen hebben daarover de volgende afspraken gemaakt:

- Het Kennisnetwerk SPV blijft de komende jaren nog beschikbaar om de medeoverheden te ondersteunen. Ook in 2020 zijn, net als dit jaar, verkeersexpertteams beschikbaar voor gemeenten en provincies die extra ondersteuning kunnen gebruiken en de slag naar risicogestuurd werken nog niet gemaakt hebben.
- In 2020 wordt er door de recent opgerichte «datataskforce verkeersveiligheid» in samenwerking met het Kennisnetwerk SPV, een tweede ronde aan regionale bijeenkomsten georganiseerd, met name gericht op kennisuitwisseling en data-ontsluiting.
- Het belang en effect van educatie en gedrag op de verkeersveiligheid is onderstreept. Partijen gaan de komende periode bezien hoe bestaande inzet kan worden verstevigd, bijvoorbeeld op het gebied van de werkgeversaanpak.
- De governance-structuur, die een belangrijk onderdeel is van het SPV, draagt eraan bij dat relevante onderwerpen regionaal en landelijk worden geagendeerd en met alle betrokkenen worden besproken.
- Momenteel vindt overleg plaats tussen het OM en de VNG/gemeenten om te bezien of er binnen de huidige kaders van het zogenoemde leefbaarheids criterium ruimte is om de bevoegdheden van boa's uit Domein I uit te breiden met lichte verkeersovertredingen. Daarbij wordt ook de pilot, zoals verwoord in de op 26 november jl. aangenomen motie van het lid Van Dam<sup>2</sup>, betrokken. Samen met de betrokken partijen wordt nog bezien hoe de pilot vorm kan worden gegeven. Daarnaast is tijdens het overleg het belang van innovatie in de handhaving benadrukt.

## **Monitor Verkeersveiligheid 2019**

Jaarlijks wordt uw Kamer geïnformeerd over de ontwikkelingen in het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden. De huidige cijfers

<sup>1</sup> <https://www.kennisnetwerkspv.nl/Nieuws/Quickscan-Monitor-Startakkoord/>.

<sup>2</sup> Kamerstuk 35 300 VI, nr. 53

zijn verontrustend en onderstrepen het de urgentie van bovengenoemde investeringsimpuls.

Op 18 april 2019 heeft het CBS<sup>3</sup> het aantal geregistreerde verkeersdoden in 2018 bekend gemaakt.<sup>4</sup> In totaal waren er in dat jaar 678 dodelijke verkeersslachtoffers te betreuen. Dit is een stijging ten opzichte van 2017, toen 613 personen in het verkeer zijn omgekomen. Daarmee is het aantal verkeersdoden met 11 procent gestegen. Een derde van al deze verkeersdoden betreft fietsers. Daarnaast vallen er verhoudingsgewijs veel doden in het verkeer onder ouderen. Ook is het aantal doden onder auto-inzittenden gestegen in 2018.

Het aantal ernstige verkeersgewonden is voor 2018 geschat op 21.700.<sup>5</sup> Deze schatting valt daarmee hoger uit dan over 2017, toen de schatting 20.800 verkeersgewonden betrof.<sup>6</sup> Het aantal ernstige verkeersgewonden laat over de afgelopen tien jaar een stijgende trend zien. Evenals bij de verkeersdoden is een groot aandeel van de ernstige verkeersgewonden een fietser. De meeste verkeersslachtoffers vallen op gemeentelijke en provinciale wegen (86%).

Een nadere analyse van zowel verkeersdoden als van verkeersgewonden treft u aan in de bijgevoegde Monitor Verkeersveiligheid 2019 (bijlage 1) van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (hierna: SWOV)<sup>7</sup>. De SWOV schrijft dat er sprake is van een geleidelijke omslag naar een steeds ongunstigere ontwikkeling in het aantal verkeersdoden. Hiervoor is volgens de SWOV niet één oorzaak aan te wijzen. Meerdere factoren, zoals de vergrijzing, een toename in mobiliteit en een toename in gebruik van mobiele telefoons spelen hierbij een rol.

### **Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)**

Het afgelopen jaar hebben medeoverheden en maatschappelijke partijen zich met volle kracht ingezet voor de uitvoering van het SPV. Provincies en gemeenten zijn voortvarend aan de slag gegaan met het opstellen van risicoanalyses. Hierbij zijn zij actief ondersteund door het Kennisnetwerk SPV en met de tijdelijk beschikbaar gestelde verkeersexperts die ondersteunen bij het opstellen van de risicoanalyses. Verder voer ik sinds begin dit jaar, samen met mijn collega van Justitie en Veiligheid, het Landelijke Actieplan Verkeersveiligheid (hierna: LAP) uit. Het plan loopt tot eind 2021 en inmiddels zijn al een flink aantal concrete stappen gezet. Afgelopen juni heeft uw Kamer een eerste overzicht ontvangen van de voortgang van dit LAP en het SPV.<sup>8</sup> In het voorjaar van 2020 ontvangt u de tweede voortgangsrapportage. Elders in deze brief worden enkele noemenswaardige resultaten genoemd.

#### *Kennisnetwerk SPV*

Vorig jaar is tien miljoen euro voor het SPV vrijgemaakt. Ik heb uw Kamer tijdens de Begrotingsbehandelingen op 17 oktober jl. geïnformeerd dat dit bedrag voor een groot deel wordt ingezet – naast innovatieve projecten – voor de ondersteuning van de medeoverheden bij de risicogestuurde

<sup>3</sup> <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/16/11-procent-meer-verkeersdoden-in-2018>

<sup>4</sup> Een uitsplitsing naar vervoerswijze, leeftijd, maximumsnelheid en wegbeheerder is te vinden op: <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wegbeheer/onderzoek/verkeersveiligheid-en-ongevallencijfers/actuele-verkeersongevallencijfers/index.aspx>

<sup>5</sup> SWOV (2019) – Monitor verkeersveiligheid 2019

<sup>6</sup> Door een methodewijziging zijn de aantallen inhoudelijk niet precies te vergelijken. Zie voor meer toelichting de Monitor verkeersveiligheid 2019

<sup>7</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>8</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 717

aanpak van verkeersveiligheid via het Kennisnetwerk SPV en de tijdelijke inzet van verkeerseexperts (Handelingen II 2019/20, nr. 15, items 4 en 10).

Inmiddels zijn in alle provincies regionale bijeenkomsten (gemiddeld 50 tot 60 deelnemers) gehouden en zijn er themabijeenkomsten geweest over fiets, schoolomgeving en ouderen, waarbij de opkomst hoog was. Veel gemeenten en maatschappelijke organisaties doen mee om kennis op te doen en om van elkaar te leren. Zowel de website<sup>9</sup> als de helpdesk van het Kennisnetwerk worden veelvuldig geraadpleegd. Het Kennisnetwerk heeft een eenvoudig stappenplan ontwikkeld voor het uitvoeren van een risicoanalyse, waarmee overheden direct online aan de slag kunnen. Daarnaast zijn er verschillende factsheets opgesteld over o.a. oudere verkeersdeelnemers, fietsers en de basisschoolomgeving waarin onder meer wordt ingegaan op de belangrijkste risico's en hoe die voorkomen kunnen worden. Komend jaar gaat het Kennisnetwerk zich ook richten op ondersteuning van medeoverheden bij het opstellen van de uitvoeringsprogramma's en wordt verder gewerkt aan het uitrollen van de risicogestuurde aanpak.

Aanvullend gaat een speciale «taskforce verkeersveiligheidsdata» om wegbeheerders te voorzien van data en informatie over onveilige situaties aan de slag.<sup>10</sup> Met goede informatie over de verkeersonveiligheid kan effectiever beleid worden gevoerd op nationaal, regionaal en lokaal niveau.

## **Veilige infrastructuur**

### *Omgevingswet en Verkeersveiligheid*

Het Rijk stimuleert dat verkeersveiligheid onderdeel wordt van lokale en regionale omgevingsplannen. Dat is één van de maatregelen uit het LAP.<sup>11</sup> In de Omgevingswet is een veilige en gezonde fysieke leefomgeving één van de maatschappelijke doelen. De omgevingsvisie biedt mogelijkheden voor integraal, veilig en duurzaam mobiliteitsbeleid en kansen om de gemeente of provincie verkeersveiliger, bereikbaarder en leefbaarder te maken. Of het nu gaat om het aanleggen van een nieuwe woonwijk of de herinrichting van bestaande infrastructuur, aandacht voor mobiliteit is van belang. Het zorgen voor verkeersveiligheid is hierbij prioritair. Het is van belang dat verkeersveiligheid onderdeel uitmaakt van planvorming, ook voor het integraal veiligheidsplan of voor omgevingsplannen die betrekking hebben op de ruimtelijke inrichting.

Zo wordt verkeersveiligheid een meer integraal onderdeel van een breder (ruimtelijk) afwegingsproces. Op de website van het programma «Aan de slag met de Omgevingswet»<sup>12</sup> wordt daarom binnenkort het thema verkeersveiligheid toegevoegd waar diverse handreikingen voor gemeenten en provincies te vinden zijn. Het programma is een samenwerkingsverband van gemeenten (VNG), provincies (IPO), waterschappen (UvW) en het Rijk en ondersteunt overheden, maatschappelijk partners, bedrijven, initiatiefnemers en belanghebbenden om te kunnen werken met de Omgevingswet.

<sup>9</sup> <https://www.kennisnetwerkspv.nl/>

<sup>10</sup> Kamerstuk 35 300 A, nr. 29

<sup>11</sup> LAP-maatregel 5: Verkeersveiligheid moet onderdeel worden van de nieuwe omgevingsvisie

<sup>12</sup> <https://aandeslagmetdeomgevingswet.nl>

### *Inrichting bermen bij autosnelwegen*

Voor autosnelwegen in beheer bij het Rijk is in de begroting Infrastructuurfonds 2018 € 30 miljoen extra beschikbaar gesteld voor het veiliger inrichten van bermen. Dit programma is momenteel in realisatie. Op basis van een risicogestuurd aanpak en de beschikbare middelen zijn voor de rijksautosnelwegen 390 locaties geïdentificeerd die tot 2022 gefaseerd worden aangepakt.

### *Inrichting bermen bij Rijks-N-wegen*

In mijn brief van 23 april 2018<sup>13</sup> is aangegeven dat € 50 miljoen wordt geïnvesteerd in het verhogen van de verkeersveiligheid van N-wegen, waarvan de helft van deze middelen (€ 25 miljoen) als cofinanciering voor provinciale wegen beschikbaar is gesteld. Voor de Rijks-N-wegen is nu 25 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de verkeersveiligheid door het treffen van bermmaatregelen. De locaties waar maatregelen zullen worden getroffen zijn geselecteerd, op basis van de beschikbare middelen en een risicogestuurd aanpak en toegesneden op de kenmerken van Rijks-N-wegen. Met de beschikbare middelen zal berminrichting worden aangepakt op delen van de volgende rijks-N-wegen: N7, N14, N31, N33, N35, N36, N48.

In vervolg op mijn toezegging in het Nota Overleg MIRT van 25 november 2019 wordt het verder verbeteren van het dwarsprofiel op de N36 meegenomen in het pakket maatregelen. Op 5 km van deze weg kan dit op kosteneffectieve wijze worden gerealiseerd door het werk te combineren met het voor 2021/2022 geplande groot onderhoud. Hiermee wordt, samen met de eerder op deze weg genomen maatregelen, invulling gegeven aan de motie van de leden Von Martels en Dijkstra<sup>14</sup> over het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N36.

### *Resterende knelpunten omtrent bermen bij rijkswegen*

Zoals toegezegd in reactie op de feitelijke vragen over de Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2020,<sup>15</sup> is er een inschatting gemaakt van de kosten om alle overgebleven locaties versneld aan te pakken. Met de nu beschikbare financiële middelen kunnen inderdaad niet alle geïdentificeerde risicolocaties meteen aangepakt worden. Hiervoor is indicatief € 130 miljoen extra nodig.

### *Inrichting bermen bij Provinciale N-wegen*

Met provincies is in de eerste tranche<sup>16</sup> gekomen tot een investeringspakket van in totaal € 74 miljoen (tot 2023) voor de veilige inrichting van bermen op provinciale N-wegen. Daarvan bedraagt de rijksbijdrage € 18,5 miljoen (25% cofinanciering). Met deze middelen wordt over een totale lengte van ruim 750 kilometer op N-wegen maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid van provinciale N-wegen te verbeteren. Zo wordt op ruim 650 kilometer een vorm van bermverharding door provincies aangebracht. Dit zorgt ervoor dat voertuigen beter bestuurbaar blijven wanneer ze in de berm terechtkomen. Daarnaast worden met circa 130 kilometer geleiderails obstakels in bermen afgeschermd, om te voorkomen dat voertuigen tegen obstakels botsen. Van de in totaal € 25 miljoen aan cofinanciering vanuit het Rijk, rest voor de tweede tranche

<sup>13</sup> Kamerstuk 34 775 A, nr. 64

<sup>14</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 598

<sup>15</sup> Kamerstuk 35 300 A, nr. 14

<sup>16</sup> Kamerstuk 34 775 A, nr. 64

nog € 6,5 miljoen. De provincies zullen daarvoor nog aanvullende voorstellen doen om de verkeersveiligheid op N-wegen verder te verbeteren, waardoor het totale investeringspakket € 100 miljoen wordt. Over dit vervolg zal uw Kamer volgend jaar na de zomer geïnformeerd worden.

#### *Verplaatsing van de bediening van de Roertunnels op de A73*

In de brief over de evaluatie van het spookrijdersongeval op de A73<sup>17</sup> is uw Kamer geïnformeerd over het voornemen om de lokale bediening vanuit de Roertunnel en de Swalmentunnel op de A73 over te plaatsen naar de Verkeerscentrale Zuid-Nederland in Helmond. Op maandag 7 oktober jl. is dit gebeurd. Deze maatregel zorgt er voor dat de informatielijnen bij de melding van een calamiteit korter worden.

Ook wordt het huidige snelheidsdiscriminatiesysteem (SDS) met camera's vervangen door een nieuw lusedetectiesysteem conform de eisen van de Landelijke Tunnelstandaard (LTS). Dit gebeurt binnen de Vervangings- en Renovatieopgave van de A73 tunnels. De Vervanging en Renovatieopgave van de A73 tunnels zal pas volledig afgerond zijn na 2028. Rijkswaterstaat heeft er voor gekozen om in de tussenliggende periode het huidige SDS te optimaliseren. Hierbij blijft het huidige SDS-camerasysteem behouden en wordt dit aangevuld met een aantal detectielussen. Er is daarmee een grotere kans om spookrijders die de tunnel inrijden te detecteren. In september zijn de detectielussen in het wegdek aangebracht en deze zijn in oktober technisch aangesloten.

#### *Toezegging aan Leden Amhaouch en Von Martels over de A67 verkeersveiligheidscijfers*

In de beantwoording van Kamervragen van de leden Amhaouch en Von Martels op 14 maart 2019<sup>18</sup> is toegezegd om uw Kamer te informeren over het aantal ongelukken op de A67, zodra de ongevalsgegevens over het jaar 2018 beschikbaar zijn. De leden vroegen daarbij specifiek om de gegevens uit de jaren 2017 en 2018. Het totaal aantal ongevallen betrof 684 (2017) en 636 (2018).

De specificaties van de ongevalsgegevens en de gegevens van vóór 2017 zijn te vinden op het Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland (BRON).<sup>19</sup> De gegevens over 2018 worden op 18 december gepubliceerd.

De trend tot en met 2017 was stijgend. Hierbij wordt aangetekend dat het aantal voertuigen op deze weg sinds 2010 is toegenomen. Ook zijn sinds 2012 de meldingen van incidenten en van bergersongevallen en incidentmanagement toegevoegd aan de registratie. In 2018 is het totaal aantal ongevallen licht afgenomen ten opzichte van 2017. Om de veiligheid van hetzelfde type snelwegen (2x2, 2x3 etc.) met elkaar te vergelijken, worden risicocijfers berekend. Het risicocijfer zegt per rijrichting iets over de verkeersveiligheid van een weg in relatie tot de verkeersintensiteit. Alles bij elkaar is de conclusie dat het grootste deel van de A67 een lager ongevalsrisico kent dan een gemiddelde 2x2-autosnelweg in Nederland.

Tegelijkertijd wordt gekeken naar de mogelijkheden om de weg nog veiliger te maken. Dat doen we langs twee sporen:

1. Er heeft een verkenning voor de A67 plaatsgevonden (afgerond februari 2019). Zoals eerder aan uw Kamer bericht, is in de Ontwerp

<sup>17</sup> Kamerstuk 29 296, nr. 35

<sup>18</sup> Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 1835

<sup>19</sup> <https://data.overheid.nl/dataset/58548-verkeersongevallen---bestand-geregistreerde-ongevallen-nederland>

Structuurvisie A67 Leenderheide-Zaarderheiken een aantal korte termijnmaatregelen opgenomen. Het gaat dan o.a. om de realisatie van pechhavens op het Brabantse deel van deze weg en het aanpassen van een aantal aansluitingen.

2. De A67 is uniek door het hoge percentage vrachtverkeer. Vanuit de regio wordt veelvuldig verzocht om een inhaalverbod voor het vrachtverkeer. Het instellen van zo'n verbod zal naar verwachting een averechts effect hebben op de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld vanwege kolonnevorming op de rechterrijstrook. In de recente landelijke update van het Inhaalverbod Vrachtverkeer (IVV) is daarom de A67 tussen Venlo en Eindhoven niet opgenomen.

#### *Toezegging aan Lid Stoffer betreffende de veiligheid van de N34*

Tijdens het AO Verkeersveiligheid van 13 juni jl. is aan het lid Stoffer toegezegd om na te vragen bij de provincies Drenthe en Overijssel, die gaan over het beheer van de weg, wat de achtergrond is van het feit dat de N34 is opgenomen in de ViA top-10 meest onveilige wegen (Kamerstuk 29 398, nr. 735).

De ViA top-10 is gebaseerd op het aantal ongelukken per wegvak over de periode 2015 tot en met 2018. ViA maakt daarbij onderscheid tussen ongevallen met dodelijke slachtoffers, met gewonden en met alleen blikschade. De ongevalsgegevens worden afgezet tegen de weglengte en de verkeersdruk. Dat levert een bepaald risicoprofiel op voor een weg(gedeelte). De N34 Borger-Odoorn heeft volgens deze rekenmethodiek een hoger risicoprofiel dan andere wegen. De N34, een provinciale weg, is inderdaad een drukke weg waar regelmatig ongevallen plaatsvinden. Zowel de provincie Drenthe als de provincie Groningen heeft daarom de afgelopen jaren geïnvesteerd in de veiligheid van deze weg.

Zoals hierboven aangeven is de ViA top-10 gebaseerd op de cijfers van 2015 tot en met 2018. Het vernieuwde Overijsselse deel is opengesteld in november 2018 en heeft dus geen invloed gehad op de top 10.

#### *Voortgang aanpak geconstateerde tekortkomingen begin- en eindpunten geleiderails*

In mijn brief van 5 augustus 2019 over het SWOV-onderzoek naar de dodelijke ongevallen op rijkswegen in 2017<sup>20</sup>, heb ik uw Kamer geïnformeerd over de tekortkomingen die Rijkswaterstaat tijdens verkeersveiligheidsinspecties heeft vastgesteld aan de beginpunten van geleiderailconstructies en dat Rijkswaterstaat deze gaat aanpakken. Na aanvullend onderzoek is duidelijk geworden dat er in totaal 294 beginpunten ondeugdelijk zijn geplaatst op de 100 locaties waar tekortkomingen zijn vastgesteld. Van deze 294 ondeugdelijke beginpunten zijn er tenminste 227 aangepakt voor het einde van dit jaar. De overige beginpunten pakt Rijkswaterstaat begin 2020 aan.

#### *Toezegging gehanteerde normen voor uitgesteld onderhoud*

Tijdens het wetgevingsoverleg over het begrotingsonderzoek 2019 is toegezegd u te informeren over de door mij gehanteerde normen voor uitgesteld onderhoud (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 50). Op verschillende momenten is met Uw Kamer hierover een gesprek geweest. Het steeds verder oplopen van het volume aan uitgesteld onderhoud, met name het ongeplande deel, heeft consequenties voor de doelmatigheid van het onderhoud en vergroot de kans op storingen. Voorkomen moet worden

<sup>20</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 740

dat met de groei van het uitgestelde onderhoud ook de omvang van het achterstallig onderhoud gaat toenemen. Voor de veiligheid en prestaties van de netwerken is met name dit achterstallig onderhoud van belang. Daarom zijn reeds concrete maatregelen opgenomen die zijn gericht op het beperken van de groei van het uitgesteld onderhoud en tevens op het borgen van voldoende budget voor onderhoud in de komende periode.<sup>21</sup> Ten behoeve van de langjarige instandhoudingsbehoefte wordt het beeld verscherpt door externe audits die momenteel worden uitgevoerd op de object beheersregimes en het VenR-prognose rapport van RWS. Uw Kamer wordt medio 2020, zoals afgesproken, geïnformeerd over de uitkomsten. Tevens is u een rapportage «Staat van de Infra RWS» toegezegd. Hierin zal de toegevoegde waarde van een eventuele norm voor uitgesteld onderhoud worden gezien. Naar verwachting kan eind volgend jaar een eerste rapportage aan uw Kamer worden toegestuurd.

### *Verkeersveiligheid op rotondes*

In maatregel 4 van het LAP<sup>22</sup> is aangegeven dat er mogelijk nog veiligheidswinst is te behalen op rotondes en kruispunten. Dit jaar is er een verkenning (bijlage 2) uitgevoerd naar mogelijke risicofactoren van rotondes, met specifieke aandacht voor de veiligheid van overstekende fietsers op verzoek van uw Kamer<sup>23</sup>.

Rotondes hebben een positief effect op de verkeersveiligheid. Over het algemeen is een rotonde tot wel vijfmaal veiliger dan een kruispunt, ook voor fietsers. Uit de verkenning blijkt dat op 89 rotondes van de 5.585 rotondes in de periode 2015–2018 drie of meer geregistreerde ernstige ongevallen met fietsers hebben plaatsgevonden. Dit is een relatief klein deel in vergelijking met de overige ernstige fietsslachtoffers. Naar schatting van SWOV<sup>24</sup> gaat het om ruim 13.000 per jaar.

De verkenning heeft verder aangetoond dat er verschillen zijn in het aantal ongevallen op rotondes met fietsers met en zonder voorrang. Er is een grote verscheidenheid in zowel de vormgeving als de voorrangsregels van rotondes binnen de bebouwde kom. Zo heeft bijna de helft van de gemeenten met rotondes zowel rotondes met fietsers met voorrang als rotondes met fietsers zonder voorrang. Dat is verwarrend voor zowel de fietser als de automobilist en komt de uniformiteit en verkeersveiligheid niet ten goede.

Rotondes die negatief scoren kunnen door wegbeheerders nader worden beoordeeld in de risicoanalyses. De CROW-richtlijnen geven aan waar een goed ontwerp aan moet voldoen. Onder meer via het Kennisnetwerk SPV zal bij de gemeenten onder de aandacht worden gebracht om bij het ontwerpen van een rotonde zo dicht mogelijk bij de CROW-richtlijnen en aanbevelingen te blijven, en dit ook te betrekken bij de risicoanalyses. Om wegbeheerders te ondersteunen bij de richtlijnen, aanbevelingen en afwegingen voor het inrichten van rotondes en kruispunten heeft het Kennisnetwerk SPV factsheets hierover opgesteld. Niet overal kunnen rotondes worden toegepast, bijvoorbeeld omdat de fysieke ruimte ontbreekt die nodig is voor een veilig ontwerp of door hoge verkeersintensiteiten die de doorstroming kunnen belemmeren. Daarom wordt begin volgend jaar een vergelijkbare verkenning opgestart naar de risicofactoren op kruispunten.

<sup>21</sup> Kamerstuk 35 300 A, nr. 5 en Kamerstuk 29 385, nr. 106

<sup>22</sup> LAP-maatregel 4: Inventarisatie risico's rotondes en kruispunten

<sup>23</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>24</sup> SWOV (2019). Monitor verkeersveiligheid 2019 – Achtergrondinformatie en onderzoeksverantwoording, R-2019-22A.



## *Onderzoek naar BDU-middelen*

Uw Kamer heeft middels de motie van het lid Von Martels verzocht te laten onderzoeken hoe de middelen van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (hierna: BDU) de afgelopen vijf jaar zijn besteed of begroot voor lokale verkeer- en voertaken, inclusief verkeersveiligheid.<sup>25</sup> Voor acht provincies kon inzichtelijk worden gemaakt hoeveel middelen in de periode 2014–2019 naar gemeentelijke verkeer-, vervoer- en gedragsprojecten zijn gegaan. De bijdrage van deze acht provincies aan gemeentelijke projecten in de periode 2014 t/m 2019 laat, op een enkele fluctuatie na, een vrij constant beeld zien, namelijk dat deze provincies een substantiële bijdrage leveren aan gemeentelijke infrastructurele en gedragsprojecten. Het rapport is bijgevoegd in bijlage 3<sup>26</sup>.

## **Heterogeniteit in het verkeer**

### *Snorfiets op de Rijbaan*

De motie van de leden Dijkstra en Van Brenk<sup>27</sup> verzoekt om de gemeente Amsterdam te vragen haar beleidswijziging met betrekking tot snorfietsen eind 2019 te evalueren op in ieder geval: de totale incidentele en structurele kosten voor de gemeente en alle (in)directe kosten voor de snorfietsers; de verkeersveiligheid voor de snorfietsers; de ervaringen van het verbod onder getroffen snorfietsers; de effecten op snorfietsgebruik; en het aantal ongelukken en de ernst daarvan. Dit verzoek is doorgestuurd naar gemeente Amsterdam. In bijgevoegde brief (bijlage 4) heeft wethouder Dijkma gereageerd op dit verzoek en laten weten dat al deze aspecten worden meegenomen in de evaluatie van de gemeente Amsterdam, behalve de totale en incidentele kosten voor de gemeente en alle (in)directe kosten voor de snorfietsers<sup>28</sup>. De motie wordt hiermee beschouwd als afgedaan. De eerste evaluatierapportage van de maatregel is op 10 december 2019 verschenen. Deze rapportage en de begeleidende brief wordt hierbij ook gedeeld met uw Kamer (bijlage 5 en 6)<sup>29</sup>. Uit de evaluatie blijkt dat de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan een positief effect heeft op de verkeersveiligheid, de doorstroming en de drukte op de fietspaden. De naleving van de maatregel is hoog en vooral fietsers zijn zeer positief over de teruggekeerde ruimte op de fietspaden. Verder is een afname van het aantal snorfietsen zichtbaar. De gemeente Amsterdam zal het effect van de maatregel blijven monitoren. De evaluatie van de gemeente Amsterdam wordt ook meegenomen in de voorbereiding van het ontwerpbesluit dat een helmplicht introduceert voor snorfietsers.

### *Nationaal toelatingskader lichte elektrische voertuigen*

In het debat van 30 oktober jl. is toegezegd uw Kamer in december te informeren over de voortgang van de herziening van het toelatingskader voor lichte elektrische voertuigen (Handelingen II 2019/20, nr. 17, item 7). Hieronder wordt invulling gegeven aan deze toezegging.

Het heeft mijn voorkeur om op EU-niveau te komen tot een toelatingskader voor lichte elektrische voertuigen. Hiermee wordt voorkomen dat er een lappendeken van verschillende regels ontstaat. Nederland pleit dan ook bij de Europese Commissie voor een gezamenlijke Europese aanpak

<sup>25</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 663

<sup>26</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>27</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 724

<sup>28</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>29</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

want het scheidt helderheid voor gebruikers en fabrikanten en kan bijdragen aan veilig gebruik van dit soort voertuigen. De Europese Commissie heeft schriftelijk bevestigd in een brief van 22 november jl. het daarmee eens te zijn. In dezelfde brief stelt de Europese Commissie ook vast dat talrijke lidstaten pleiten voor een harmonisatie op EU-niveau wat betreft de technische kenmerken van deze voertuigen. De Europese Commissie meldt dat ze gegevens gaat verzamelen over het aantal slachtoffers en de oorzaken van de ongevallen. Die worden verwerkt in een analyse van de markt voor dit soort voertuigen. In dit verband gaat volgens de Europese Commissie volgend jaar een studie van start over de ontwikkeling van de markt en verkeersveiligheid van persoonlijke vervoersmiddelen. De Europese Commissie zal de uitkomsten van die studie gebruiken om te bekijken hoe die technische harmonisatie verder kan worden aangepakt. Aan de Europese Commissie is aangeboden een expertmeeting te organiseren over het opstellen van zo'n Europees kader.

Zolang er geen EU-kader is, wordt samengewerkt met belanghebbende partijen aan de herziening van het nationale toelatingskader voor lichte elektrische voertuigen. De Onderzoeksraad voor Veiligheid (hierna: OVV) heeft over de herziening van de toelating van nieuwe voertuigen o.a. aanbevolen toelating zo in te richten dat een onafhankelijke keuringsinstantie verantwoordelijk wordt voor de besluitvorming bij toelatingen van nieuwe voertuigen. Uit verkennende gesprekken met verschillende relevante stakeholders blijkt een voorkeur om de RDW hiervoor aan te wijzen. De RDW heeft immers nu al een belangrijke taak waar het gaat om Europese typegoedkeuringen. In lijn met de inspanningen om tot een Europees kader te komen voor dit soort voertuigen, lijkt het alvast verlenen van een rol voor de RDW daarin voor de hand te liggen. Vanzelfsprekend vraagt dit nog het nodige uitzoekwerk over hoe dit ingeregeld kan worden, en met name om te borgen dat de beoordeling plaatsvindt op een manier waarbij niet alleen wordt gekeken naar de technische veiligheid, maar ook naar het veilig gebruik en de relatie met de plaats op de weg. Hiervoor is kennis en expertise nodig van andere partijen.

Daarnaast is aanbevolen om de mogelijkheden te onderzoeken om ook gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen en elektrische (bak)fietsen in het Europese toelatingssysteem op te nemen of voor deze voertuigen een nationale toelating vast te leggen en zodanige nationale gebruikseisen te bepalen voor de periode dat deze voertuigen nog zijn vrijgesteld van toelating dat de veiligheidsrisico's voldoende worden beheerst. Deze aanbevelingen zijn aan de orde gekomen in een eerste overleg dat lenW op 20 november jl. met belanghebbende partijen heeft gevoerd. Voor dit overleg waren de ANWB, de RAI, de Bovag, het Verbond van Verzekeraars, de Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland (hierna: VVN), de RDW, de SWOV, VNG en enkele grote gemeenten uitgenodigd. Uit het overleg zijn een aantal punten naar voren gekomen:

- Een nieuwe indeling in voertuigcategorieën dient zo eenvoudig mogelijk te zijn opdat dit duidelijkheid biedt, zowel voor de consument als ten behoeve van de handhaving. Dit kwam om ook nadrukkelijk naar voren in het ketenoverleg verkeershandhaving.
- Als mogelijke criteria voor de indeling van dit soort lichte elektrische voertuigen in categorieën worden genoemd: massa, snelheid, afmetingen en functionaliteit (individueel vervoer, personenvervoer of vrachtvervoer). Daarnaast wordt nog gezien of het feit dat een voertuig uit zichzelf kan voortbewegen dan wel dat er aanvullend spierkracht voor nodig is, nog steeds een rol moet spelen bij het indelen.
- Bij de beoordeling van de verkeersveiligheid bij de toelating, dient er sprake te zijn van een integrale risicobeoordeling tussen techniek, mens en omgeving. Het is immers niet alleen de voertuigveiligheid

(techniek) die bepaalt of de toelating veilig is. Ook het gebruik van het voertuig (mens) en de interactie met het andere verkeer (omgeving) zijn medebepalend voor een veilige toelating.

Deze punten behoeven nadere uitwerking. Het overleg zal dan ook worden voortgezet met deze partijen. Naast deze partijen worden ondertussen ook andere partijen geconsulteerd zoals fabrikanten, gebruikers en andere partijen die relevante informatie kunnen geven bij het vormgeven van dit kader. Een brede betrokkenheid van alle relevante partijen die door zo'n nieuw nationaal kader worden geraakt, is belangrijk. Om een goed zicht te krijgen op de markt van dit soort voertuigen bestaat daarom het voornemen een marktanalyse te laten uitvoeren. Daarnaast wordt een hackathon georganiseerd over dit thema.

Het overleg van 20 november jl. heeft ook aangetoond dat bij het vormgeven van dit toekomstige kader nog wel keuzes moeten worden gemaakt over bepaalde dilemma's, zoals hoeveel ruimte lokale overheden moeten krijgen in het reguleren van het gebruik van bepaalde licht gemotoriseerde voertuigen, bijvoorbeeld waar het gaat om de plek op de weg. Of in welke mate elektrische fietsen en alle vormen van elektrische bakfietsen deel moeten uitmaken van een nationaal toelatingskader. Zoals is toegezegd, zal uw Kamer vóór de zomervakantie 2020 een eerste outline van een nieuw toelatingskader worden toegestuurd.

#### *Extra werkzaamheden van de SWOV*

De motie van het lid De Pater-Postma<sup>30</sup> roept op om de financiering van aanvullende advisering door de SWOV bij het toelatingsproces van bijzondere bromfietsen niet ten koste te laten gaan van de financiering voor de reguliere werkzaamheden van de SWOV. Voor de besteding van de jaarlijkse subsidie van € 4 miljoen maakt de SWOV een activiteitenplan voor de reguliere werkzaamheden. Daarnaast is er nog een voorziening voor incidentele vragen aan de SWOV. Het afgelopen jaar zijn hier onder meer de inventarisatie van ADAS-systemen in relatie tot verkeersveiligheid en de onderzoeksopzet voor de stelselherziening medische rijgeschiktheid uit bekostigd. De kosten voor een aanvullend advies onder het huidige toelatingskader bij de toelating voor bijzondere bromfietsen zijn beperkt en vallen daarmee in de reikwijdte van de voorziening voor incidentele vragen. Vooralsnog worden er nauwelijks aanvragen ingediend om een voertuig te laten aanwijzen als bijzondere bromfiets. Daarmee blijft het aantal verzoeken tot een aanvullend advies beperkt. De verwachting is dan ook dat de voorziening voor incidentele vragen aan de SWOV vooralsnog voldoende is. Als de aantallen wijzigen wordt vanzelfsprekend in gesprek met de SWOV gezien hoe hiermee om te gaan. Daarnaast werk ik – zoals bovenstaand beschreven – aan de ontwikkeling van een nieuw nationaal kader. Over hoe dit eruit komt te zien, wordt uw Kamer geïnformeerd medio 2020. Als de SWOV daarin een uitgebreidere rol krijgt, mede in het licht van de door het OVV aanbevolen integrale risicobeoordeling, zal op dat moment worden gezien met de SWOV welke aanvullende financiering nodig is. Daarmee is voldaan aan de motie De Pater-Postma.

#### *Scootmobielen*

Het veilig gebruik van scootmobielen is een van de maatregelen uit het LAP.<sup>31</sup> Er is niet één simpele oplossing om veilig gebruik van scootmobielen te realiseren. Oplossingen zullen gevonden moeten worden binnen

<sup>30</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 763

<sup>31</sup> LAP-maatregel 28: zorgen voor veilig gebruik van scootmobielen. Wij doen dit o.a. in samenwerking met VNG, ouderenbonden en brancheverenigingen.

een complex samenspel van (voertuig-)techniek, gebruik en infrastructuur. Scootmobielen voldoen in beginsel aan de Europese Machinerichtlijn en bij inzet als gehandicaptervoertuig aan de Europese Verordening (EU) 2017/745 betreffende medische hulpmiddelen. Hiervoor wordt u ook verwezen naar het RDW advies over Bijzondere Bromfietsen dat uw Kamer eerder is toegestuurd.<sup>32</sup> Daarmee gelden er al wel bepaalde eisen voor scootmobielen, maar die zijn niet ontwikkeld speciaal met het oog op het gebruik van de voertuigen op de weg. Kortom; de regeling voertuigen, de machinerichtlijn en de verordening medische hulpmiddelen kunnen, in gezamenlijkheid beschouwd, tot verschillende interpretaties leiden.

Inmiddels is er contact met zowel ouderenbonden als branchepartijen die dit soort voertuigen leveren. Ondanks een beperkt toelatingskader is te constateren dat zowel gemeentelijke overheden in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) als leveranciers niet zelden al aanvullende voorzieningen aanbieden om veilig gebruik te stimuleren. Hierbij kan gedacht worden aan rijvaardigheidstraining of technische aanpassingen (bijvoorbeeld aanpassing van de maximale snelheid). Deze oplossingen zijn vaak lokaal en ad hoc.

Het SWOV rapport<sup>33</sup> noemt de actieve rem of een verbeterde stabiliteit op de scootmobiel als voorbeeld om veiliger gebruik mogelijk te maken, maar er zijn ook andere (veiligheids)voorzieningen denkbaar, zoals het wegnemen van trottoirbanden naast fietspaden en het verbreden van fietspaden. Maatregelen van infrastructurele aard vragen veel tijd en afweging. Er bestaan al nieuwe richtlijnen die uitgaan van bredere fietspaden waarbij het aan de wegbeheerders is om deze te implementeren. Deze en andere voorzieningen en gebruikerseisen worden meegenomen bij de totstandkoming van het nieuwe integrale nationale toelatingskader voor licht gemotoriseerde voertuigen (LEV's), zoals bovenstaand besproken. De toezegging die hierover aan lid het Van Brenk is gedaan tijdens de begrotingsbehandelingen op 17 oktober jl. wordt hiermee beschouwd als afgedaan. Op verzoek van het lid Van Brenk is aan de OVV gevraagd om ook te kijken naar een noodknop voor scootmobielen, maar daar is de OVV in haar rapport niet verder op ingegaan. De SWOV adviseert in beginsel geen verplichte noodknop; iedere scootmobiel is al uitgerust met een noodvoorziening, die echter niet altijd even gebruiksvriendelijk is uitgevoerd. Er wordt meer verwacht van een meer intuïtieve bediening. Fabrikanten en andere betrokken partijen zijn hiermee bezig en wij volgen dit op de voet. De eis van een noodknop zal worden betrokken bij de verdere uitwerking van het bovengenoemde nationale kader.

#### *Oorzaken en problemen illegaal opgevoerde elektrische fietsen*

De motie van het lid Von Martels<sup>34</sup> verzoekt in kaart te brengen hoe groot het probleem is en wat de oorzaken zijn van illegaal opgevoerde elektrische fietsen in Nederland. Door een gebrek aan data is de omvang van het aantal opgevoerde e-bikes bijzonder moeilijk vast te stellen. Navraag bij de branche leert dat zij geen betrouwbare data hebben. Ook vanuit de registratie van ongevallen waarbij elektrische fietsen betrokken waren, is niet af te leiden bij hoeveel ongevallen er sprake was van opgevoerde e-bikes. Een van de redenen is dat niet eenvoudig is vast te stellen of sprake is van een opgevoerde e-bike. Er zijn verschillende technieken waarmee de maximumsnelheid voor de trapondersteuning

<sup>32</sup> Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 717

<sup>33</sup> <https://www.swov.nl/nieuws/diepteonderzoek-scootmobielongevallen-veiliger-scootmobielen-en-veiliger-wegomgeving>

<sup>34</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 725

softwarematig kan worden verhoogd. Niet al die aanpassingen zijn door de politie uit te lezen. In alle gevallen en dus ook na een ongeval zou een rijproef nodig zijn om een overschrijding van de toegestane maximumsnelheid van de e-bike vast te stellen. Voorzichtige schattingen suggereren echter niet dat het hier om een grootschalig probleem gaat.

De belangrijkste partijen in de keten – de fabrikanten, handel en de herstelbranche – ontraden het opvoeren van e-bikes ten zeerste. Het belangrijkste argument is dat gebruikers van een opgevoerde e-bike zichzelf en anderen daarmee in gevaar brengen. Het frame, de remmen en de techniek van een e-bike zijn niet ontworpen voor hogere snelheden. Daarbij dragen e-bikers vaak geen helm wat fietsen met veel hogere snelheid dan normaal gevaarlijker maakt. Daarnaast vervalt de fabrieksgarantie en de verzekering, indien van toepassing. Er zijn wel fabrikanten die aangeven software in te bouwen die manipulatie tegengaat. Dat fabrikanten op die manier hun verantwoordelijkheid nemen is een positieve ontwikkeling.

Niettemin is er vraag naar en zijn opvoersetjes legaal te koop. Verbieden kan niet zoals eerder is gemeld in antwoord op Kamervragen.<sup>35</sup> Het verkopen van opvoersetjes is binnen Europa niet te verbieden – zo blijkt uit jurisprudentie van het Europese Hof – omdat het opvoeren zelf niet verboden is. De redenen die gegeven worden waarom een e-bike wordt opgevoerd, is dat de eisen die gelden voor de speed pedelec – zoals helmplicht, niet op het fietspad mogen rijden en een kentekenplicht – mensen ertoe kunnen verleiden net iets harder te willen rijden op het fietspad met een opgevoerde e-bike omdat deze regels niet gelden voor de gewone e-bike.

## **Technologische ontwikkelingen**

### *Europese proef Data for Road Safety*

De proef Data for Road Safety<sup>36</sup>, onder Nederlands voorzitterschap, is sinds de lancering afgelopen juni uitgebreid naar meer lidstaten en industriepartijen. Oostenrijk, België en het Verenigd Koninkrijk zijn toegetreden en Scania en Nira Dynamics hebben zich ook aangesloten. In deze proef wordt anonieme sensordata van honderdduizenden voertuigen doorgestuurd naar overheden en wegbeheerders om verkeersonveilige situaties te detecteren. Door de uitbreiding naar meer lidstaten en industriepartijen ontstaat een completer beeld van verkeersonveilige situaties in Europa en kunnen algoritmes beter worden doorontwikkeld. Dat er voor het eerst ook een vrachtwagenfabrikant (Scania) aansluit is positief gezien de vele kilometers die per vrachtwagen worden gereden. In de zomer van 2020 komt deze proef ten einde en daarna worden de resultaten teruggekoppeld aan uw Kamer. In de komende periode wordt gewerkt aan het vormgeven van een structureel vervolg. Bij Rijkswaterstaat is een implementatietraject gestart om deze data te integreren in het incidentmanagementproces en bij de gladheidsbestrijding.

## **Kwetsbare verkeersdeelnemers**

### *Helmplicht Snorfiets*

De motie van het lid Von Martels verzoekt om spoedig een wetsvoorstel voor te leggen waarbij het dragen van een helm verplicht wordt voor

<sup>35</sup> Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 2879

<sup>36</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 264

snorfietsers.<sup>37</sup> Het verplichten van een helm voor snorfietsers vergt een wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) 1990. In het AO Verkeersveiligheid van 13 juni jl. is toegezegd dat het ontwerpbesluit helmplicht snorfiets voor de Kerst aan de Kamer zou worden toegestuurd. Dit kost echter meer tijd dan verwacht omdat nog niet alle onderzoeken naar de te verwachten (neven)effecten – zoals was aangekondigd in de brief van 18 februari 2019<sup>38</sup> – zijn afgerond. Het ontwerpbesluit is om die redenen nog niet gereed om aan uw Kamer aan te bieden.

In bijlage 7 van deze brief treft u een onlangs afgerond onderzoek naar de mate waarin bestuurders van een snorfiets zullen overstappen naar een andere modaliteit en welke gevolgen dit heeft voor de verkeersveiligheid, doorstroming, leefbaarheid, milieu en kosten<sup>39</sup>. In het rapport wordt geconcludeerd dat een helmplicht voor snorfietsers een substantieel positief effect zal hebben op de verkeersveiligheid van snorfietsers (inclusief overstappers). Er wordt een substantiële daling van het aantal verkeersongevallen verwacht omdat het overlijdens- en letselrisico bij de modaliteiten waar de snorfietsers naar zullen overstappen kleiner is. Daarnaast neemt door de helmplicht de kans op ernstig hoofdletsel bij de snorfietsers die op de snorfiets blijven rijden af. Het totale effect op verkeersveiligheid is hierdoor sterk afhankelijk van het deel snorfietsers dat als gevolg van een helmplicht overstapt op een ander vervoermiddel. De effecten van een helmplicht voor snorfietsers op doorstroming, worden ingeschat als niet noemenswaardig. De effecten op het milieu zijn zowel positief (afname van NO<sub>x</sub>) als negatief (toename van CO<sub>2</sub>). Er is geen betrouwbare berekening te maken van de effecten op de kosten.

Een groot deel van de in het onderzoek bevroegde snorfietsers geeft aan dat ze door de invoering van een helmplicht zullen overstappen naar de (elektrische) fiets. Aangezien fietsers een groot aandeel hebben in het aantal verkeersdoden en -gewonden, wil ik de gevolgen van deze overstap nader laten onderzoeken. Verder wordt op korte termijn een analyse van TNO verwacht waarin wordt berekend in hoeverre een helmplicht voor snorfietsers effect heeft op de afspraak in het Klimaatakkoord waarin is vastgelegd dat er vanaf 1 januari 2025 alleen nog maar elektrische snorfietsen mogen worden verkocht.

Parallel aan deze onderzoeken, zal de internetconsultatie van het ontwerpbesluit kort na het Kersreces van start gaan. Na de verwerking van de reacties op de internetconsultatie, wordt het ontwerpbesluit vervolgens via de gebruikelijke voorhangprocedure aan uw Kamer aangeboden.

### *Voetgangers*

Tijdens het AO Verkeersveiligheid van 13 juni jl. is toegezegd uw Kamer te informeren over de stand van zaken van het platform «Ruimte voor Lopen». Op 9 oktober jl. is het landelijke platform «Ruimte voor Lopen» gelanceerd tijdens het internationale voetgangerscongres WALK21. Ruim 30 partijen, overheden en maatschappelijke organisaties, hebben de handen ineen geslagen om lopen landelijk hoog op de agenda te krijgen. Het platform heeft als doel het stimuleren van lopen in een veilige omgeving te bevorderen en lopen een integraal onderdeel van wegbeleid-, ontwerp en beheer te maken. Het Ministerie van IenW heeft samen met CROW en Wandelnet hiervoor het initiatief genomen.

<sup>37</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 652

<sup>38</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 671

<sup>39</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

De Kamerleden Laçin en Van Brenk hebben in een motie<sup>40</sup> verzocht om het Charter for Walking onder de aandacht te brengen van provincies en gemeenten. Het Charter for Walking is een internationale verklaring van WALK21 dat in 2017 is vertaald door MENS en Straat. Sindsdien hebben 22 Nederlandse gemeenten het Charter ondertekend. Via het Platform «Ruimte voor Lopen» zal ik mij blijven inzetten voor het actief onder de aandacht brengen van het Charter. Het streven is om komend jaar nog meer gemeenten te bewegen tot ondertekening, zodat de belangen van voetgangers en wandelaars, in het bijzonder ouderen en mensen met een beperking, nog steviger worden verankerd. Lid Van Brenk heeft mij tijdens het AO Verkeersveiligheid van 13 juni jl. ook gevraagd in gesprek te gaan met leder(in) om te verkennen welke mogelijkheden smart mobility biedt om de voetgangersveiligheid, onder andere bij oversteken, te verbeteren. De eerste gesprekken hierover met leder(in) en de Nederlandse Oogvereniging hebben inmiddels plaatsgevonden. Samen met het platform «Ruimte voor Lopen, waar partijen zoals leder(in) en CROW bij aangesloten zijn, en medeoverheden wordt dit aankomend jaar verder in kaart gebracht. Daarmee worden deze motie en toezegging beschouwd als afgedaan.

### *Ouderen*

Op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid bij ouderen wordt samengewerkt met BeterOud.<sup>41</sup> Dit is een consortium waar ouderen, professionals en organisaties zich samen inzetten om ouderen hun leven zo zelfstandig en waardevol mogelijk te laten leiden, ook als zij afhankelijk worden van zorg of ondersteuning. Op de website van BeterOud worden begin volgend jaar goede en vernieuwende voorbeelden over mobiliteit en verkeersveiligheid van ouderen opgenomen. Daarnaast zal vanaf 2020 het thema mobiliteit en verkeersveiligheid worden toegevoegd aan de website van BeterOud. Ook hebben we samen met BeterOud een verkenning gedaan naar zorgen, behoeften en ideeën over verkeersveiligheid en ouderen onder professionals in zorg en welzijn en onder ouderen zelf. Hierop hebben 184 professionals en 387 ouderen gereageerd. Op basis van de uitkomsten worden – in overleg met de partners binnen BeterOud – vervolgcacties uitgezet. Te denken valt aan de ontwikkeling en de verspreiding van informatie en handreikingen voor professionals op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid van ouderen.

### *Lancering van de online zelfscan voor senioren door VVN en CBR*

VVN en CBR hebben de online Zelfscan Senior Automobilisten<sup>42</sup> en het bijbehorende lokale pakket Samen Stilstaan bij Rijden<sup>43</sup> van IenW overgenomen. De komende jaren zullen beide partijen de scan en het lokale pakket gezamenlijk promoten en uitbreiden. Daarbij wordt samengewerkt met provincies en gemeenten om gebruiksmogelijkheden voor de regio verder te ontwikkelen. De online zelfscan biedt ouderen inzicht in hun rijgedrag. Op basis van de antwoorden, krijgen mensen tips om veilig te blijven rijden. De Zelfscan Senior Automobilisten en het lokale pakket Samen Stilstaan bij Rijden is in samenwerking met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost Nederland ontwikkeld en uitgetest.

<sup>40</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 592

<sup>41</sup> [www.beteroud.nl](http://www.beteroud.nl)

<sup>42</sup> LAP-maatregel 21: Online zelfevaluatiescan senior automobilisten

<sup>43</sup> Tijdens lokale bijeenkomsten wordt de sociale omgeving van de automobilist actief ingezet om de oudere chauffeur te motiveren de scan te maken en de eigen rijvaardigheid te onderzoeken. Niet alleen de uitkomst van de scan, maar juist ook het gesprek over de vragen tijdens het maken van de scan, dragen bij aan inzicht in eigen rijvaardigheid en het onderkennen van onzekerheden.

## *Doortrappen*

Het programma «Doortrappen: veilig fietsen tot je 100ste» is opgezet om het aantal fietsslachtoffers onder de oudere fietsers terug te dringen. Via hun eigen vertrouwde netwerk in de gemeente en op logische momenten krijgen oudere fietsers tips, informatie en interventies aangeboden om hun fietsveiligheid te verbeteren. Het programma wordt door steeds meer provincies en gemeenten omarmd. Inmiddels doen 7 provincies, 1 vervoerregio en meer dan 65 gemeenten (waaronder de G4) mee. Op de website van het programma is te volgen wie betrokken zijn. Daarnaast hebben ook landelijke partners als BOVAG, VVN, de Fietsersbond, Sportkracht12, BeterOud en provinciale sportorganisaties het programma omarmd. Nog deze maand (december 2019) verschijnt de keuzewijzer Fiets, één van de maatregelen uit het LAP<sup>44</sup>, op de website van Doortrappen. Dit is een makkelijk te gebruiken instrument dat inzicht geeft welk type fiets het meest geschikt is om zo veilig mogelijk te fietsen. Samen met de provincies blijft de inzet om meer gemeenten aan het Doortrappen te krijgen. Tevens wordt de samenwerking met maatschappelijke organisaties gezocht en is het voornemen om ook de fietsindustrie hier nauw bij te betrekken.

## *Evaluatie fietsverlichtingscampagne en prijsvraag*

De fietsverlichtingscampagne «Ik val op» is een brede samenwerking tussen lenW, provincies, gemeenten, politie, Openbaar Ministerie, maatschappelijke organisaties en marktpartijen.

De campagne is onlangs geëvalueerd<sup>45</sup>, zoals u tijdens het AO van 13 juni jl.<sup>46</sup> is toegezegd. In het rapport wordt geconcludeerd dat het belangrijk is om een gezamenlijk fietsverlichtingscampagne voort te zetten en deze waar mogelijk te verbeteren of te vernieuwen. Er wordt aanbevolen om de haalbaarheid en mogelijkheid te verkennen om de fietsverlichtingscampagne weer door één partij te laten regisseren. Onder de verschillende partners blijkt behoefte aan een gezamenlijke aanpak die een verbindende en krachtige boodschap uitstraalt, vergelijkbaar met MONO of BOB. Partners kunnen dan aanhaken met eigen activiteiten die aansluiten bij de kernboodschap van de campagne. De doorontwikkeling van de campagne verkenning wordt samen met de partners volgend jaar uitgewerkt.

Op basis van de aanbevelingen uit het evaluatieonderzoek zijn voor de huidige winterperiode de bestaande campagnematerialen uitgebreid met social mediaberichten. Daarnaast heeft Battle of Concepts de opdracht gekregen om een prijsvraag uit te zetten: Hoe zorgen we ervoor dat jongeren vaker hun fietsverlichting aan doen? Er zijn 200 suggesties binnen van 184 deelnemers. De campagne heeft meer dan 350.000 personen bereikt op social media. Op 18 december a.s. worden de winnaars bekendgemaakt. Er zal vervolgens bekeken worden door welke partij het winnende idee kan worden uitgevoerd.

Ook binnen andere – door lenW gefinancierde – programma's is aandacht voor het belang van goede fietsverlichting. Bijvoorbeeld in het programma «Doortrappen» voor de oudere fietsers. Ook VVN en TeamAlert besteden in hun activiteiten aandacht aan fietsverlichting. In de periode december 2019 en januari 2020 wordt wederom de lichtvoering van fietsers geregistreerd door Rijkswaterstaat. Dan wordt ook gekeken

<sup>44</sup> LAP-maatregel 19: Elektrische fiets productinnovatie en voorlichting.

<sup>45</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/12/04/evaluatie-fietsverlichtingscampagne-ik-val-op>

<sup>46</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 735



naar de kwaliteit van de gebruikte verlichting. Op basis van deze registratie wordt bekeken welke aanvullende acties in 2020 verder nog nodig zijn.

## **Onervaren Verkeersdeelnemer**

### *Verkeerseducatie in curriculum*

Op 10 oktober jl. hebben ontwikkelteams van leraren en schoolleiders hun voorstellen gepresenteerd voor actualisatie van het curriculum voor het primair onderwijs en voortgezet onderwijs waaraan zij met duizenden betrokkenen en experts de afgelopen anderhalf jaar hard hebben gewerkt. Doel hiervan is om het onderwijs voor leerlingen beter te laten aansluiten bij de vraag van de samenleving, het vervolgonderwijs en de arbeidsmarkt.

Deze ontwikkelfase werd vormgegeven en aangestuurd door de vertegenwoordigende partijen uit het onderwijsveld, verenigd in de Coördinatiegroep (CG). De Kabinetsreactie op de adviezen van de CG is op maandag 9 december jl. door de Minister van OCW aan uw Kamer toegestuurd (Kamerstukken 31 293 en 31 289, nr. 495). Na bespreking met uw Kamer worden de voorstellen uitgewerkt tot vernieuwde onderwijsdoelen, die parallel in de praktijk worden getoetst of ze een goed instrument vormen in de handen van leraren. In het bestaande curriculum is verkeersveiligheid genoemd in kerndoel 35. Het is dus een wettelijke verplichting voor scholen om hier aandacht aan te besteden. Met het verankeren van verkeersveiligheid in het nieuwe curriculum zorgen we ervoor dat verkeerseducatie een duidelijke plek op school heeft.

### *Beginnende bestuurders*

Beginnende bestuurders zijn verantwoordelijk voor een (te) groot aantal van de verkeersongevallen. Uit de Monitor Verkeersveiligheid 2019<sup>47</sup> komt naar voren dat het aantal verkeersdoden onder auto-inzittenden in de categorie 18- t/m 24-jarigen relatief hoog is: in 2018 vielen 45 verkeersdoden in deze categorie. Daarnaast werden in 2018 91 verkeersdoden geregistreerd bij ongevallen waarbij een 18- t/m 24-jarige autobestuurder betrokken was. Deze groep vraagt daarom om extra beleidsinzet naast de huidige beleidsmaatregelen 2toDrive en de beginnersregeling met strafpunten. Ter voorbereiding op een nieuwe aanpak van de beginnende bestuurder is een (internationaal) literatuuronderzoek uitgevoerd en hebben gesprekken met de SWOV plaatsgevonden om een overzicht te maken van de problematiek en de maatregelen voor jonge beginnende bestuurders. Daarna is samen met TeamAlert een diepteonderzoek uitgevoerd bij de doelgroep en enkele stakeholders. Het onderzoek heeft zich gericht op het draagvlak voor de maatregelen, mogelijke barrières en ideeën over de wijze waarop de maatregelen het beste uitgevoerd kunnen worden. Hieruit komt naar voren dat er vooral draagvlak is voor maatregelen die voorafgaan aan het behalen van het rijbewijs en voor de extra maatregelen ná het behalen van het rijbewijs die zich vooral richten op de harde kern van overtreders. Meer specifiek blijkt er veel draagvlak te zijn voor meer aandacht voor gevaarpredictie en risicogedrag van de leerling in het opleidings- en examentraject, meer begeleid en geleidelijk rijervaring opdoen en meerdere examenmomenten.

Om de rijopleiding, het 2toDrive traject en het rijexamen te verbeteren is meer voorbereiding nodig. Daarom worden proeftuinen voor de praktijktoetsing van een vernieuwd opleidings-, ervarings- en examentraject

---

<sup>47</sup> Zie bijlage 1

opgezet. Dit is de basis voor evidence based aanpassingen op de langere termijn. Er wordt in overleg met de diverse stakeholders bekeken hoe de aanpak verder moet worden doorontwikkeld.

## **Afleiding in het verkeer**

### *MONO-Campagne*

De MONO-Campagne is sinds september uitgebreid met MONO-Zakelijk. Deze biedt middelen en een toolkit aan werkgevers om ervoor te zorgen dat hun medewerkers ongestoord aan het verkeer deelnemen. Daarnaast is de intentie om met de MONO-convenant werkgroep het aantal deelnemende werkgevers flink uit te breiden. Hiervoor is een nieuwe website gelanceerd<sup>48</sup> en bereiden we een sessie voor met stakeholders om een plan van aanpak te maken om dit te bereiken. Dit gebeurt samen met MKB, Verzekeraars, Leasemaatschappijen, grote werkgevers, koepelorganisaties en maatschappelijke partijen.

### *Afspraken over regionale projecten*

In een brief aan uw Kamer van juni jl.<sup>49</sup> is aangegeven dat er met regionale overheden wordt verkend of er, via cofinanciering, een impuls te geven is aan een aantal projecten, bijvoorbeeld op het gebied van de werkgeversaanpak en fietsveiligheid. Tijdens de BO's MIRT van vorige maand zijn hierover de eerste afspraken gemaakt in de werkagenda's «slimme, duurzame en veilige mobiliteit». Zo wordt op korte termijn besproken hoe de MONO-Zakelijk campagne – zoals bovenstaand beschreven – kan worden uitgedragen via de regionale werkgeversaanpak en welke kansen er nog meer liggen om verkeersveiligheid te verbeteren door inzet van de werkgeversaanpak. Met zeventien F10 gemeenten, ambitieuze fietsgemeenten die gaan voor een 10, zijn afspraken gemaakt over de concretisering van innovatieve en opschaalbare pilots in het kader van het thema «Veilig fietsen naar school». Deze acties dragen bij aan succesvolle uitvoering van LAP-maatregel 41 «Uitvoeren Convenant Veilig gebruik smartfuncties in het verkeer».

### *Maaltijdbezorgers*

Het Lid Schonis heeft tijdens het VAO Verkeersveiligheid van 3 juli jl. gevraagd of de maaltijdbezorgers gewezen kunnen worden op de verantwoordelijkheid die zij zelf hebben om veilig te bezorgen (Handelingen II 2018/19, nr. 101, item 10). Daartoe zijn gesprekken gevoerd en daarnaast richten onze subsidiepartners TeamAlert en VVN zich op bezorgdiensten en zullen zij deze groep verkeersdeelnemers nadrukkelijk benaderen.

### *Alcohol en drugs in het verkeer*

Rijden onder invloed van alcohol, drugs en/of medicijnen blijft een belangrijk thema voor de verkeersveiligheid. Daarom wordt per 1 januari 2020 het strafmaximum voor rijden onder invloed verhoogd en is het wetsvoorstel Aanscherping maatregelen rijden onder invloed in consultatie gebracht. Op grond van dit wetsvoorstel kunnen bestuurders die onder invloed hebben gereden harder worden aangepakt. Bijgevoegd vindt u in bijlage 8 het tweede cahier van het WODC over recidive na maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid<sup>50</sup>. De conclusies

<sup>48</sup> [www.mono-convenant.nl](http://www.mono-convenant.nl)

<sup>49</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 717

<sup>50</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

en aanbevelingen van dit rapport worden meegenomen bij de doorontwikkeling van educatieve maatregelen en het geschiktheidsonderzoek alcohol.

### *Alcoholcontroles*

Op 5 november heeft de heer Stoffer een mondelinge vraag gesteld aan de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid, bij afwezigheid van de Minister, over het bericht van de NOS van 31 oktober 2019 «Aantal verkeersdoden door alcohol meer dan verdubbeld» (Handelingen II 2019/20, nr. 19, item 2). Volgens dit bericht is het aantal verkeersdoden door alcohol toegenomen van 13 in 2016, via 15 naar 36 in 2018 en 29 tot en met september van dit jaar. Door dit bericht is de indruk ontstaan dat de politie-inzet een van de oorzaken voor deze stijging was. Van belang bij de cijfers is dat ze betrekking hebben op doden als gevolg van rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicijnen. Het is goed mogelijk dat de invoering van de spekseltester in 2017, die het vaststellen van drugsgebruik een stuk eenvoudiger maakt, een verklaring is voor de toename in de afgelopen jaren. Verkeersdoden die onder invloed verkeerden zijn niet in de aantallen meegenomen.

Daarnaast vroeg de heer Stoffer of de Tweede Kamer geïnformeerd kan worden over de alcoholcontroles. Namens de Minister van Justitie en Veiligheid kan daarover het volgende worden gezegd. Hoewel het aantal geplande (grootschalige fuik)controles sinds 2013 gestaag afneemt van zesduizend naar iets onder de tweeduizend in 2018, neemt het aantal processen-verbaal voor rijden onder invloed toe. In 2016 en 2017 werden ruim 25 duizend processen verbaal voor rijden onder invloed geschreven, in 2018 was dat aantal gestegen naar ruim 28 duizend. In de eerste vijf maanden van dit jaar ging het om ruim 13 duizend processen verbaal. Overigens is de inspanning van de politie veel groter dan blijkt uit het aantal processen-verbaal. De politie controleert per jaar meerdere honderdduizenden automobilisten met een blaastest op alcoholgebruik. Het grootste deel van deze automobilisten blijkt – gelukkig – niet met teveel alcohol op achter het stuur te zitten. Rijden onder invloed blijft een van de prioriteiten binnen de verkeershandhaving.

### **Handhaving**

Tijdens de begrotingsbehandeling van lenW op woensdag 16 en 17 oktober jl. (Handelingen II 2019/20, nr. 14, item 9 en Handelingen II 2019/20, nr. 15, items 4 en 10) is een aantal vragen gesteld over het onderzoek van de SWOV in opdracht van Politie en Wetenschap over Verkeershandhaving op Nederlandse autosnelwegen.<sup>51</sup> Deze vragen zijn met de Minister van JenV besproken.

Zoals de Minister van Justitie en Veiligheid in antwoord op Kamervragen naar aanleiding van het onderzoek van de SWOV over verkeershandhaving op Nederlandse autosnelwegen meldde, is het totaal aantal verkeersboetes op snelwegen op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv) door staandehoudingen sinds 2012 redelijk stabiel. Na een aantal jaren rond de 47.000 staandehoudingen per jaar is het aantal staandehoudingen na een daling naar 27.000 in 2015, via 40.000 en 45.000 gestegen tot 61.000 staandehoudingen in 2018. Deze cijfers tonen dat het aantal staandehoudingen op snelwegen de laatste jaren toeneemt. Verder zal het onderzoek worden besproken in de driehoek voor het hoofdwegennet, zijnde het parket CVOM, Rijkswaterstaat en politie.

<sup>51</sup> SWOV, Verkeershandhaving op Nederlandse autosnelwegen (2019)

## *Cameratoezicht*

Tijdens de begrotingsbehandeling is gevraagd of het mogelijk is om camera's van Rijkswaterstaat te gebruiken voor handhaving. Op dit moment is dat technisch en juridisch niet mogelijk. Vanuit de techniek zijn er beperkingen in de kwaliteit van de beelden voor het herkennen van kentekens. Het vervangen van de camera's voor een betere beeldkwaliteit zou hoge kosten meebrengen. Daarnaast bevat artikel 44 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) slechts een grondslag voor het gebruik van de technische betere ANPR-camera's voor het doen van verkeersonderzoeken of spitsmijdenprojecten. Er is dus geen juridische grondslag voor het gebruik van deze beelden voor handhaving. Vanwege deze technische, juridische en financiële belemmeringen, is het op dit moment niet mogelijk en niet wenselijk om de camera's van Rijkswaterstaat te gebruiken voor handhaving.

Wel zijn Rijkswaterstaat en het Openbaar Ministerie in mei 2019 begonnen met een proef waarbij een camera van het OM zowel een rood kruis als het kenteken van een voertuig kon vastleggen. De wegingspecteur van Rijkswaterstaat met boa-status bekeek de beelden. Als een overtreding werd gezien, kreeg de bestuurder een boete opgelegd. Uit de proef zijn enkele aandachtspunten naar voren gekomen, zoals het vinden van geschikte locaties. Op basis van de uitkomsten van de proef is Rijkswaterstaat gevraagd om met het OM en de politie gezamenlijk de verdere uitrol van camera's voor roodkruisnegatie te verkennen. Voor de zomer van 2020 zal uw Kamer hierover nader geïnformeerd worden.

## *Kosten camera's voor gemeenten*

Het Lid Schonis vroeg tijdens de begrotingsbehandeling van lenW aandacht voor het feit dat de kosten voor het plaatsen van flitspalen voor gemeenten zijn, terwijl de opbrengsten naar het Rijk gaan. De Minister van Justitie en Veiligheid is in de brief van 11 december 2018 uitgebreid op dit onderwerp ingegaan. U wordt dan ook verwezen naar deze brief.<sup>52</sup>

## **Vrachtwagenheffing**

Conform het Regeerakkoord<sup>53</sup>, wordt gewerkt aan een zo spoedig mogelijke invoering van de vrachtwagenheffing waarbij de opbrengsten van de heffing worden ingezet voor de verlaging van de motorrijtuigenbelasting en voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Tegelijkertijd wordt de Belasting Zware Motorrijtuigen («Eurovignet») afgeschaft. Zoals toegezegd tijdens de begrotingsbehandeling op 16 oktober jl., wordt u geïnformeerd over de voortgang.

Mijn aanpak is gericht op invoering van de heffing in 2023 waarbij een zorgvuldige uitwerking centraal staat. Het conceptwetsvoorstel is op 26 juni 2019 voorgelegd aan de wettelijke adviseurs, gepubliceerd voor internetconsultatie en aan uw Kamer gestuurd.<sup>54</sup> Eind oktober is het hoofdlijnenverslag<sup>55</sup> van de internetconsultatie gepubliceerd. De uitkomsten van de internetconsultatie en de wettelijke adviezen worden betrokken bij de verdere uitwerking van het wetsvoorstel. Het streven is om het wetsvoorstel rond de zomer van 2020 aan de Tweede Kamer aan

<sup>52</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 641

<sup>53</sup> Kamerstuk 34 700, nr. 34

<sup>54</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 293

<sup>55</sup> Het «*hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie Vrachtwagenheffing*» is te raadplegen via: [https://www.internetconsultatie.nl/wet\\_vrachtwagenheffing](https://www.internetconsultatie.nl/wet_vrachtwagenheffing).

te bieden. Parallel aan het wetsvoorstel wordt gewerkt aan de uitwerking van de terugsluis.

Via deze terugsluis worden, conform het Regeerakkoord, de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing in overleg met de sector ingezet voor innovatie en verduurzaming van diezelfde sector. Het merendeel van de betalingsplichtigen wordt hierbij vertegenwoordigd door Evofenedex, TLN en VERN. Met deze partijen wordt een samenwerkingsovereenkomst voorbereid. Hierin krijgt ieders betrokkenheid bij de totstandkoming van de terugsluis vorm en wordt een indicatief en adaptief pakket van terugsluismaatregelen voorbereid. Het streven is om deze samenwerkingsovereenkomst in het eerste kwartaal van 2020 te ondertekenen.

Bijgaand treft u twee rapporten aan die ondersteunend zijn geweest bij de voorlopige uitwerking van de terugsluis. Bijlage 9 betreft een onderzoek «*Naar een effectieve governance van innovatie en verduurzaming in de Nederlandse vervoersector: leren van casussen in andere sectoren*» dat is uitgevoerd om inspiratie te krijgen van governance-structuren uit andere sectoren met een vergelijkbare transitieopgave<sup>56</sup>. Een goede governance-structuur zorgt voor een gezamenlijk vast te stellen koers, en voor het vertrouwen dat de juiste inspanningen worden geleverd en middelen goed worden besteed.

Bijlage 10 betreft een rapport «*Inventarisatie van financiële instrumenten die bijdragen aan innovatie in en verduurzaming van de (weg)transportsector*»<sup>57</sup>. Dit rapport geeft een overzicht van de bestaande financiële instrumenten die gericht zijn op innovatie en verduurzaming van de (weg)transportsector. Daarbij is onder andere gekeken naar de mate waarin de afgelopen jaren van een bepaalde regeling gebruik is gemaakt en wordt stilgestaan bij de vraag welke instrumenten kansen bieden voor de terugsluis. Het onderzoek geeft nuttige input voor de gesprekken die momenteel gaande zijn met de vertegenwoordigers van de vervoersector over een indicatief en adaptief pakket van concrete maatregelen, dat de kern kan vormen voor het meerjarenprogramma.

Zoals aangekondigd in de brief aan uw Kamer van 21 januari 2019<sup>58</sup>, is in de afgelopen tijd het globaal ontwerp vrachtwagenheffing op basis van verdere validatie en analyse ontwikkeld tot een voorlopig ontwerp. Daarnaast is gestart met het voorbereiden van de marktbenadering voor de onderdelen van de vrachtwagenheffing waarvoor aanbesteding en contractering nodig zal zijn. In oktober heeft daartoe een informatiebijeenkomst voor marktpartijen plaatsgevonden. De verslagen<sup>59</sup> hiervan zijn inmiddels gepubliceerd. De hiervoor genoemde stukken worden in de loop van 2020 aangeboden aan het Bureau ICT-toetsing. De bevindingen van het Bureau ICT-toetsing worden naar uw Kamer gestuurd.

Zoals u weet heeft het kabinet besloten de maximumsnelheid op autosnelwegen overdag te verlagen naar 100 km/h. Wat hiervan de

---

<sup>56</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>57</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>58</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 272

<sup>59</sup> De verslagen van de «*marktinteractie informatiebijeenkomst 14 oktober 2019*» zijn te raadplegen via: <https://www.vrachtwagenheffing.nl/documenten/verslagen/2019/10/15/verslagen-marktinteractie-informatiebijeenkomst-14-oktober>

effecten op het verkeer en de mobiliteit zijn, wordt momenteel onderzocht. Op basis hiervan zal worden bezien of dit consequenties kan hebben voor de vrachtwagenheffing.

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