

Vergaderjaar 2020–2021

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 884

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 november 2020

Op 27 oktober (Handelingen II 2020/21, nr. 16, Stemmingen) hebben de stemmingen plaatsgevonden over de moties ingediend bij het notaoverleg verkeersveiligheid van 12 oktober (Kamerstuk 29 398, nr. 878).

Bij twee aangenomen moties heeft uw Kamer om een brief verzocht:

1. de gewijzigde motie van het lid Postma c.s. met het verzoek het ontwerpbesluit helmplicht snorfiets uiterlijk vóór het kerstreces naar de Kamer te sturen in een apart voorstel, waarbij geen koppeling wordt gemaakt met voertuigen met een maximum constructiesnelheid tot 25 km per uur of het kader voor lichte elektrische voertuigen¹
2. de nader gewijzigde motie van de leden Kröger en Stoffer over het ontwikkelen van een afweegkader waarbij een maximumsnelheid van 30 km/h in de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd wordt met de mogelijkheid om op doorgaande wegen hiervan af te wijken als het veilig kan, en gezamenlijk hiervoor een plan op te stellen²

In deze brief wordt ingegaan op de wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan deze moties. Tevens zijn de belangrijkste uitkomsten van het onlangs opgeleverde verdiepingsonderzoek van Arcadis naar de effecten van een helmplicht voor snorfietsers³ opgenomen. Het volledige rapport treft u aan in de bijlage bij deze brief⁴. Tot slot wordt ingegaan op de nader gewijzigde motie-Schonis over het verplicht continu voeren van autoverlichting⁵.

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 870.

² Kamerstuk 29 398, nr. 872.

³ Arcadis, «Verdiepingsonderzoek effecten helmplicht snorfietsen», 26 oktober 2020.

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 874.

Helmplicht snorfietzers

Op 26 oktober 2020 heb ik uw Kamer een brief gestuurd over het proces om een helmplicht voor snorfietzers te regelen⁶. In deze brief zijn de knelpunten aangegeven die daarbij spelen. Tevens is aangegeven dat voor zorgvuldige besluit- en beleidsvorming nader onderzoek van TNO nodig is voor het soort helm dat geschikt is voor de diverse typen snorfietzen en een uitvoeringstoets van RDW in relatie tot de vraag of in het kentekenregister verschillende typen snorfietzen kunnen worden onderscheiden en welke consequenties dit meeneemt voor de uitvoering. Inmiddels zijn de opdrachten hiertoe in gang gezet. Echter, de uitkomsten en de verwerking hiervan in het ontwerpbesluit zijn niet gereed binnen de termijn die uw Kamer stelt in deze motie voor aanbieding van het ontwerpbesluit. Dit zou betekenen dat uw Kamer wordt gevraagd te reageren op een ontwerpbesluit dat niet af is en waarvan niet alle (uitvoerings-)consequenties in beeld zijn. Zoals eerder aangegeven is het in procedure brengen van een besluit waarin deze knelpunten nog niet zijn geadresseerd, geen begaanbare weg.

Intussen wordt gewerkt aan oplossingen voor de voorziene knelpunten alleen gericht op snorfietzen. Er is reeds ingezet op onderzoek naar de geschiktheid van een ander soort helm. Tevens wordt de RDW verzocht een uitvoeringstoets te doen om te beoordelen of in het kentekenregister kan worden voorzien in een eventuele differentiatie naar soort helm en wat de impact daarvan is. Verder wordt over de handhavingsaspecten afgestemd met het Ministerie van Justitie en Veiligheid.

Naar verwachting liggen de uitkomsten van de hierboven genoemde onderzoeken in het voorjaar op tafel en kan dan een voorstel aan uw Kamer worden gedaan. De ontwikkelingen op het terrein van het LEV-kader zijn dan niet meegewogen. Een voorstel voor de gebruikerseisen voor LEVs waaronder een eventuele helmplicht is vóór de zomer gereed waarna meteen doorgepakt zou kunnen worden met de helmplicht voor snorfietzers. Door de koppeling met het LEV-kader los te laten is de inschatting dat hiermee een tijdswinst wordt geboekt van enkele maanden.

Verdiepingsonderzoek Arcadis

In de brief aan uw Kamer van 22 september is gerefereerd aan een lopend verdiepingsonderzoek naar de effecten van een helmplicht voor snorfietzers⁷. Dit onderzoek van Arcadis is inmiddels beschikbaar gekomen. De belangrijkste conclusie is dat een helmplicht voor snorfietzers een substantieel positief effect zal hebben op de verkeersveiligheid van snorfietzers inclusief overstappers naar een ander vervoermiddel.

In het onderzoek geeft 55% van de snorfietzers aan over te stappen als de helmplicht wordt ingevoerd. Van deze groep kiest 39% voor de auto, 23% voor de e-bike en 20% voor de fiets. Andere modaliteiten waarnaar snorfietzers overstappen zijn de bromfiets en de motor.

De onderzoekers concluderen dat er voor de overstappers geen extra risico's optreden die niet door het huidige verkeersveiligheidsbeleid (kunnen) worden opgevangen. Het advies is om voldoende aandacht te blijven besteden aan enkele groepen overstappers: mannelijke bromfietzers en oudere (elektrische) fietsers. De onderzoekers bevelen

⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 877.

⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 857.

aan om voorlichting en educatie te bieden over het voertuig waarnaar wordt overgestapt. Daarnaast adviseren zij om overstappers aan te zetten tot het kiezen voor een relatief veiliger alternatief vervoermiddel.

Deze aanbevelingen neem ik ter harte. Ik zie ze als een ondersteuning van beleid. Ik ondersteun de gemeenten en provincies op verschillende manieren bij hun verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid van de ouderen op de (elektrische) fiets. Zo investeert lenW – samen met de medeoverheden – in het verbeteren van de (fiets)infrastructuur. Voor 1e tranche van de verkeersveiligheidsimpuls stelt lenW 200 miljoen (50% rijksbijdrage) beschikbaar voor aanvragen van medeoverheden om de lokale en provinciale wegen en fietspaden veiliger te maken. Dit komt ook de voornoemde risicogroepen ten goede. Daarnaast ontwikkelt het Kennisnetwerk SPV materialen en kennis voor medeoverheden over oudere verkeersdeelnemers. Het programma Doortrappen ondersteunt lokale en provinciale partijen om ouderen zo lang mogelijk veilig te laten fietsen. Tot slot wordt gewerkt aan het opstellen van het plan veilige mobiliteit ouderen waar ook aandacht zal zijn voor de oudere fietser. Naar verwachting is dit plan begin 2021 afgerond en zal het met uw Kamer worden gedeeld.

Afwegingskader voor 30 km/h in de bebouwde kom

Op 27 oktober 2020 heeft uw Kamer de nader gewijzigde motie van de leden Kröger en Stoffer aangenomen. Deze motie verzoekt de regering in overleg met gemeenten en de SWOV een afwegingskader te ontwikkelen waarbij een maximumsnelheid van 30 km/h in de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd wordt met de mogelijkheid om op doorgaande wegen hiervan af te wijken als het veilig kan, en gezamenlijk hiervoor een plan op te stellen.

Om uitvoering aan deze motie te geven zal ik – in aanvulling op de bestaande richtlijnen en stappenplannen uit Duurzaam Veilig voor het veilig inrichten en het categoriseren van wegen – gezamenlijk met onder andere SWOV, CROW, wegbeheerders, het openbaar ministerie en maatschappelijke partners het plan met een afwegingskader opstellen. Hierin is ook aandacht voor de uitvoering ervan, voor bijvoorbeeld wegbeheerders en de verkeershandhaving. Het afwegingskader kan wegbeheerders ondersteunen bij hun afwegingen voor het veilig inrichten en beheren van wegen binnen de bebouwde kom.

Naar verwachting kan ik het gezamenlijke plan met het afwegingskader uiterlijk in de zomer van 2021 aan uw Kamer aanbieden.

In het notaoverleg Verkeersveiligheid van 12 oktober 2020 heb ik uw Kamer toegelicht dat op veel wegen binnen de bebouwde kom al een maximumsnelheid van 30 km/h geldt, bijvoorbeeld in woonwijken en bij scholen. Dit is in lijn met de visie Duurzaam Veilig en de ontwerprichtlijnen die hieruit voortvloeien, waarin gesteld wordt dat wegen worden gecategoriseerd en ingericht naar functie, vorm en gebruik. Zoals in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 is benoemd, constateer ik dat veel 30 km/h-wegen nog niet optimaal volgens de richtlijnen zijn ingericht. Een passende weginrichting is ook voor nieuwe 30 km/h-wegen van belang.

Daarom stimuleer ik gemeenten en andere wegbeheerders reeds om hun wegen veiliger in te richten. Met de investeringsimpuls draag ik financieel bij aan het nemen van effectieve maatregelen, bijvoorbeeld verkeersdrempels, kruispuntplateaus op 30 km/h-wegen en vrijliggende fietspaden langs 50 km/h-wegen. Het Kennisnetwerk SPV ondersteunt gemeenten bij

het opstellen van maatregelen, bijvoorbeeld met een factsheet over de verkeersveiligheid van de basisschoolomgeving.

Verplicht continu voeren van autoverlichting

Ten aanzien van de motie Schonis over de mogelijkheid tot een wettelijke verplichting voor het continu voeren van autoverlichting zal in kaart worden gebracht wat de mogelijke effecten van deze maatregel zijn, zowel op het gebied van verkeersveiligheid als bijvoorbeeld het milieu. Het onderzoek wordt in gang gezet zodat de resultaten beschikbaar kunnen zijn in het tweede kwartaal van 2021, conform het verzoek in de motie.

De SWOV geeft aan dat het voeren van autoverlichting overdag kan leiden tot minder ongevallen en daarmee een positief effect op verkeersveiligheid, maar het is onduidelijk hoe groot dit effect is. Een mogelijk nadelig effect is dat het continu voeren van voertuigverlichting zorgt voor een verhoogd brandstofverbruik (of energieverbruik bij een elektrisch voertuig). Ik wil daarom de effecten van deze maatregel goed in kaart laten brengen, onder meer door te onderzoeken hoeveel voertuigen op dit moment overdag nog niet met verlichting aan rijden, en zal uw Kamer uiterlijk in het tweede kwartaal van 2021 hierover informeren. Afhankelijk van de uitkomst van dat onderzoek zal ik deze maatregel opnemen in het nieuwe landelijk actieplan verkeersveiligheid.

Tot slot wil ik uw Kamer hierbij graag melden dat ik recent lid ben geworden van het High Level Panel for Road Safety van de FIA⁸. Dit panel heeft als doel om internationaal de aandacht voor verkeersveiligheid te vergroten. Ik ben er van overtuigd dat onze Nederlandse kennis en kunde hier een belangrijke bijdrage aan kan leveren, maar dat we ook kunnen leren van de aanpak van andere deelnemende landen en internationale organisaties. Ik kijk daarom uit naar een succesvolle samenwerking met alle deelnemers van het panel.

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

⁸ Zie ook www.roadsafety2030.com.