

Vergaderjaar 2020–2021

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 936**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 mei 2021

Met deze brief informeer ik u, mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid, over de voortgang van de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (hierna: SPV) en het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021 (hierna: LAP). Tevens ga ik in op een aantal moties en toezeggingen, onder andere naar aanleiding van het VSO Verkeersveiligheid van 15 april jl. (Handelingen II 2020/21, nr. 69, item 7)

In 2018 lanceerde ik samen met de Minister van Justitie en Veiligheid en provincies, gemeenten, vervoersregio's en verschillende maatschappelijke organisaties het SPV. Het SPV beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid: 1) veilige infrastructuur 2) heterogeniteit in het verkeer 3) technologische ontwikkelingen 4) kwetsbare verkeersdeelnemers 5) onervaren verkeersdeelnemers 6) rijden onder invloed 7) snelheid in het verkeer 8) afleiding in het verkeer en 9) verkeersovertreders. De ambitie van het SPV is 0 verkeersslachtoffers in 2050. De afgelopen jaren is door alle partijen hard gewerkt aan de concrete invulling van het SPV in de praktijk. Ik noem een paar voorbeelden.

De medeoverheden werken aan risicoanalyses en uitvoeringsplannen waarin zij de meest risicovolle verkeerssituaties in kaart brengen en aanpakken. Een expertteam heeft de afgelopen 1,5 jaar meer dan 200 gemeenten en provincies bij deze risicogestuurde aanpak ondersteund. Verder is het Kennisnetwerk SPV opgezet om praktische kennis, tools en voorbeelden voor medeoverheden te verspreiden. Om gevaarlijke verkeerssituaties op het lokale en regionale wegennet aan te pakken heeft het Rijk tot 2030 een half miljard euro beschikbaar (cofinanciering). De meeste verkeersslachtoffers vallen op deze wegen.

In december 2020 heb ik u geïnformeerd over de uitkomsten van de eerste tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid.<sup>1</sup> Ik kon u toen melden dat iets meer dan 200 provincies, gemeenten en waterschappen een rijksbijdrage hebben ontvangen voor verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals de aanleg van vrijliggende fietspaden, het verbreden van fietspaden, de aanleg van veilige oversteekplaatsen en het inrichten van schoolzones. Daarnaast is handheld bellen op de fiets verboden. Er worden gedragscampagnes uitgevoerd, zoals Rij ballonvrij, MONO en MONO Zakelijk. Verder stimuleer ik het veilig fietsen naar school. In de bijlage ga ik nader in op de laatste stand van zaken van verschillende andere onderwerpen.

Dat een onverminderde inzet nodig blijft, blijkt ook weer uit de recente cijfers van het CBS. Vorig jaar zijn 610 mensen in het verkeer om het leven gekomen.<sup>2</sup> Ondanks dat dit een daling is ten opzichte van voorgaande jaren, is het een zorgwekkend aantal. De precieze duiding van deze daling, ook in relatie tot de coronamaatregelen, is nu nog niet te geven. Ik heb de SWOV gevraagd dit mee te nemen in hun jaarlijkse analyse van het aantal verkeersongevallen waarover zij rapporteren in «De Staat van de Verkeersveiligheid». De Staat van de Verkeersveiligheid over 2020 wordt eind dit jaar aan uw Kamer aangeboden.

Om richting te geven aan de inzet van het Rijk de komende jaren, zoals toegezegd in december 2020<sup>3</sup>, zijn de voorbereidingen voor een nieuw LAP gestart. Als eerste stap is in kaart gebracht hoe het staat met de uitvoering van het huidige LAP. In bijlage II vindt u een rapportage over de uitvoering van het LAP 2019–2021<sup>4</sup>, zoals toegezegd in de brief van december 2020.<sup>5</sup> Op dit moment is het grootste deel van de maatregelen uit het LAP 2019–2021 afgerond. Een aantal maatregelen wordt nog voor het einde van het jaar afgerond en een beperkt aantal maatregelen heeft een langere looptijd of is vertraagd door COVID-19. Een deel van de maatregelen is of wordt onderdeel van de reguliere uitvoering van het beleid, zoals het platform Veilig Fietsen.

Het nieuwe LAP loopt van 2022 tot en met 2025. Medeoverheden, uitvoeringsinstanties en maatschappelijke partijen worden nauw betrokken bij de totstandkoming. Op basis van onder meer toekomstige trends en ontwikkelingen worden rond de zomer mogelijke maatregelen geïnventariseerd. Deze maatregelen worden vervolgens getoetst en geprioriteerd, waarna het nieuwe LAP wordt opgesteld. Het streven is om uiterlijk in december 2021 het nieuwe LAP (2022–2025) toe te zenden aan uw Kamer.

### **Tot slot**

Samen met de Minister van Justitie en Veiligheid – heb ik de afgelopen Kabinetsperiode veel acties in gang gezet om de verkeersveiligheid te verbeteren. De urgentie om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen blijft echter hoog. Een gezamenlijke inzet om de verkeersveiligheid te verbeteren is ook de komende jaren noodzakelijk.

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

<sup>1</sup> Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020–2021, Kamerstuk 29 398, nr. 887.

<sup>2</sup> <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2021/15/610-verkeersdoden-in-2020#:~:text=Het%20aantal%20verkeersdoden%20liep%20terug,2019%20tot%20108%20in%202020>.

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 886.

<sup>4</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 886.

Hieronder leest u de laatste stand van zaken van concrete acties en (deel)resultaten die in gang zijn gezet of zijn gerealiseerd op de beleids-thema's van het SPV.<sup>6</sup>

### *Veilige infrastructuur*

#### Veiligheid N-wegen en rol van vergevingsgezinde infrastructuur

De motie van het lid Postma c.s.<sup>7</sup> verzoekt om in kaart te brengen op welke wijze N-wegen veiliger kunnen worden gemaakt en in hoeverre vergevingsgezinde infrastructuur hierbij een rol kan spelen. In de brief aan uw Kamer van 14 december 2020<sup>8</sup> bent u reeds geïnformeerd over de mogelijkheden die worden gezien en de stappen die met medeoverheden worden gezet om N-wegen veiliger en vergevingsgezinder in te richten. Ik geef hiermee invulling aan de motie.

#### Verkenning gevaarlijke kruispunten

In navolging van het onderzoek naar de veiligheid van rotondes, heb ik ook onderzoek laten uitvoeren naar de verkeersveiligheid van kruispunten.<sup>9</sup> Hiermee geef ik invulling aan de toezegging uit de brief van 18 december 2019.<sup>10</sup> In het onderzoek zijn diverse typen kruispunten onderzocht, zowel met als zonder verkeerslichten. Naast algemene aandachtspunten ten aanzien van een eenduidige inrichting van kruispunten, blijkt specifiek voor kruispunten met verkeerslichten dat er veiligheidswinst is te behalen door verkeerslichten regelmatig te monitoren en tijdig functioneel onderhoud uit te voeren. Diverse marktpartijen ontwikkelen of bieden hiervoor al slimme tools voor wegbeheerders die veiligheidsknelpunten op kruispunten kunnen signaleren. Daarnaast ontwikkelt het Kennisnetwerk SPV een risico-indicator «Veilig gedrag», zodat gemeten kan worden welke gedragskenmerken bijdragen aan verkeersonveiligheid. Onderzocht wordt of roodlichtnegatie bij verkeerslichten als gedragskenmerk kan worden meegenomen.

### *Heterogeniteit in het verkeer*

#### Voortgang toelatingskader Lichte Elektrische Voertuigen

In de verzamelbrief van 14 december 2020<sup>11</sup> is de outline van het toelatingskader van lichte elektrische voertuigen (LEVs) aan uw Kamer toegestuurd. Op dit moment worden onder andere de technische eisen verder uitgewerkt. De TU Delft heeft onderzoek gedaan naar de ongeval-lencijfers van LEVs.<sup>12</sup> Aanvankelijk was het idee om op basis hiervan de risicoprofielen per categorie LEV op te stellen. Vervolgens zouden de eisen voor de toelating en het gebruik van LEVs worden bepaald, waaronder eventuele gebruikerseisen (helm, rijbewijs en minimumleeftijd bestuurder). De belangrijkste conclusie is dat het op basis van de huidige ongevalcijfers onmogelijk is om risicoprofielen op te stellen voor de

<sup>6</sup> Onder het thema Rijden onder Invloed zijn geen updates vermeld in deze brief. Daarover bent u reeds geïnformeerd in de Kamerbrief van 18 maart jl. Kamerstuk 29 398, nr. 908.

<sup>7</sup> Kamerstuk 35 570 A, nr. 22.

<sup>8</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 886.

<sup>9</sup> [https://puc.overheid.nl/rijkswaterstaat/doc/PUC\\_640907\\_31/](https://puc.overheid.nl/rijkswaterstaat/doc/PUC_640907_31/).

<sup>10</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 783.

<sup>11</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 886.

<sup>12</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/02/03/ongevallen-met-lichte-elektrische-voertuigen-levs-inzichten-vanuit-de-literatuur>.

verschillende typen LEVs. Dit komt omdat er onvoldoende harde ongevallencijfers zijn. Daarom worden nu de gebruikerseisen op basis van diverse onderzoeksrapporten en stakeholderconsultaties verder uitgewerkt.

Over de plaats op de weg is in de outline aangekondigd dat scenario's worden uitgewerkt samen met stakeholders, voornamelijk wegbeheerders. Hier is in samenspraak met de stakeholders van afgeweken. Er was vooral behoefte aan nadere duiding van de LEV-categorieën, mede in relatie tot andere toelatingskaders. Daarom is samengewerkt aan een notitie over LEVs en is een webinar georganiseerd.<sup>13</sup> Het gesprek over de plaats op de weg wordt verder gevoerd, ook met partijen die minder nauw betrokken zijn bij de ontwikkeling van het nieuwe kader. Daarnaast wordt de impact van de keuzes in de outline getoetst op de huidige voertuigen met betrekking tot afmetingen, massa en passagiers. De resultaten van deze impactanalyse verwacht ik voor de zomer.

Tot slot wordt er vanuit de Europese Commissie gewerkt aan een Europees toelatingskader voor LEVs. In dat verband is een Engelstalige notitie gemaakt over de outline om vanuit Nederland actief bij te dragen aan deze Europese ontwikkeling.<sup>14</sup> De ambitie is om vóór het zomerreces een beleidsmatig compleet toelatingskader gereed te hebben en aan uw Kamer te sturen.

### *Technologische ontwikkelingen*

#### Data ten behoeve van de risicogestuurde aanpak

Begin november 2020 heb ik het wetsvoorstel met betrekking tot het creëren van een grondslag voor het verwerken en ontsluiten van privacygevoelige – maar voor het verkeersveiligheidsbeleid noodzakelijke – gegevens over verkeersongevallen aan de Autoriteit Persoonsgegevens voorgelegd. De autoriteit heeft laten weten haar advies nog niet gereed te hebben. Zodra haar bevindingen mij zijn toegekomen, verwerk ik deze samen met de reacties vanuit de internetconsultatie<sup>15</sup> in het wetsvoorstel. Na advies van de Raad van State verwacht ik het wetsvoorstel eind dit jaar aan uw Kamer te kunnen aanbieden.

De risicogestuurde aanpak vraagt, naast data over verkeersongevallen, ook informatie over veiligheidsrisico's in het verkeerssysteem. In dit kader is de Taskforce verkeersveiligheidsdata nu aan de slag met de benodigde datavoorziening om voor de door het Kennisnetwerk SPV opgestelde risico-indicatoren «Veilige wegen» en «Veilige fietsinfrastructuur» op structurele wijze geschikte en landsdekkende data beschikbaar te krijgen. Met deze indicatoren kunnen wegbeheerders meten hoe veilig hun wegen en fietspaden zijn en kan verkeersveiligheidsbeleid worden vormgegeven, gemonitord en bijgestuurd. De data die voor verkeersveiligheid op deze manier beschikbaar komen, vinden vanaf eind dit jaar ook hun weg naar het op te zetten Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM), een punt waar data over wegverkeer vindbaar en toegankelijk worden voor alle partijen.

<sup>13</sup> Webinar: Wat betekent het LEV-kader voor wegbeheerders? – Fietsberaad.

<sup>14</sup> <https://www.government.nl/documents/publications/2021/05/10/the-netherlands-and-light-electric-vehicles-levs>.

<sup>15</sup> Overheid.nl | Consultatie Wijziging Wegenverkeerswet 1994 vanwege de verkeersongevallenregistratie (internetconsultatie.nl).

## Verkeersveiligheid rond scholen

De motie van de leden Van der Graaf en Postma<sup>16</sup> verzoekt de regering om afspraken te maken met navigatiediensten over de verkeersveiligheid in schoolgebieden. In samenwerking met grote serviceproviders in Nederland werk ik eraan waarschuwingen over verkeersonveilige situaties (zoals filestaart) in-car te krijgen. Dit betreft meer toepassingen dan in het Europese Data for Road Safety initiatief opgenomen waren. Informatie als milieuzones, ge- en verboden en slimme routing worden bijvoorbeeld ook meegenomen. In 2021 start een samenwerkingsverband waarbij overheden en serviceproviders de Nederlandse weggebruiker samen gaan informeren. Dit kan de verkeersveiligheid, maar ook de doorstroming, ten goede komen. Binnen deze samenwerking wil ik ook zogenaamde potentiële gevaarlijke «hotspots» (verkeersonveilige gebieden) op de weg in beeld laten brengen. Daarbij kan onder andere worden ingezoomd op gebieden rond scholen.

De digitale adviezen van navigatiediensten moeten heel goed aansluiten bij de daadwerkelijke situatie op de weg, om bijvoorbeeld in geval van schoolgebieden alleen te waarschuwen waar en wanneer het nodig is. Dat vraagt tijd en inspanning van medeoverheden. Hiermee geef ik invulling aan de motie van de leden Van der Graaf en Postma.<sup>17</sup>

## ADAS-systemen bij motorrijders

In het Actieplan Motorveiligheid, dat op 17 september 2018 naar de Kamer is gestuurd<sup>18</sup>, is onder meer een onderzoek naar inzichten in kansen voor (C)ITS-systemen (beter bekend als ADAS-systemen) aangekondigd. Doel hiervan was om op basis van literatuurstudie na te gaan welke systemen effectief kunnen zijn om de verkeersveiligheid van motorrijders te verhogen en in hoeverre daar draagvlak en markt voor is. Arcadis heeft deze literatuurstudie naar ADAS-systemen bij motorrijders uitgevoerd (zie bijlage III bij deze brief)<sup>19</sup>, waarvan de uitkomsten ook bijdragen aan het LAP.<sup>20</sup>

Uit deze literatuurstudie komt naar voren dat ADAS-systemen om de verkeersveiligheid te verhogen bij motoren sterk in ontwikkeling zijn. Enkele voorbeelden van systemen die een effect kunnen hebben op verkeersveiligheid zijn de «Visibility Improving Helmet» en het antiblokkeersysteem (ABS). De toepasbaarheid van ADAS-systemen bij motoren is over het algemeen hoog, maar nog niet alle systemen zijn op dit moment beschikbaar. In de literatuurstudie is ook gekeken naar draagvlak van ADAS-systemen onder motorrijders. Waarschuwendende systemen hebben meer draagvlak dan assisterende of autonome systemen. Voor post-crash systemen is een stijging in het draagvlak waarneembaar.

Arcadis concludeert dat er op dit moment geen sprake is van heldere en eenduidige definities en normen van ADAS-systemen voor motorrijders. Dat maakt het voor consumenten lastig om na te gaan wat een specifiek ADAS-systeem doet en hoe het precies werkt. Dat is niet bevorderlijk voor de toepasbaarheid. Harmonisering van definities, maar ook normen aan ADAS-systemen in internationaal verband zijn daarom wenselijk. In overleg met de RDW wordt hiervoor een strategie opgesteld waarmee ik in de loop van het jaar een start wil maken. Het doel van die strategie is

<sup>16</sup> Kamerstuk 35 300 A, nr. 50.

<sup>17</sup> Kamerstuk 35 300 A, nr. 50.

<sup>18</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 611.

<sup>19</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>20</sup> Zie bijlage II: LAP-maatregel 8 en 13, Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

om betere randvoorwaarden en condities te creëren zodat ADAS-systemen bij motoren breder toepasbaar worden.

### *Kwetsbare verkeersdeelnemers*

#### Plan Veilige Mobiliteit Ouderen

Zoals toegezegd in de brief van 17 november 2020<sup>21</sup> stuur ik uw Kamer hierbij het plan veilige mobiliteit ouderen – «Langer veilig mobiel» 2021–2025 (zie bijlage IV)<sup>22</sup>. Het afgelopen decennium is het aantal verkeersslachtoffers onder met name oudere fietsers en scootmobieler sterk gestegen. Naar verwachting zal deze trend door de toenemende vergrijzing doorzetten. Aandacht voor hun veiligheid blijft dan ook onverminderd nodig. De veilige mobiliteit van ouderen is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van het Rijk, medeoverheden, maatschappelijke organisaties en ouderen zelf. Deze partijen zijn vaak al met dit vraagstuk bezig. Dit plan is daarom vooral bedoeld als ondersteuning van deze partijen bij het uitvoeren van maatregelen om de mobiliteit van ouderen verkeersveiliger te maken en is een eerste stap naar een meer samenhangende aanpak. Ik wil met dit plan gemeenten, provincies en maatschappelijke partijen, zoals VeiligheidNL, Veilig Verkeer Nederland (VVN), Fietsersbond, ANWB, en MEE NL verbinden, stimuleren en ondersteunen door een aantal nieuwe acties en initiatieven te starten, partijen samen te brengen en maatregelen meer met elkaar te verbinden. In dit plan zijn deze acties langs vier lijnen bijeengebracht, te weten:

1. **Leeftijdsvriendelijke verkeersomgeving**  
Veilig ingerichte wegen, fietspaden en voetpaden kunnen ongevallen voorkomen en de letselernst van eventuele ongevallen beperken. Oudere automobilisten, fietsers, scootmobieler en voetgangers zijn gebaat bij meer tijd, ruimte, overzicht en zichtbaarheid. Het gaat dan om zaken als goede markering, goede verlichting, voldoende brede fiets- en voetpaden en veilige oversteekplaatsen. In handreikingen voor leeftijdsvriendelijk wegontwerp van CROW zal speciaal aandacht zijn voor het verminderen van enkelvoudige fietsongevallen.
2. **Veilig verkeersgedrag door en voor ouderen**  
Door ouderen bewust te maken van het belang om tijdig hun verkeersmiddel of verkeersgedrag aan te passen. Zowel naasten, professionals als andere verkeersdeelnemers kunnen hierbij behulpzaam zijn. VVN werkt bijvoorbeeld samen met ergotherapeuten aan een verbeterde training voor het rijden op een scootmobiel.
3. **Veilig gebruik van voertuigen en hulpmiddelen door ouderen**  
Het is van belang dat ouderen goed geïnformeerd zijn over mogelijke hulpmiddelen of vervoersalternatieven die rekening houden met hun behoeften, vaardigheden en beperkingen. Ik ga daarom onder meer onderzoeken hoe informatie over effectieve en beschikbare beschermings- en ondersteuningsmiddelen beter kan worden ontsloten voor ouderen.
4. **Verbinding verkeersveiligheid met zorg en welzijn**  
Ik heb met het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport de samenwerking gezocht om mobiliteit en verkeersveiligheid beter te verbinden aan zorg en welzijn. Zo is onder meer een zogeheten werkplaats «veilige mobiliteit ouderen» gestart met als doel praktische handvatten te ontwikkelen om ouderen, naasten en zorgprofessionals te helpen, zodat zij zich tijdig kunnen voorbereiden op het minder mobiel worden.
5. **Overheden (landelijk, regionaal en lokaal) en een veelheid aan maatschappelijke organisaties en ouderenbonden hebben bijgedragen**

<sup>21</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 844.

<sup>22</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

aan de totstandkoming van dit plan. Het plan is een startpunt voor verdere uitwerking. De komende tijd wil ik dit plan met deze partners verder concretiseren en op basis van nieuwe inzichten of gesignaleerde knelpunten aanvullen. Ik zal uw Kamer jaarlijks informeren over de voortgang.

### *Doortrappen: veiliger fietsen tot je 100ste!*

Het programma Doortrappen heeft als doel fietsende ouderen bewust te maken van het aspect veiligheid en aan te zetten tot gedragsverandering. Via hun eigen vertrouwde netwerk in de gemeente en op logische momenten krijgen de fietsers tips, informatie en interventies aangeboden van de buurtsportcoach, de fietsenmaker, de lokale afdeling van de ouderenbond, de fysiotherapeut, et cetera. Zij maken ouderen bewust van de mogelijkheden die zij hebben om hun eigen fietsveiligheid te verbeteren.

Afgelopen jaar heeft in het teken gestaan van een verdere uitrol van Doortrappen. Het doel is dat in 2022 alle provincies en minimaal 50% van alle gemeenten meedoen. In mei 2021 zijn alle 12 provincies, 1 vervoersregio en zo'n 150 gemeenten actief met Doortrappen. Op deze manier bereiken we steeds meer ouderen op meerdere momenten met concrete handvatten om hun fietsveiligheid te verbeteren.

De nieuwste interventie is van april 2021: het inspiratiedocument DoortrapRoutes. Dit zijn routes van 20–25 km, mooi, groen, over redelijk ruime paden met weinig obstakels en relatief veilige kruisingen. Daar is nu al veel belangstelling voor vanuit de provincies en gemeenten.

In de tweede helft van 2021 wordt ingezet op versterking van het netwerk van Doortrappers, door onder meer het ontwikkelen van nieuwe interventies, het verspreiden van interventies, het organiseren van webinars en in oktober weer het landelijke congres Doortrappen. Het Mulier Instituut voert in opdracht van het ministerie de monitoring en evaluatie van het programma uit. De tussenrapportage is in april 2021 opgeleverd. Op het platform [www.doortrappen.nl](http://www.doortrappen.nl) staat het complete aanbod van het programma, met de interventies, communicatiemiddelen, nieuws en ervaringen van professionals en deelnemers aan het programma.

### *Onervaren verkeersdeelnemers*

#### Veilig fietsen naar school

Onder de vlag «Veilig fietsen naar school» hebben de F10<sup>23</sup>, de Tour de Force<sup>24</sup> en het Ministerie van IenW, in samenwerking met de ANWB, de Fietzersbond, TeamAlert en VVN, pilots ontworpen voor gemeenten rondom onder meer de inrichting van schoolstraten, verkeerseducatie en veilige schoolroutes. Ondanks de coronamaatregelen zijn 15 gemeenten hiermee aan de slag gegaan in het afgelopen jaar. De pilots zijn bijna allemaal afgerond en worden geëvalueerd. Na de zomer wil ik de opbrengst van de pilots ook bruikbaar maken voor andere gemeenten, met inachtneming van eventuele leerpunten uit de evaluatie.

<sup>23</sup> Ambitieuze fietsgemeenten die een «10» willen scoren op fietsbeleid.

<sup>24</sup> <https://www.fietsberaad.nl/tour-de-force/home>.



## Verkeersveiligheid voortgezet onderwijs

De motie van de leden Laçin en Von Martels<sup>25</sup> van 10 februari 2021 vraagt aandacht voor verkeersveiligheid in het voortgezet onderwijs. Ik heb TeamAlert gevraagd een brainstormsessie te organiseren om samen met een aantal docenten en vertegenwoordigers van de VO-Raad en VVN te kijken hoe verkeersveiligheid momenteel aan bod komt in het voortgezet onderwijs en of hierbij meer ondersteuning nodig is. Deze sessie heeft plaatsgevonden op 10 mei 2021. Het beeld dat uit deze sessie naar voren is gekomen, zal verder worden uitgewerkt. Hierover wordt u geïnformeerd voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid in het najaar.

### *Snelheid in het verkeer*

#### Pilot Snelheden op Matrixborden

In oktober 2019<sup>26</sup> is de motie van het lid Postma c.s.<sup>27</sup> aangenomen om de matrixborden op snelwegen waar mogelijk standaard in te zetten om de juiste van toepassing zijnde snelheid aan te geven.

In mijn brief van 13 januari 2020<sup>28</sup> heb ik uw Kamer aangegeven dat ik, hoewel ik het beoogde doel van de motie ondersteun, moet concluderen dat de inzet van de matrixborden beperkte mogelijkheid biedt voor het bevorderen van de duidelijkheid voor de weggebruiker. Op verzoek van de Kamer heb ik in het algemeen overleg verkeersveiligheid van 5 februari 2020<sup>29</sup> toegezegd onderzoek uit te voeren naar het effect van het tonen van snelheden op matrixborden, en een pilot te gaan doen. Het gaat dan om een gebruikersonderzoek, een zintuigfysiologisch onderzoek en een literatuuronderzoek (en daarnaast natuurlijk het praktijkonderzoek zelf, de pilot). In mijn brief van 11 november<sup>30</sup> heb ik aangegeven dat de start van de pilot op de A27, die deel uitmaakt van het onafhankelijke onderzoek naar de effecten, is uitgesteld omdat het verkeersbeeld door COVID-19 niet representatief is.

Ik verwacht niet de pilot op korte termijn te kunnen starten, omdat er door COVID-19 momenteel een representatief verkeersbeeld ontbreekt. Inmiddels zijn wel het gebruikersonderzoek, het zintuigfysiologisch onderzoek en het literatuuronderzoek afgerond. Deze onderzoeken zijn gepubliceerd op de Rijkswaterstaat Rapportendatabank.<sup>31</sup> De onafhankelijke klankbordgroep, bestaande uit wetenschappelijke experts van de TU Delft, SWOV, TNO, de Rijksuniversiteit Groningen en de TU Eindhoven heeft op basis van de uitkomsten van die nieuwe onderzoeken unaniem uitgesproken dat de negatieve effecten van het permanent tonen van snelheden op matrixborden (minder functioneren bij rood afkruisen rijstroken, waarschuwen voor filestaarten en aangeven verlaagde maximumsnelheid) door verlies aan attentiewaarde zwaarder wegen dan de beperkte en onzekere positieve effecten, zoals duidelijkheid over de geldende snelheid. De klankbordgroep adviseert daarom om de pilot (het vierde voorgenomen deelonderzoek) op basis van de nu beschikbare informatie niet door te laten gaan. Gelet op deze verwachte effecten op

<sup>25</sup> Kamerstuk 35 591, nr. 9.

<sup>26</sup> Handelingen II 2019/20, nr. 16, item 12.

<sup>27</sup> Kamerstuk 35 300 XII, nr. 54.

<sup>28</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 788.

<sup>29</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 815.

<sup>30</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 883.

<sup>31</sup> Gebruikersonderzoek: [https://puc.overheid.nl/doc/PUC\\_641522\\_31](https://puc.overheid.nl/doc/PUC_641522_31)

Zintuigfysiologisch onderzoek: [https://puc.overheid.nl/doc/PUC\\_641514\\_31](https://puc.overheid.nl/doc/PUC_641514_31)

Literatuuronderzoek: [https://puc.overheid.nl/doc/PUC\\_641182\\_31](https://puc.overheid.nl/doc/PUC_641182_31)

Het samenvattend verslag met het advies van de klankbordgroep is als bijlage toegevoegd aan het rapport «Literatuuronderzoek».



het gebied van verkeersveiligheid neem ik het advies van de klankbordgroep over, dit ook tegen de achtergrond dat de motie juist beoogde de verkeersveiligheid te verbeteren. Dat betekent dat ik het vierde deelonderzoek (de pilot) niet zal uitvoeren.

De klankbordgroep heeft verder aangegeven dat de voorgenomen pilot ook geen kans zou bieden om het tegendeel van deze conclusies te bewijzen omdat daarvoor het traject en de tijdsduur te kort zijn en dat door beperkingen in geschikte alternatieve testtrajecten er ook geen zinvolle uitbreiding van de pilot mogelijk is. De voorbereidingen voor het uitvoeren van de pilot zijn echter niet voor niets geweest. De technische voorbereidingen hebben een impuls gegeven om meer informatie uit de lussen in het wegdek te kunnen verwerken. Hierdoor kan bijvoorbeeld een wegininspecteur, die een ongeval of incident beveiligd, gewaarschuwd worden voor een auto die door een rood kruis rijdt. Verdere acties die in gang gezet zijn om roodkruisnegatie te verminderen vindt u op pagina 10 van deze brief.

#### Appen, gamen en sociale media tijdens het rijden

De motie Postma c.s.<sup>32</sup> verzoekt helder te maken dat handelingen als appen, spelletjes spelen en socialmediagebruik tijdens het rijden in hun geheel niet zijn toegestaan. Een verbod op handheld telefoongebruik mag niet suggereren dat telefoongebruik in een houder wel zou mogen. Het verkeer in gevaar brengen door bijvoorbeeld te appen met de telefoon in de houder of te gamen kan beboet worden op grond van artikel 5 van de Wegenverkeerswet.

Functies van de telefoon worden echter steeds vaker via in-carsystemen aangeboden en ook het bedienen van onder andere navigatie en airco gaat vaak via schermen. Het grootste risico zit in het niet met aandacht bij het verkeer zijn. Daarom is de MONO-campagne erop gericht om de aandacht te houden bij de rijtaak als je een voertuig bestuurt. De boodschap van MONO is wat mij betreft helder: ongestoord onderweg, veilig gebruik van smartfuncties in het verkeer. Gamen, appen en adressen invoeren, zijn niet toegestaan tijdens het rijden.

De wijziging van artikel 61a, waar het verbod op handheld telefoongebruik is geregeld, wordt geëvalueerd. Op basis van deze evaluatie wordt bekeken of aanscherping van de communicatie nodig is. Ik zal u voorafgaand aan het Commissiedebat Verkeersveiligheid van dit najaar informeren over uitkomst van de evaluatie.

#### *Verkeersovertreeders*

#### Stand van zaken opvolging CFT-advies wijzigingen verkeersboetes

Tijdens het VSO Verkeersveiligheid van 15 april jl. heeft uw Kamer de Minister van JenV verzocht om een stand van zaken van de opvolging van het advies van de Commissie Feiten en Tarieven (CFT) over het verhogen en verlagen van verkeersboetes. Zoals de Minister van JenV u in zijn brief van februari<sup>33</sup> over dit onderwerp heeft gemeld, heeft hij inmiddels met de betrokken ketenpartners de implementatie van zijn besluit tot opvolging van het CFT-advies ter hand genomen. Hiertoe moeten verschillende wijzigingen worden doorgevoerd. Zo moet er een strafvorderingsrichtlijn van het OM worden aangepast. Ten slotte moet voor de wijzigingen van de boetetarieven de bijlage bij de Wet administratiefrech-

<sup>32</sup> Kamerstuk 35 570 XII, nr. 28.

<sup>33</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 897.

telijke handhaving verkeersvoorschriften worden aangepast. Hiervoor moet een regulier traject voor een algemene maatregel van bestuur (AMvB) worden doorlopen. Deze wijzigingen in de boetebedragen, voor zowel strafzaken als voor Wahv-sancties<sup>34</sup>, moeten bij het Centraal Justitieel Incasso Bureau en de opsporingsinstanties vertaald worden naar de systemen. Ook de bekeuringsvrije voet vraagt om aanpassingen bij de betrokken partners. Er wordt gestreefd naar invoering per 1 januari 2022.

## Roodkruisnegatie

### *Uitkomst rondetafels roodkruisnegatie*

Door roodkruisnegatie worden dagelijks levens van hulpverleners langs de weg op het spel gezet. Over hoe dit ernstige probleem beter aan te pakken, heb ik in januari en februari 2021 twee rondetafelgesprekken georganiseerd. Het eerste gesprek was met wegwerkers en hulpverleners die in gevaar zijn gebracht door roodkruisnegatie. In dit gesprek kwam de blijvende negatieve impact hiervan op hun dagelijkse leven duidelijk naar voren. Het tweede gesprek was met experts en betrokken organisaties om gezamenlijk op de thema's gedrag, handhaving en technologie te verkennen of er aanvullende acties mogelijk zijn. Afsproken is dat de deelnemers worden betrokken bij de verdere uitwerking van de opbrengst van deze bijeenkomst, zoals hieronder staat beschreven. De mogelijke oplossingsrichtingen die zijn besproken hebben betrekking op data en navigatie, weginrichting, voorlichting en handhaving.

Als het gaat om data en navigatie stelt Rijkswaterstaat data over de matrixborden near-realtime beschikbaar via het NDW. IenW werkt eraan om de toepassing van deze data te stimuleren. Er vindt op dit moment overleg plaats met serviceproviders, zoals aangegeven in de bovenstaande alinea «Verkeersveiligheid rond scholen». Na de zomer zal de Kamer worden geïnformeerd over de manier waarop (onder andere) geactiveerde rode kruizen en filestaartbeveiliging zichtbaar worden in de navigatiesystemen. Op het gebied van weginrichting zal IenW een brainstormsessie organiseren met onder andere SWOV over roodkruisnegatie op spitsstroken. Voor wat betreft voorlichting heeft de Gebruikersraad voor weggebruikers van Rijkswaterstaat (onder andere RAI, ANWB, TLN, BOVAG, KNMV, Evofenedex) aangegeven in hun eigen communicatie aandacht te zullen besteden aan gevaarlijk weggedrag, zoals het negeren van rode kruizen. ANWB en TLN hebben hieraan al gevolg gegeven. Op het gebied van handhaving wordt het gericht controleren op hotspots met veel overtreders het meest kansrijk geacht door de deelnemers van de rondetafel bijeenkomsten. Dit raakt ook aan diverse eerder geuite wensen van de Kamer.

In het VSO Verkeersveiligheid van 15 april jl. is gevraagd naar de inzet van Rijkswaterstaat inzake handhaving op roodkruisnegatie. Rijkswaterstaat werkt dat momenteel nader uit. De nieuwe auto's voor de wegininspecteurs-BOA's (WIS-BOA's) worden al sinds vorig jaar standaard uitgerust met een camera. Deze camera's zijn weliswaar primair bedoeld om een aanrijding met een WIS-voertuig te kunnen evalueren, maar kunnen mogelijk ook gebruikt worden voor uitgestelde waarneming van overtredingen zoals het negeren van een rood kruis. Met uitgestelde waarneming wordt bedoeld dat deze camerabeelden kunnen worden teruggekeken door een WIS-BOA, waarna alsnog een boete op de betreffende overtreding kan worden opgelegd. Ik ben van plan om dit ook te gaan doen. Daarmee

---

<sup>34</sup> Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften.

verhogen we de veiligheid en kunnen we de bestaande handhavende taken van Rijkswaterstaat verder professionaliseren. Deze werkwijze van uitgestelde waarneming voorkomt dat de wegininspecteurs tijdens een incidentafhandeling ook bezig moeten zijn met het noteren van kentekens. Zoals ook toegelicht tijdens het notaoverleg op 10 februari 2021, blijft de huidige taakopvatting van Rijkswaterstaat leidend: primair blijven wegininspecteurs gastheer en hulpverlener op de weg. Het streven is om de Kamer rond de zomer te informeren over de resultaten van de verkenning van Rijkswaterstaat en de wijze waarop we invulling geven aan de motie van het lid Remco Dijkstra<sup>35</sup>; inclusief de juridische basis.

Om de handhaving op roodkruisnegatie verder te verbeteren hebben Rijkswaterstaat en de politie werkafspraken gemaakt. Op verzoek van Rijkswaterstaat kan de politie bij vooraf geplande werkzaamheden waarvoor rijstroken moeten worden afgekruist op basis van risico-inschatting, capaciteit en beschikbaarheid, ter plaatse op roodkruisnegatie controleren. Voor incidentele afkruisingen is tussen Rijkswaterstaat en de politie een protocol afgesproken. Indien noodzakelijk zal eerst een WIS-BOA van Rijkswaterstaat ter plaatse handhavend optreden. Is er geen wegininspecteur met BOA-bevoegdheid beschikbaar, dan zal Rijkswaterstaat contact opnemen met de regionale politiemeldkamer en wordt door de politie beoordeeld of er in dat geval een politie-eenheid voor die melding beschikbaar is.

#### *Boete roodkruisnegatie*

Tijdens het VSO Verkeersveiligheid van 15 april jl. heeft de Kamer de Minister van JenV verzocht aan te geven of de boete voor roodkruisnegatie verhoogd zou moeten worden. De Minister van JenV verwijst voor zijn reactie naar het advies van de CFT over het verhogen en verlagen van verkeersboetes.<sup>36</sup> In dit kader heeft de Commissie ook onderzocht of de boete van € 240,-<sup>37</sup> voor roodkruisnegatie verhoogd zou moeten worden. Die vraag wordt negatief beantwoord. De CFT geeft aan dat de situaties waarin een overtreding van deze norm zich voordoet, en daarmee de mate van gevaarstelling, heel divers zijn. Rode kruizen kunnen ordenend van karakter zijn, als een rijstrook is afgekruist vanwege spits. Wanneer een rijstrook is afgekruist wegens een ongeval of werkzaamheden, levert roodkruisnegatie echter (een ernstige mate van) gevaar op de weg op. In die gevallen waarin daadwerkelijk sprake is van een verkeersonveilige situatie, zijn er voldoende andere mogelijkheden om de verdachte strenger te bestraffen. Afhankelijk van de situatie is het mogelijk om bijvoorbeeld te handhaven op het niet stoppen voor een stopteken gegeven met een voertuig van wegininspecteurs van Rijkswaterstaat. Hierop staat een OM-strafbeschikking met een geldboete van € 390,-. Bij zeer ernstige gevallen kan gebruik worden gemaakt van artikel 5 van de Wegenverkeerswet.<sup>38</sup> Dit kan leiden tot een OM-strafbeschikking of dagvaarding. Hieraan zit geen vast boetebedrag en dit biedt de mogelijkheid een rij-ontzegging op te leggen of te eisen.

<sup>35</sup> Kamerstuk 35 086, nr. 11.

<sup>36</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 897.

<sup>37</sup> Met ingang van 1 januari 2021 is dit € 250,-.

<sup>38</sup> Het zich zodanig gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd.

## Inzet politie op verkeershandhaving

De motie van het lid Laçin<sup>39</sup> verzoekt de regering verkeershandhaving als prioriteit te zien en voor meer politiecapaciteit te zorgen om de subjectieve pakkans te vergroten.

De politie ziet verkeershandhaving als een zeer belangrijke taak en besteedt hier de laatste jaren structureel meer aandacht aan. Dit is bijvoorbeeld te zien in het aantal staandhoudingen dat de afgelopen jaren is toegenomen van 384.982 in 2017, via 403.635 in 2018 en 530.698 in 2019 naar 556.304 in 2020.

Ook besteedt de politie aandacht aan de bezetting van de Teams Verkeer. De onderbezetting van de Teams Verkeer bij de politie is sterk afgenomen van 13,1 procent op 31 maart 2020 naar 9,5 procent op 31 december 2020. De politie blijft zich ervoor inzetten om het aantal staandhoudingen verder te laten stijgen. Dit draagt bij aan verhoging van zowel de objectieve als de subjectieve pakkans. Hiermee geeft de Minister van JenV invulling aan de motie.

## Socialmediafilmpjes verkeersovertredingen

De motie van de leden Laçin en Von Martels<sup>40</sup> verzoekt de regering om te onderzoeken welke stappen nodig zijn om het plaatsen van filmpjes met verkeersovertredingen op social media juridisch makkelijker aan te pakken. Zoals eerder aangegeven in de beantwoording van het schriftelijke overleg Verkeersveiligheid<sup>41</sup> en schriftelijke Kamervragen van december 2020<sup>42</sup> is het alleen mogelijk om illegale of onrechtmatige content gedwongen te laten verwijderen door de socialmediaplatforms. Ongewenste content, zoals desinformatie, geweld en ook verkeersovertredingen kunnen niet gedwongen worden verwijderd. In de aanpak van ongewenste content is het niet voor de hand liggend om wetgeving op nationaal niveau te creëren voor één specifiek fenomeen. Daarbij moet ook het risico op te veel censuur vanuit de overheid meegewogen worden bij een eventueel besluit om hiervoor wetgeving te creëren. De Minister van JenV wil in bredere zin naar de aanpak van ongewenste online content kijken. De inzet op het vergroten van de weerbaarheid van jongeren op het internet kan hiervan een onderdeel zijn.

Het is daarbij van belang om te verkennen hoe groot de invloed van beelden van verkeersovertredingen op social media is op het gedrag van jongeren. Daarom is het verzoek bij TeamAlert neergelegd om te verkennen in welke mate jongeren deze filmpjes voorbij zien komen, of dit toeneemt, wat zij ervan vinden en hoe zij ermee omgaan. Afhankelijk hiervan zal worden bekeken wat er verder nodig is aan acties en hoe dit zich verhoudt tot andere vormen van ongewenste content waar jongeren aan worden blootgesteld op socialmediaplatforms.

## Plaatsing flitspalen

De motie van het lid Schonis<sup>43</sup> verzoekt om gezamenlijk met alle betrokken partijen, zoals politie en wegbeheerders, de termijn voor het plaatsen van een vaste flitspaal zo veel mogelijk te bekorten, zodat de vaste flitspalen effectiever gebruikt kunnen worden als preventief middel. Daarnaast verzoekt de motie om hierbij de uitkomsten van de pilots met de inzet van mobiele flitskasten te betrekken, zodat goed per locatie kan

<sup>39</sup> Kamerstuk 35 591, nr. 7.

<sup>40</sup> Kamerstuk 35 591, nr. 8.

<sup>41</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 889.

<sup>42</sup> Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 735.

<sup>43</sup> Kamerstuk 35 591, nr. 12.

worden afgewogen of de inzet van mobiele flitskasten de voorkeur geniet boven het plaatsen van een vaste flitspaal.

Het plaatsen van een flitspaal is afhankelijk van een groot aantal factoren. De benodigde stroomvoorziening, vergunningen en vereiste verkeersmaatregelen door wegbeheerders kosten relatief veel tijd en afstemming. Afhankelijk van de complexiteit van de locatie en de afstemming tussen de vele betrokken partijen kan een flitspaal eerder of later geplaatst worden. Het OM zet zich in om een flitspaal zo spoedig mogelijk in de handhaving mee te kunnen nemen. Hiervoor wordt momenteel onder andere gekeken naar waar versnelling in de verschillende procedures mogelijk is, bijvoorbeeld door waar mogelijk stappen parallel in plaats van na elkaar te zetten.

Bij de huidige aanvragen voor flitspalen is er nu geen keuze tussen een vaste of verplaatsbare flitspaal. De evaluatie van de pilot van de verplaatsbare flitspalen wordt na de zomer 2021 verwacht. Op basis van de evaluatie kan afhankelijk van resultaten en budget besloten worden om een aanbesteding te starten om deze verplaatsbare flitspalen breder in te kunnen zetten. Indien hiertoe besloten wordt, zal moeten worden bekeken hoe de besluitvorming over de plaatsing van deze palen precies zal gaan lopen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie.