

Vergaderjaar 2021–2022

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 975

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 november 2021

Met deze brief informeer ik u, mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid (JenV), over de verkeersveiligheid in Nederland in aanloop naar het commissiedebat verkeersveiligheid van 2 december aanstaande.

Hierbij ga ik in op de volgende onderwerpen:

1. Staat van de Verkeersveiligheid
2. Strategisch Plan Verkeersveiligheid
3. Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid en Investeringsimpuls
4. Fietsveiligheid
5. Rijscholen, rijbewijzen en (medische) rijgeschiktheid
6. Aandacht en gedrag in het verkeer
7. Gebruik matrixborden voor weergeven reguliere maximumsnelheden
8. Verkeershandhaving
9. Voertuigtoelating en -eisen
10. Verkeersregels en een afweegkader
11. Verkeersongevallenregistratie
12. Modernisering RDW-erkenningensysteem
13. VALOR – VALue of Road Safety

1. Staat van de Verkeersveiligheid

De *Staat van de Verkeersveiligheid 2021* van SWOV bevat de ontwikkelingen in het aantal verkeersslachtoffers over 2020. Daarbij geeft SWOV een duiding bij de cijfers en kijkt ook naar de relatie met de coronavirus-maatregelen. SWOV concludeert in deze Staat van de Verkeersveiligheid dat er geen sprake is van een significante daling van het aantal verkeersdoden ten opzichte van de recente jaren, wel van het aantal (ernstig) gewonden die in het verkeer vielen. Een belangrijke factor die waarschijnlijk invloed heeft gehad op de lagere slachtoffercijfers kan gevonden worden in de beperkende coronavirus-maatregelen die in 2020

golden.¹ Verder wordt door SWOV nogmaals benadrukt dat de eerder gestelde doelen voor 2020 (maximaal 500 verkeersdoden en 10.600 ernstige verkeersgewonden) niet zijn gehaald.

Een verdere analyse van de ontwikkelingen in het aantal verkeersslachtoffers, de mobiliteit, de ontwikkeling in risicofactoren (SPI's) en maatregelen treft u aan in de *Staat van de Verkeersveiligheid 2021* die nu beschikbaar is via de website van SWOV.²

Ondanks een daling in het aantal verkeersslachtoffers in 2020, blijft de urgentie om de verkeersveiligheid te verbeteren onverminderd hoog. De omslag naar een duidelijke dalende trend is nodig en we moeten stevige stappen blijven zetten om de gezamenlijke ambitie te bereiken van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid: nul verkeersslachtoffers in 2050.

2. Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Sinds 2019 wordt gewerkt aan de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 – veilig van deur tot deur. De basisgedachte van dit plan is de risicogestuurde aanpak: we richten ons op de grootste risico's in het verkeer. De aanpak is in vier elementen te verdelen:

- I. **Infrastructuur.** Met een duurzaam veilige inrichting van wegen worden ongevallen voorkomen en de ernst van de afloop van ongevallen beperkt. Met de eerste tranche van de investeringsimpuls heeft het Rijk in 2020 en 2021 € 165 miljoen bijgedragen aan de aanleg van 38 bewezen effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen, welke bijdragen aan deze duurzaam veilige inrichting. Deze subsidie is benut door alle provincies, twee waterschappen en ongeveer 190 gemeenten, die zelf een minimaal even groot bedrag beschikbaar hebben gesteld. In deze periode is eveneens geïnvesteerd in de veilige inrichting op Rijkswegen vanuit het programma «Meer Veilig». Het programma «Meer Veilig» bevat programma-onderdelen gericht op een veilige inrichting van bermen van autosnelwegen, rijks-N-wegen en brede maatregelen gericht op de aanpak van overige locaties met een relatief hoog ongevalsrisico, zoals het aanleggen van een rotonde, het plaatsen van geleiderail of het aanpassen van invoegers, uitvoegers en de belijning.
- II. **Risicogroepen.** Het aandeel oudere fietsers (als risicogroep) onder de ernstige verkeersgewonden is ook in 2020 weer gestegen.³ Daarom wordt onverminderd ingezet op programma's zoals «Doortrappen», waar het afgelopen jaar het aantal deelnemende gemeenten is gestegen tot 165. Een andere risicogroep is de beginnende, vaak jonge autobestuurder. In 2020 bleek bij 24% van de geregistreerde verkeersdoden bij ongevallen met een personenauto een jonge autobestuurder (tussen 20 en 30 jaar) betrokken te zijn geweest.⁴ Om de veiligheid in deze groep te vergroten zijn in 2021 de proeftuinen beginnende bestuurder gestart onder de naam «Roze Pasje, Ander Jasje» Zo zet het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) zich samen met het CBR en IBKI (het instituut voor certificering en examinering in de mobiliteitsbranche) in om de kwaliteit van het rijexamen, de rijopleiding, rijscholen en rijinstructeurs te verhogen en ervoor te zorgen dat beginnende bestuurders in staat zijn om veilig de weg op te gaan.

¹ Hiermee is voldaan aan de toezegging de SWOV te vragen de relatie met de coronamaatregelen mee te nemen in haar analyse.

² SWOV(2021) – De Staat van de Verkeersveiligheid 2021, www.swov.nl/node/18237.

³ SWOV(2021) – De Staat van de Verkeersveiligheid 2021, www.swov.nl/node/18237.

⁴ SWOV(2021) – De Staat van de Verkeersveiligheid 2021, www.swov.nl/node/18237.

- III. **Voertuigen.** Voor de veilige toelating van voertuigen is voor de zomer een belangrijke stap gezet door het kader voor Lichte Elektrische Voertuigen (LEV) met uw Kamer te delen. Voorafgaand aan het commissiedebat verkeersveiligheid van 2 december ontvangt uw Kamer de antwoorden op de feitelijke vragen die hierover zijn gesteld. Daarnaast wordt gewerkt aan een nieuw kader voor gehandicaptenvoertuigen en ontvangt uw Kamer ook voor het einde van het jaar een Kamerbrief over Smart Mobility.
- IV. **Gedrag.** Hoe duurzaam veilig en vergevingsgezind we de infrastructuur ook inrichten, uiteindelijk moeten de gebruikers zich ook veilig gedragen. Dat gebeurt via het stellen van duidelijke regels zoals het app-verbod, het voeren van campagnes zoals «BOB» (alcohol), «Hou je aan de limiet» (snelheid), «MONO» (afleiding) en «AAN!» (fietsverlichting). Campagnes alleen zijn onvoldoende en daarom wordt ook breder ingezet op gedragsverandering, waarvan de inzet op MONO-zakelijk met stakeholders een mooi voorbeeld is.⁵ Handhaving is de laatste stap om overtreders aan te pakken. Binnen het strafrechtelijke kader zorgt de wet Drugs in het verkeer sinds 2017 voor een verbeterde aanpak van drugsgebruik achter het stuur. Zo is de politie uitgerust met spekseltesters waarmee het gebruik van verschillende soorten drugs kan worden gedetecteerd en wordt vervolgens aan de hand van bloedonderzoek vastgesteld of het drugsgebruik boven de wettelijk gestelde grenswaarde uitkomt. Als dit het geval is kan de bestuurder vervolgd worden op basis van artikel 8 WVV. Ook de bestuursrechtelijke aanpak van drugsgebruik in het verkeer staat niet stil. In 2020 werden ruim 4.000 zaken door de politie gemeld aan het CBR. Vervolgens weegt het CBR af of de bestuurder moet worden onderzocht op drugsafhankelijkheid. Voor bestuurders die niet afhankelijk van drugs zijn, bestaat nog geen educatieve maatregel om hun gedrag te veranderen. In alcoholgevallen bestaat een dergelijke differentiatie in educatieve maatregelen en onderzoek al wel. Differentiatie in drugsinterventies is nodig om maatwerk te kunnen leveren om bestuurders effectief tot een gedragsverandering te bewegen. Daarom wordt in 2022 gestart met het ontwikkelen van de educatieve maatregel drugs door het CBR.

Samen met andere overheden, subsidiepartners Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Veilig Verkeer Nederland (VVN), TeamAlert en alle andere betrokken partijen zetten de Ministeries van IenW en JenV zich onverminderd in om de verkeersveiligheid te verbeteren.

3. Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid en Investeringsimpuls

Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid

Om verdere uitvoering te geven aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) voert het Rijk een Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid (LAP) uit. Hierin zijn de maatregelen opgenomen die het Rijk neemt om de verkeersveiligheid te verbeteren. Zoals gemeld aan uw Kamer in de brief van 20 mei jl. en de daarbij behorende bijlage II «stand van zaken LAP 2019–2021» loopt het huidige LAP eind dit jaar af.⁶ Er zijn 35 van de 55 maatregelen uitgevoerd en afgerond. Er zijn op dit moment 20 maatregelen van het LAP 2019–2021 nog in uitvoering. Naar verwachting wordt circa de helft hiervan begin 2022 afgerond. Een aantal andere maatregelen

⁵ Zie website van MONO-zakelijk.

⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 936.

is afhankelijk van wetstrajecten waardoor de looptijd wat langer is dan aanvankelijk beoogd. Daarnaast is een klein deel van de maatregelen doorlopend van aard, zoals het programma «Doortrappen».

Ook wordt er op dit moment gewerkt aan een nieuw LAP met een doorlooptijd van 2022 tot en met 2025. De afgelopen periode is benut om hiervoor input op te halen bij medeoverheden, uitvoeringsorganisaties en maatschappelijke partijen. Deze opbrengst wordt momenteel nader uitgewerkt. Het streven is om uw Kamer begin 2022 het LAP 2022–2025 toe te sturen en u wordt dan ook geïnformeerd over de afronding van het huidige LAP.

Verderop in deze brief wordt nader ingegaan op de uitvoering van de motie van het lid Geurts (CDA) over een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030.⁷

Investeringsimpuls verkeersveiligheid

Tijdens het commissiedebat verkeersveiligheid van 1 juni 2021 is toegezegd uw Kamer nader te informeren over de stand van zaken van de eerste tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid (de regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020–2021). Mede op verzoek van de Tweede Kamer zijn de uitvoeringstermijnen van de maatregelen uit de eerste tranche verlengd met één jaar. Hiertoe is de regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020–2021 aangepast. Gebleken is dat medeoverheden bij het realiseren van de maatregelen vertraging ondervinden, mede door de situatie rond het coronavirus. Deze vertraging ontstaat bijvoorbeeld bij het gunnen van de opdracht of het vormgeven van de publieksparticipatie. Door het aanpassen van de regeling wordt de uiterlijke realisatiedatum van de korte termijn maatregelen 31 december 2022 (was 30 november 2021) en 31 december 2026 voor de lange termijn maatregelen (was 31 december 2025).⁸ Met het verlengen van de termijn wordt uitvoering gegeven aan de motie van het lid Stoffer (SGP).⁹

Momenteel wordt, in nauw overleg met de medeoverheden, gewerkt aan het vormgeven van de tweede tranche. Hierbij worden aandachtspunten uit de evaluatie van de eerste tranche meegenomen, zoals het nemen van meer tijd voor het proces (zowel voor het ontwerp van de regeling als voor het aanvraagproces), het maken van een koppeling met de risicoanalyses en uitvoeringsagenda's en het beperkt houden van de administratieve lasten. Voor de tweede tranche is in 2022 € 50 miljoen gereserveerd. Naar verwachting zijn begin 2022 de contouren van de tweede tranche duidelijk waarna uw Kamer hierover geïnformeerd wordt.

Tussendoelstelling halvering verkeersslachtoffers 2030

In het commissiedebat verkeersveiligheid van juni jl. (Handelingen II 2020/21, nr. 99, items 58 en 86 is de motie van het lid Geurts (CDA) aangenomen om een tussendoelstelling te gaan hanteren om een halvering van aantal verkeersslachtoffers te bewerkstelligen.¹⁰ Een halvering van verkeersslachtoffers in 2030 zou een vermindering van circa 300 dodelijke verkeersslachtoffers en 10.000 ernstige verkeersgewonden

⁷ Motie van het lid Geurts over een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030, Kamerstuk 29 398, nr. 946.

⁸ In de regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020–2021 wordt onderscheid gemaakt tussen kortetermijnmaatregelen en lange termijn maatregelen.

⁹ Motie van lid Stoffer over de SPV-bestedingstermijn verlengen naar eind 2022, Kamerstuk 35 850, nr. 12.

¹⁰ Motie van Geurts over een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030, Kamerstuk 29 398, nr. 946.

betekenen. Dat is een ambitieus doel, waarvoor keuzes nodig zijn en de inzet van vele partijen en medeoverheden vraagt. Naar aanleiding van deze motie heeft het Ministerie van IenW allereerst op basis van rapporten en documenten van verkeersveiligheidspartners¹¹ geïnventariseerd wat potentiële (extra) maatregelen kunnen zijn. Daarnaast zijn dilemma's in kaart gebracht, zoals de vraag of deze verkeersveiligheidsdoelen ook passen bij andere overheidsdoelen op gebied van duurzaamheid of gezonde ouderen. Ook wordt gekeken in hoeverre deze motie aansluit bij het bestaande SPV en het nieuwe LAP, waarvoor de planning is om dit begin 2022 vast te stellen. Op basis van deze informatie wordt met wegbeheerders, kennispartners zoals SWOV en betrokken organisaties op het gebied van verkeersveiligheid zoals Veilig Verkeer Nederland (VVN), TeamAlert en ANWB begin 2022 een ronde tafel georganiseerd om te bepalen welke maatregelen haalbaar zijn en wat daarvoor nodig is. Deze willen we vervolgens laten doorrekenen. De resultaten worden met uw Kamer rond de zomer 2022 gedeeld.

4. Fietsveiligheid

Er wordt in Nederland steeds meer gefietst. Meer fietsen is goed voor de gezondheid. De keerzijde is de negatieve ontwikkeling van het aantal fietsongevallen, met in het bijzonder de toename van het aantal enkelvoudige fietsongevallen. Daarom wordt vanuit het Ministerie van IenW ingezet op meerdere sporen gericht op het verbeteren van de fietsveiligheid. Eén van de sporen is betere registratie van ongevallen en het verkrijgen van meer inzicht in de ongevallencijfers. Zo wordt nu, voor de jaarlijkse SWOV-rapportage «De Staat van de Verkeersveiligheid» politiedata (BRON) gekoppeld aan ziekenhuisgegevens van de landelijke basisregistratie ziekenhuiszorg (LBZ). Om meer informatie over bijvoorbeeld ongevalslocaties en vervoermiddelen van verkeersslachtoffers te krijgen, wordt gewerkt aan het beschikbaar maken van ambulancegegevens voor verkeersongevallenanalyses (een maatregel uit het LAP). Daarnaast werken wegbeheerders, in het kader van het SPV, aan risico-analyses en uitvoeringsprogramma's. Deze helpen wegbeheerders een risicogestuurde afweging van investeringskeuzes te maken. Het «vergevingsgezind»¹² maken van fietsinfrastructuur is hiervan een goed voorbeeld en dit is ook gedaan met het geld van de eerste tranche investeringsimpuls. Zo zijn bijvoorbeeld 30 kilometer schuine stoepranden en 1.350 kilometer kant- en asmarkeringen aangelegd en zijn 980 fietspaaltjes verwijderd of attentie verhogende markeringen aangebracht. Ten slotte wordt ingezet op gedragsprogramma's om fietsers te stimuleren tot veiliger fietsgedrag. Zo is het terugdringen van het gebruik van de mobiele telefoon op de fiets onderdeel van de MONO-campagne. Onder het motto «niet afstappen, maar doortrappen» zetten Rijk, provincies en gemeenten in op het programma «Doortrappen». Op logische momenten worden oudere fietsers aangesproken door logische gesprekspartners in hun eigen omgeving, zoals de fysiotherapeut, de fietsmaker of de sportvereniging om meer bewust te worden van hun fietsveiligheid en hoe zij die kunnen vergroten. Inmiddels doen ongeveer 165 gemeenten, alle 12 provincies en een vervoersregio (VRA) mee om senioren veilig op de fiets te houden.

¹¹ Onder andere Kansrijke Mobiliteit (2020) van PBL, Brede maatschappelijke heroverwegingen – toekomstbestendige mobiliteit (2020), het Verkeersveiligheidsmanifest 2.0 (2021) van de verkeersveiligheidscoalitie en Opschakelen naar meer verkeersveiligheid (2014) van de SWOV.

¹² Vergevingsgezinde infrastructuur is zodanig ingericht dat de kans op fouten kleiner is en de gevolgen van eventuele fouten minder ernstig zijn bijvoorbeeld door het goed inrichten van bermen langs fietspaden.

Zoals toegezegd aan uw Kamer in het commissiedebat verkeersveiligheid van 1 juni jl., is recent met de branche gesproken over hun mogelijkheden om het gebruik van een fietshelm te stimuleren bij de verkoop van elektrische fietsen. De brancheverenigingen hebben aangegeven als eerste stap te gaan verkennen hoe zij hier gezamenlijk in kunnen optrekken en inzicht te krijgen in welke initiatieven al lopen bij hun leden en welke vragen leden hebben. Zij hebben al goede ervaring in het samen optrekken om retailers en consumenten te informeren over veilige fietsverlichting en veilige accu's. In het voorjaar van 2022 wordt de voortgang besproken met de RAI Vereniging en de BOVAG.

Verder is een aantal onderzoeken in uitvoering:

- I. Er is een onderzoek gestart, in opdracht van het Ministerie van IenW, om in kaart te brengen op welke punten de hiervoor beschreven beleidssporen bijgesteld kunnen worden om de fietsveiligheid te verbeteren. Deze beleidssporen worden verwacht in het voorjaar 2022 met als ambitie richting te geven voor het beleid op de korte- en de lange termijn.
- II. VeiligheidNL voert in opdracht van het Ministerie van IenW een verdiepend onderzoek uit naar oorzaken van fietsongevallen en brom- en snorfietsongevallen van verkeersslachtoffers die behandeld zijn op de spoedeisende hulp. Daarbij is specifiek aandacht voor de invloed van actuele maatschappelijke ontwikkelingen, zoals smartphonegebruik, elektrische fietsen, drukte op het fietspad en alcohol- en geneesmiddelengebruik. In dat onderzoek wordt naar alle fietsers gekeken: ouderen, jongeren, wielrenners, et cetera. De resultaten van het onderzoek worden verwacht in het voorjaar van 2022.
- III. Tot slot start naar aanleiding van de aangenomen motie van het lid Peter de Groot (VVD) een onderzoek naar de invloed van andere weggebruikers op de veiligheid van fietsers en e-fietsers in het bijzonder.¹³ De resultaten worden rond de zomer 2022 verwacht.

5. Rijscholen, rijbewijzen en (medische) rijgeschiktheid

Op 14 april jl. is het advies «van rijles naar rijonderwijs» in ontvangst genomen. De Minister van IenW heeft aangegeven aan de slag te gaan met korte termijn maatregelen en de besluitvorming voor de lange termijn voor te bereiden, zodat het volgende kabinet daarover kan besluiten. In de periode tot en met de zomer zijn de korte termijn acties ter hand genomen. De Kamer is, conform toezegging uit het notaoverleg CBR van 19 april jl., na de zomer geïnformeerd over de wijze waarop dit is gebeurd. Het ging hierbij om toezicht door de RDW op dubbele bediening in lesauto's (hiervoor is een uitvoeringstoets gevraagd die in het eerste kwartaal van 2022 wordt opgeleverd), verbeteringen bij het IBKI inzake de vindbaarheid van de bevoegdheidschecker en het aanpassen van het reglement voor theoretische bijscholing en het opzetten van een pilot over collegiale toetsing. In september jl. is een projectgroep gestart die in kaart brengt welke samenhangende stappen kunnen worden gezet om het advies uit te voeren:

1. De 19 adviezen van Roemer worden in de tijd verdeeld in vier stappen («plateaus»), die alle vier een afgerond geheel vormen. Grofweg in te delen als: acties die in gang kunnen worden gezet binnen de huidige wet- en regelgeving, invoering van nieuwe regelgeving die geen wetswijziging vergt, invoeren van nieuwe wetgeving en oprichten Curriculumcommissie Autorijonderwijs (CCA).

¹³ Motie van de leden Peter de Groot en Geurts, Kamerstuk 29 398, nr. 949.

2. Per advies wordt in kaart gebracht *hoe* deze kunnen worden uitgevoerd, *wie* daarbij welke verantwoordelijkheid heeft en *wat* van deze maatregelen wordt verwacht.
3. Per advies wordt, voor zover mogelijk, in kaart gebracht wat de consequenties zijn voor wet- en regelgeving, financiën en uitvoering.

De projectgroep werkt hierbij nauw samen met de partijen die ook bij de totstandkoming van het advies betrokken waren, waaronder de rijnschoolbranche, het CBR, het IBKI, de RDW, VVN en de vakbonden. Op 29 oktober jl. en op 19 november jl. zijn er een werksessies geweest met deze partijen waarin de verschillende adviezen besproken zijn. De aanwezige partijen hebben hier vooraf een inbreng voor geleverd. Daarbij is per maatregel besproken wat de te nemen stappen zijn om deze in te voeren, wie daarbij welke verantwoordelijkheid heeft en, zo mogelijk, welke consequenties de maatregelen hebben.

Algemene constatering is dat er nog steeds breed draagvlak is voor het advies. Ook wordt benadrukt dat invoering ervan grote gevolgen heeft voor alle betrokkenen en dat zorgvuldigheid daarom vereist is. De werksessie en het advies «van rijles naar rijonderwijs» vormen de basis voor de bevindingen van de projectgroep, uw Kamer wordt hierover in het eerste kwartaal van 2022 geïnformeerd.

In het commissiedebat CBR van 5 oktober jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 960) is toegezegd dat in deze brief teruggekomen zou worden op de onderdelen uit het advies die binnen de huidige wet- en regelgeving kunnen worden ingevoerd, waarbij specifiek wordt gekeken naar mogelijke maatregelen die misbruik binnen het huidige stelsel kunnen bestrijden.

Hiertoe zijn vier mogelijkheden besproken tijdens de werksessie van 29 oktober jl. Daarbij is besproken hoe de voorstellen in het advies passen, of ze wenselijk zijn en of ze op korte termijn in te voeren zijn. Eén voorstel was gericht op het verruimen van de mogelijkheid voor het IBKI om rijinstructeurs te sanctioneren. Drie voorstellen waren gericht op het voorkomen dat kandidaten onvoldoende voorbereid op examen komen:

1. Kunnen eisen worden gesteld aan het slagingspercentage van rijnscholen?
2. Kan een systeem van collegiale toetsing worden ingevoerd op korte termijn?
3. Kan een minimaal aantal lessen verplicht worden gesteld voordat leerlingen een praktijkexamen mogen afleggen bij het CBR?

Hieronder licht ik de stand van zaken rond deze thema's toe.

Kunnen eisen worden gesteld aan het slagingspercentage van rijnscholen?

De samenhang tussen dit voorstel en het advies «van rijles naar rijonderwijs» is groot. Maatregel 11 uit het advies luidt dat eisen moeten worden gesteld aan de bedrijfsvoering van rijnscholen. Het CBR en de rijnschoolbranche zijn het erover eens dat het stellen van eisen aan slagingspercentages hier logischerwijs onderdeel van kan zijn. Daarbij zou zowel naar positieve als negatieve prikkels kunnen worden gekeken. Om het gehele advies op dit punt in te voeren, is een wetswijziging nodig.

In afstemming met de rijnschoolbranche heeft het Ministerie van IenW het CBR gevraagd een plan uit te werken voor het verbinden van consequenties aan de slagingspercentages van rijnscholen, waarin wordt aangegeven wat er binnen de huidige wettelijke kaders wel en niet mogelijk is. Daarbij is vanuit de rijnschoolbranche benadrukt dat er sprake moet zijn van zorgvuldige regelgeving en zorgvuldige invoering van een

dergelijk plan. Het CBR werkt onder meer uit welk slagingspercentage als ondergrens kan worden gehanteerd, over welke periode dit gemeten wordt, welke sanctiemogelijkheden er zijn, wat de uitvoeringsconsequenties zijn en wat het invoeringspad kan worden. Ook is gesproken over het belang van een hardheidsclausule.

Kan een systeem van collegiale toetsing worden ingevoerd op korte termijn?

Dit voorstel staat ook in het advies «van rijles naar rijonderwijs». Voor wat betreft het voorstel een systematiek van collegiale toetsing te introduceren, zijn het CBR en de rijnschoolbranche het erover eens dat dit een goed instrument kan zijn. Zoals bekend wordt op dit moment aan een pilot collegiale toetsing op vrijwillige basis gewerkt. Aan uw Kamer is toegezegd dat de eerste resultaten van de pilot worden toegestuurd in het eerste kwartaal van 2022. Om deze maatregel verplichtend in te voeren, is een wijziging van regelgeving nodig op het niveau van een algemene maatregel van bestuur (AMvB).

Kan een minimumaantal lessen verplicht worden gesteld voordat leerlingen een praktijkexamen mogen afleggen bij het CBR?

Het CBR en de rijnschoolbranche zijn het erover eens dat de kwaliteit van opleidingen hoger wordt als het advies van de heer Roemer wordt ingevoerd. Dit wordt geborgd door een combinatie van maatregelen uit het advies, waaronder een nationaal leerplan met verschillende modules (maatregel 2 en 3), het introduceren van een leerlingvolgsysteem (maatregel 4) en een leerportfolio (maatregel 5a). Daarbij is vanuit deze partijen aangegeven dat de focus moet liggen op *kwantitatieve* eisen aan de opleiding met leerdoelen die worden getoetst en niet op *kwantitatieve* eisen, zoals het aantal gevolgde lessen. Wel zou het leerlingvolgsysteem zo moeten worden ingericht dat het aantal lessen inzichtelijk wordt. Om deze maatregelen in te voeren is een wetswijziging nodig.

Er blijkt geen draagvlak te bestaan bij zowel het CBR als de rijnschoolbranche om op korte termijn een minimum aantal lessen te verplichten. Praktische bezwaren die werden aangevoerd is dat het aantal rijlessen nu niet centraal wordt bijgehouden en dat het opzetten van een dergelijk systeem veel tijd en ICT-capaciteit kost bij het CBR en rijnscholen. Inhoudelijk werd aangegeven dat een minimumaantal lessen snel een maximum kan worden en als doel wordt opgevat. Aanvullend was de verwachting dat het niet goed mogelijk is om een objectief minimum aantal lessen te bepalen.

Het advies van zowel het CBR als de rijnschoolbranche is om deze maatregel niet nader uit te werken. Dit laatste ook vanuit de gedachte dat de maatregel niet nodig is op het moment dat er een landelijk (verplicht) leerplan is met een leerportfolio en een leerlingvolgsysteem. Voor de kortere termijn wordt de voorkeur daarom gegeven aan het uitwerken van de mogelijkheden om eisen te stellen aan het slagingspercentage van rijnscholen.

Kan strenger worden opgetreden tegen rijinstructeurs die niet geschikt zijn?

Met IBKI en de rijnschoolbranche is geconstateerd dat maatregel 18 uit het advies («geef IBKI en de Curriculumcommissie Autorijonderwijs (CCA) bevoegdheden om op te kunnen treden tegen slecht functionerende rijinstructeurs») en maatregel 16 («introduceer een nationaal leerplan voor instructeursopleidingen, inclusief stage- en bijscholingsvereisten») op

lange termijn tegemoetkomen aan de wens om strenger op te treden tegen rijinstructeurs die niet geschikt zijn voor hun vak. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen eisen op het gebied van vakbekwaamheid en eisen op het gebied van integriteit/gedrag.

Tegelijkertijd is geconstateerd dat de mogelijkheden om op korte termijn strenger op te treden zeer beperkt zijn, omdat de bevoegdheden van het IBKI om dit te doen op wettelijk niveau zijn vastgelegd. Wel is gekeken naar welke voorstellen op korte termijn, dus binnen de huidige wet- en regelgeving, kunnen worden ingevoerd.

Op dit moment heeft het IBKI twee mogelijkheden om de bevoegdheid van een rijinstructeur, het zogenaamde Wet rijonderricht motorrijvoertuigen (WRM)-certificaat, niet te verlengen of in te trekken. De eerste mogelijkheid is bij de vijfjaarlijkse verlenging van de bevoegdheid van een instructeur. Daarbij dient deze een Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) aan te leveren bij IBKI, naast de andere bijscholingsverplichtingen. Als de rijinstructeur de VOG niet aanlevert, wordt zijn bevoegdheid niet verlengd.

Het intrekken van een WRM-certificaat kan ook aan de orde zijn na onderzoek door IBKI aan de hand van een melding van de politie of de ILT. Deze melding van politie of de ILT is een voorwaarde voor IBKI om een onderzoek te starten. Op dit punt is nog een verbetering mogelijk op korte termijn. Afgesproken is dat het IBKI op zoek gaat naar verbeteringen in de keten. Deze kunnen ertoe leiden dat signalen van politie en justitie over rijinstructeurs sneller bekend zijn bij IBKI. Dat zal IBKI onder meer in overleg met de politie doen, waarbij de gevolgen voor de administratieve lasten bij de politie een aandachtspunt zijn.

Verlengen rijbewijzen van Nederlanders in het buitenland

Het lid Hagen (D66) vroeg tijdens het commissiedebat Verkeersveiligheid van 1 juni jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 942) aandacht voor Nederlanders die vanwege de reisbeperkingen op grond van coronavirus-maatregelen noodgedwongen langer in het buitenland verbleven. Zij konden hun rijbewijs niet verlengen omdat dit in Nederland in persoon moet gebeuren. Naar aanleiding van dit signaal heeft overleg plaatsgevonden tussen het Ministerie van IenW en de Stichting Nederlanders Buiten Nederland.

In samenwerking met de Europese Commissie en de andere Europese lidstaten had mijn voorganger al besloten dat verlopen Nederlandse rijbewijzen vanwege de coronavirus-beperkingen in heel Europa langer mochten worden gebruikt. Afhankelijk van de verloopdatum ging het daarbij om een verlenging van tien of dertien maanden. Een aanvullende uitzondering op het in persoon moeten aanvragen of afhalen van het rijbewijs is niet mogelijk op grond van de bestaande regelgeving en het uitgiftebeleid. Dit komt vooral omdat het Nederlandse rijbewijs ook geldt als identiteitsbewijs, wat hoge waarborgen met zich meebrengt voor de uitgifte ervan.

Objectieve toetsing van scenario's voor het stelsel medische rijgeschiktheid

In 2021 wordt gekeken of het stelsel medische rijgeschiktheid kan worden verbeterd.¹⁴ De aanvankelijke aanleiding hiervoor is dat er eerder opgelopen wachttijden waren voor de medische rijbewijskeuringen. Daarom is destijds wetenschappelijk onderzoeksinstituut SWOV gevraagd

¹⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 890.

onderzoek te doen en hebben zij in oktober 2020 een rapport uitgebracht over het stelsel medische rijgeschiktheid.¹⁵ Zoals in de brief van 1 maart 2021 is aangekondigd, is naar aanleiding van de aanbevelingen uit het rapport gewerkt aan het uitwerken van verschillende scenario's voor het stelsel medische rijgeschiktheid.¹⁶ De scenario's hebben als functie om de uitersten van het speelveld te verkennen en de samenhang tussen maatregelen inzichtelijk te maken. De belangrijkste aspecten van de scenario's zijn geconsulteerd met betrokken organisaties en de scenario's zijn voorgelegd aan burgers middels een nationale raadpleging. Op 28 september 2021 zijn de uitkomsten van de consultatie en nationale raadpleging met uw Kamer gedeeld.¹⁷

Ook zijn de scenario's door Royal HaskoningDHV onderzocht aan de hand van een afweegkader.¹⁸ Dit heeft als doel om de verschillende scenario's objectief te beoordelen op doelmatigheid en uitvoerbaarheid. Ook komen onder meer indicatoren als draagvlak en proportionaliteit aan bod. De beoordeling heeft plaatsgevonden op basis van een aantal expert sessies. In bijlage 1 is de uitkomst van de beoordeling meegezonden¹⁹. Aan de hand van de uitkomsten van de consultatie, nationale raadpleging en de beoordeling aan de hand van het afweegkader wordt een voorkeursscenario ontwikkeld en wederom in detail beoordeeld aan de hand van het afweegkader. Begin 2022 wordt uw Kamer over de uitkomsten daarvan bericht. Dan wordt ook duidelijk of en welke verbetering van het stelsel medische rijgeschiktheid mogelijk is die van toegevoegde waarde is voor de verkeersveiligheid en mensen niet onnodig belemmert.

Stand van zaken ASS

De Gezondheidsraad heeft geadviseerd de verplichte rijtest als onderdeel van de medische keuring voor mensen met autismespectrumstoornissen (ASS) af te schaffen. Het CBR kan nog wel een rijtest opleggen als de psychiater dit adviseert. Dit advies is per juni jl. overgenomen in de regelgeving. Dankzij deze aanpassing neemt het CBR op jaarbasis 5.500 minder rijtesten af en worden betrokkenen niet belast met extra onderzoektijd.

De Gezondheidsraad heeft verder geadviseerd om mensen met ASS een gespecialiseerde rijopleiding te laten volgen die past bij hun behoeften en mogelijkheden. Met IBKI en de rijschoolbranche is dit advies besproken. Het ligt voor de hand om dit advies mee te nemen in het leerplan voor rijinstructeurs dat in het kader van het advies Roemer zal worden ontwikkeld. IBKI verkent op welke wijze dit advies het best kan worden meegenomen. Er is invulling gegeven aan de toezegging van het commissiedebat CBR van 5 oktober jl. om te spreken met een aantal keurend psychiaters die naast hun werk als psychiater betrokken zijn bij een deel van de rijbewijskeuringen voor mensen met een ASS. Met hun is gesproken over het advies van de Gezondheidsraad over de rijgeschiktheidseisen van mensen met ASS.

Men onderschrijft dat het goed zou zijn als er aan de voorkant door het CBR transparanter gecommuniceerd kan worden over welke elementen om welke reden aan bod komen in een rijbewijskeuring voor mensen met ASS. Uit meerdere signalen blijkt namelijk dat de doelgroep vaak niet begrijpt waarom zij gekeurd moeten worden en waarom er bepaalde

¹⁵ Eindrapport van SWOV en AEF naar het stelsel medisch rijgeschiktheid, 19 oktober 2020.

¹⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 901.

¹⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 959.

¹⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 901.

¹⁹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

vragen gesteld worden. Dit geldt ook voor de doelgroep van mensen met ADHD. Daarom zal er door het CBR samen met de betrokkenen bepaald worden welke prioritaire thema's onderdeel moeten zijn van deze rijbewijskeuring. Vervolgens zullen deze thema's verwerkt worden als sjabloon in het verslag van de arts ten behoeve van de rijbewijskeuring. Dit vergt een ICT-aanpassing aan de CBR-zijde.

Daarnaast zal ingezet worden op extra communicatie over waarom bepaalde thema's aan bod komen. Dit zal de dienstverlening toegankelijker en transparanter maken. In de keuzes die worden gemaakt wordt er continu rekening gehouden met de uitgangspunten «eerlijk, begripvol en simpel» die de Nationale ombudsman heeft meegegeven in de brief²⁰ die ik recent heb mogen ontvangen. Per 1 februari 2022 wordt uw Kamer van de stand van zaken van bovengenoemde acties op de hoogte gebracht.

6. Aandacht en gedrag in het verkeer

Verkeersveiligheid voortgezet onderwijs

De motie van de leden Lacin en Von Martels vraagt aandacht voor verkeersveiligheid in het voortgezet onderwijs.²¹ In mei jl. heeft een brainstormsessie plaatsgevonden met een aantal docenten, vertegenwoordigers van de VO-Raad en VVN. In de kamerbrief van 20 mei jl.²² is toegezegd uw Kamer voor het volgend commissiedebat verkeersveiligheid hier nader over te informeren. In de eerdergenoemde brainstormsessie is onder meer benadrukt om aan te sluiten bij de belevingswereld van de jongeren zelf en hun ervaringen centraal te stellen. TeamAlert heeft daarom twee focusgroepen met in totaal 14 jongeren georganiseerd. Belangrijkste conclusie is dat er behoefte is om frequent (minstens één keer per jaar) te leren over verkeersveiligheid in het voortgezet onderwijs. Het liefst als onderdeel van bestaande lessen, waarbij de voorkeur uitgaat naar praktijklessen. Hierbij is het belangrijk dat het gaat om een werkvorm die past binnen de belevingswereld van jongeren.

De resultaten worden vanaf december tot februari onder een grotere groep scholieren – waaronder het Landelijk Actie Komitee Scholieren (LAKS) – getoetst om zo een breder gedragen beeld te krijgen. Deze uitkomsten worden begin 2022 gecombineerd met de inzichten onder docenten en bestuurders van scholen, zodat er een compleet beeld ontstaat en op basis daarvan – samen met het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap – kunnen concrete vervolgacties worden geformuleerd. Hierover wordt u in het voorjaar van 2022 geïnformeerd.

Verbod handheld telefoongebruik op de fiets

De wijziging van artikel 61a van de Wegenverkeerswet (handheld telefoongebruik) is op 1 juli 2019 ingegaan. De evaluatie van deze wetswijziging wordt in december afgerond. Op basis van de eerste analyses kan voorzichtig geconcludeerd worden dat een meerderheid van de verkeersdeelnemers op de hoogte is van de wijziging in 2019. Ook weet een groot deel wat de wijziging inhoudt. De verkeersdeelnemers geven aan dat ze zich door de wetswijziging in 2019 anders zijn gaan gedragen. Een substantieel deel van de verkeersdeelnemers antwoordt dat ze nu een rustige plek zoeken om stil te staan en gebruik te maken van

²⁰ Afschrift brief Reactie op brief nationale ombudsman over medische rijgeschiktheid, 28 september 2021.

²¹ Motie van de leden Lacin en Von Martels over aandacht voor verkeersveiligheid in het voortgezet onderwijs, Kamerstuk 35 591 nr. 9.

²² Kamerstuk 29 398, nr. 936.

hun mobiele elektronisch apparaat. Ook geeft een deel aan dat ze minder berichten zijn gaan lezen en/of schrijven en een deel dat ze handsfree zijn gaan bellen in plaats van handheld. Eén van de meest genoemde redenen om het mobiele elektronisch apparaat minder te gebruiken, is dat de verkeersdeelnemers zelf geen ongeluk willen krijgen of een ongeluk willen veroorzaken. Daarnaast wordt de kans op een boete genoemd als reden om het gedrag te veranderen. Het eindrapport zal met uw Kamer worden gedeeld.

7. Gebruik matrixborden voor weergeven reguliere maximumsnelheden (motie Geurts)

In de schriftelijke beantwoording van vragen tijdens de begrotingsbehandelingen van lenW²³ is aangegeven dat uw Kamer in de verzamelbrief Verkeersveiligheid wordt geïnformeerd over de gesprekken die zijn gevoerd met de klankbordgroep van experts over de verdere uitvoering van de motie van het lid Geurts²⁴ over het toepassen van matrixborden voor het tonen van de (reguliere) maximumsnelheid op matrixborden.

Eerder zijn drie van de vier geplande deelonderzoeken naar deze toepassing afgerond, met als vierde beoogd deelonderzoek een pilot op de weg. Per brief van 25 juni dit jaar²⁵ heb ik uw Kamer geïnformeerd over het unanieme advies van experts van vijf verschillende kennisinstituten (RUG, TU/e, SWOV, TNO, TUD) om het vierde deelonderzoek niet uit te voeren, omdat deze pilot negatieve consequenties kent voor de verkeersveiligheid. Daarom heeft de klankbordgroep aangegeven dat de meerwaarde van de pilot niet meer aanwezig is, gegeven het feit dat de drie andere onderzoeken al eenduidig duiden op risico's voor de verkeersveiligheid.

Naar aanleiding van het aannemen van de motie van het lid Geurts door uw Kamer zijn opnieuw gesprekken gevoerd met de experts van de onafhankelijke klankbordgroep en om te bezien op welke wijze aanvullend onderzoek in de vorm van een pilot op de weg veilig zou kunnen worden uitgevoerd.

De experts van de klankbordgroep hebben hierbij unaniem aangegeven:

1. Drie van de vier beloofde deelonderzoeken naar verkeersveiligheidsaspecten zijn reeds afgerond. Alle drie hebben uitgewezen dat er negatieve effecten zijn voor de verkeersveiligheid indien matrixsignaalgevers permanent de snelheidslimiet met rode rand laten zien.
2. Op basis van de drie al afgeronde deelonderzoeken en de kennis aanwezig bij de zes experts uit de klankbordgroep is vast komen te staan dat het vierde deelonderzoek (de eerder geplande pilot) risico's voor de verkeersveiligheid van weggebruikers met zich meebrengt.
3. Los van de verkeersveiligheidsrisico's van de pilot zelf is er geen meerwaarde dit vierde deelonderzoek uit te zetten. De pilot kan namelijk de risico's zoals reeds gevonden in de eerste drie deelonderzoeken niet wegnemen.
4. De experts van de klankbordgroep willen dan ook niet meewerken aan de verdere opzet van een pilot met matrixborden, gezien de risico's van de pilot zelf en het ontbreken van nut van dit onderzoek vanwege reeds overtuigend bewijs van de veiligheidsrisico's van de beoogde maatregel zoals aangetoond door de drie reeds uitgevoerde onderzoeken.

²³ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 13.

²⁴ Motie van het lid Geurts, Kamerstuk 29 398, nr. 948.

²⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 944.

5. Wel zijn de klankbordgroepleden zeer graag bereid om in een technische briefing aan de Vaste Commissie Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer een nadere toelichting te geven om eventuele onduidelijkheden of misverstanden weg te nemen.

Deze adviezen zijn duidelijk en ik kan, gelet op mijn verantwoordelijkheid als wegbeheerder, niet anders dan deze adviezen opvolgen, ondanks het feit dat ik de wens van uw Kamer begrijp. Ik hecht eraan dat de Kamer ook nader kennis kan nemen van de overwegingen van de hoogleraren van deze onderzoeksinstituten. Daarom verleen ik graag mijn medewerking aan de door de experts aangeboden technische briefing indien uw Kamer daar behoefte aan heeft.

8. Verkeershandhaving

Rijden onder invloed

Te vaak lezen we in de krant over verkeersongevallen waarbij mogelijk sprake is van gebruik van alcohol en/of drugs. Een effectieve aanpak van overtreders die rijden onder invloed van middelen blijft een van de speerpunten voor het verkeersveiligheidsbeleid. Bestuurders die de fout in zijn gegaan krijgen te maken met het bestuurs- en het strafrecht. Het Ministerie van IenW is verantwoordelijk voor de bestuursrechtelijke verkeershandhaving. Dat is gericht op preventie en voorkomen van herhaling. Het Ministerie van IenW werkt nauw samen met het Ministerie van JenV dat verantwoordelijk is voor het strafrechtelijke traject. Dat is gericht op het straffen van overtreeders.

Op dit moment wordt een meer integrale aanpak voor rijden onder invloed (zowel alcohol als drugs) door het Ministerie van IenW ontwikkeld. Het doel van die aanpak is meer kennis over rijden onder invloed te verwerven, meer samenwerkingsverbanden aan te gaan (zoals met verslavingszorg), communicatie en voorlichting (niet enkel voor de burger, maar ook voor zorgprofessionals) en te komen tot een betere aanpak van zware overtreders. Dit gebeurt samen met betrokken ministeries, maatschappelijke partijen en handhavers.

Het stelsel van educatieve maatregelen en onderzoeken uitgevoerd door het CBR is blijvend in ontwikkeling. In 2018 is toegezegd de ondergrens voor het vorderingenonderzoek alcohol (VOA) te verlagen. Mede vanwege andere ontwikkelingen op gebied van rijden onder invloed is besloten het besluit hierover mee te nemen in de integrale aanpak voor rijden onder invloed. Met betrekking tot drugs bestaat nu in de regelgeving enkel het vorderingenonderzoek drugs, waar de bestuurder wordt onderzocht op drugsafhankelijkheid. Wanneer een bestuurder niet drugsafhankelijk is (en drugs recreatief gebruikt), kan een educatieve maatregel drugs (EMD) effectief zijn om herhaling te voorkomen. In een dergelijke cursus zal kennis over stoffen en handelingsalternatieven worden bijgebracht ter gedragsverandering. In 2022 wordt gestart met het ontwikkelen van de EMD door het CBR.

Voor wat betreft de strafrechtelijke aanpak van drugsgebruik in het verkeer, is sinds juli 2017 de wet drugs in het verkeer van kracht. Op grond van deze wet is voor een aantal stoffen een grenswaarde vastgesteld. Indien een dergelijke grenswaarde wordt overschreden, is het strafbaar om deel te nemen aan het verkeer. Naar verwachting zal het WODC in 2022 de evaluatie van deze wet starten. Uw Kamer zal geïnformeerd worden over de uitkomsten van dit onderzoek.

In het voorjaar van 2022 wordt de Kamer geïnformeerd over de integrale aanpak van rijden onder invloed en de ontwikkelingen binnen het stelsel van bestuursrechtelijke maatregelen, waaronder de ondergrens voor het vorderingenonderzoek alcohol (VOA).

Belgische BOB-campagne

In het antwoord op Kamervragen van het lid Postma (CDA) is toegezegd om te kijken of het Belgische initiatief, met een BOB-sleutelhanger in de naam van een slachtoffer voor een dronken bestuurder, interessant is om over te nemen. Er komt in België vermoedelijk geen evaluatie op dit initiatief en het is onduidelijk of het een vervolg krijgt. Het was een actie van Ouders van Verongelukte Kinderen en niet een campagne van de overheid die standaard wordt geëvalueerd. Het beeld bij de Nederlandse campagne-experts is dat het geschikt kan zijn als media-stunt om kort extra aandacht te geven aan een onderwerp, maar dat het niet iets is om op te nemen in de campagne. De BOB-campagne in Nederland laat juist op een luchtige manier de voordelen van het gewenste gedrag zien en geeft een handelingsperspectief. Een sleutelhanger in de vorm van de naam van een overleden kind past hier niet bij. Het staat partners van de BOB-campagne uiteraard vrij om een vergelijkbare actie als in België te initiëren, te organiseren.

Stand van zaken implementatie CFT advies

In de voortgangsrapportage van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van 20 mei jl. heeft de Minister van Justitie en Veiligheid aangegeven dat ter implementatie van het CFT-advies voor het verhogen en verlagen van verkeersboetes verschillende wijzigingen moeten worden doorgevoerd.²⁶ Zo wordt een strafvorderingsrichtlijn van het OM aangepast en worden bij AMvB de boetetarieven aangepast in de bijlage bij de Wet administratief-rechtelijke handhaving verkeersvoorschriften. Deze AMvB is inmiddels in procedure gebracht. Vaststelling daarvan is naar verwachting kort na de jaarwisseling. Na vaststelling zullen de gewijzigde boetetarieven moeten worden verwerkt in de systemen van de uitvoerende partijen. Ook hiervoor is nog enige tijd nodig. De in de voortgangsrapportage genoemde streefdatum voor inwerkingtreding van 1 januari 2022 wordt daardoor niet gehaald. De inwerkingtreding zal op 1 maart 2022 zijn.

Vernieuwing handhavingsaanpak beginnende bestuurder

Ter uitvoering van LAP-maatregel «Invoeren nieuwe aanpak beginnende bestuurder» is onderzoek naar de bestaande aanpak van beginnende bestuurders in andere landen en mogelijke handhavingsmaatregelen voor in Nederland gedaan. Dit rapport treft u in bijlage 2 aan²⁷. Uit het rapport blijkt onder meer dat de groep beginnende bestuurders een diverse groep is. Daarnaast hebben beginnende bestuurders in het algemeen weinig kennis van de bestaande beginnersregeling («het puntenrijbewijs»). Ook werken de bestaande handhavingsmaatregelen die recidive moeten voorkomen niet voor de kleine groep recidiverende beginnende bestuurders. Het rapport wordt met de bestuursrechtelijke en strafrechtelijke ketenpartners van het Ministerie van IenW en het Ministerie van JenV besproken en vervolgens worden de vervolgstappen voor een vernieuwde aanpak in kaart gebracht. U wordt in het voorjaar van 2022 verder geïnformeerd.

²⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 936.

²⁷ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Effectiever maken van gedragsinterventies van het CBR

De motie van het lid Postma²⁸ verzoekt te onderzoeken hoe de huidige Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) kan worden verbeterd. In overleg met het Ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV), het CBR, het Openbaar Ministerie (OM) en de politie is verkend welke verbetering nodig is. In de huidige EMG zitten relatief veel mensen die bij justitie bekend zijn en ook op andere terreinen dan alleen verkeer normoverschrijdend gedrag vertonen. Experts hebben zodoende geadviseerd eerder in te grijpen en te voorkomen dat de groep zware overtredders verhardt.

Zware overtredders die in het verkeer overtreddingen plegen, waaronder de maximumsnelheid met meer dan 50 km/u tot 60 km/u *binnen* de bebouwde kom overschrijden, kunnen naast een strafrechtelijke veroordeling ook met een educatieve maatregel over gedrag worden bijgestuurd. Onderzocht is hoe het gedrag van deze groep zware verkeersovertredders kan worden aangepast. Middels een probleem- en gedragsanalyse (onder meer door experts en een bureaustudie) is onderzocht wat een effectieve wijze is. De doelgroep en hun gedragsdeterminanten zijn in kaart gebracht. Met deze kennis wordt de gedragsinterventie «Lichte EMG» (LEMG) het komend jaar door het CBR ontwikkeld en wordt de invulling van deze LEMG dusdanig gemaakt dat de cursus op het type deelnemer kan worden toegespitst. Hiervoor is het ook nodig de criteria voor instroom te verruimen, zodat ook «first offenders» die de maximumsnelheid met meer dan 50 km/u tot 60 km/u *buiten* de bebouwde kom overschrijden, worden gemeld bij het CBR. Deze grotere groep «first offenders» krijgt met een LEMG de kans hun gedrag aan te passen door in de cursus te reflecteren op het gedrag en de risico's. Door dit grotere bereik komen overtredders in beeld wanneer het gedrag naar verwachting nog te veranderen is. Dit traject verandert niets aan het huidige strafrechtelijk traject voor deze overtredding. Ook bij de politie is draagvlak een lichtere maatregel te ontwikkelen voor deze «first offenders». Dit zal naar verwachting leiden tot een grotere instroom aan mededelingen van de politie aan het CBR. Op basis van de mededelingen kan er dan een LEMG worden opgelegd. Voor de recidivisten in gevaarlijk rijgedrag en voor de ernstigere gevallen (meer dan 60 km/u te hard) blijft de instroom in de huidige EMG in stand.

Verkenning technische oplossingen voor zware overtredders

Tegelijkertijd is er een groep bestuurders die naar verwachting niet positief te beïnvloeden is met een gedragsinterventie. Die bestuurders krijgen uiteindelijk via het mededelingenproces van het CBR een rijvaardigheidsonderzoek opgelegd, waarbij zij moeten aantonen veilig te kunnen rijden. Voor deze groep bestuurders kunnen technische oplossingen zinvol zijn. In de initiatiefnota van het lid Postma (CDA) om de aanpak van hufterig gedrag in het verkeer tegen te gaan wordt een snelheidsbegrenzer gesuggereerd. Echter, uit eerder onderzoek naar een snelheidsslot, bleek dit instrument fraudegevoelig te zijn. Daarnaast wordt verwacht dat deze groep risicovolle gedragingen blijft vertonen. Met onder andere het Fonds Slachtofferhulp en het CBR wordt verkend in hoeverre het mogelijk is om met modernere technieken recidivisten tot veilig gedrag te bewegen. Naast technische uitdagingen spelen juridische en privacyaspecten een belangrijke rol. Deze worden op dit moment in

²⁸ Motie van het lid Postma, Kamerstuk 29 398, nr. 833.

kaart gebracht. De Kamer wordt in het eerste kwartaal van 2022 verder geïnformeerd.

Verkenning kansen op pakkans en communicatie

Een expertgroep bestaande uit onder meer de SWOV, het Fonds Slachtofferhulp, de reclassering, het CBR, het OM, de politie en beide departementen bekijkt de suggesties uit de initiatiefnota. Daarnaast verkennen deze experts ook andere kansen, zowel op het terrein van het Ministerie van JenV als het Ministerie van IenW. Enkele acties zijn het vergroten van de subjectieve pakkans, manieren om bestuurders eerder te waarschuwen voor de gevolgen van het rijgedrag bijvoorbeeld via communicatie en de in de initiatiefnota genoemde campagne gericht op vrienden van de overtreders. In het voorjaar van 2022 wordt de Kamer geïnformeerd welke acties uit de expertgroep kansrijk en effectief worden geacht.

Aanpak tellerfraude

Op 11 juni 2019 heeft de Minister van Justitie en Veiligheid u geïnformeerd over de aanpak van tellerfraude.²⁹ Sindsdien zijn er verschillende maatregelen getroffen in de aanpak van tellerfraude: er is een verbod ingesteld op tellerblokkade-apparatuur, een verplichting tot de registratie van tellerstand van motorfietsen en bij ieder garagebezoek wordt nu de tellerstand geregistreerd.³⁰

Daarnaast is een pilot uitgevoerd waarbij tellerstand zijn uitgewisseld tussen België en Nederland bij import en export van auto's. Aangezien uit de evaluatie van deze pilot is gebleken dat de toegevoegde waarde van deze uitwisseling groot is, gaat de RDW door met deze werkwijze. De RDW onderzoekt daarnaast nog andere mogelijkheden om tellerstand uit te wisselen met andere lidstaten en met fabrikanten. De RDW geeft prioriteit aan de lidstaten van waaruit de meeste voertuigen worden ingeschreven in Nederland: Duitsland en Frankrijk. Omdat de uitwisseling met lidstaten en fabrikanten de nodige afstemming met andere landen en internationale partners vergt, kan hiervoor nog geen concreet tijdspad worden gegeven. Zodra hier meer over bekend is, wordt uw Kamer nader geïnformeerd.

Aanpak dB-killers motorvoertuigen (met name motoren)

Overmatige geluidsproductie door motorvoertuigen kan leiden tot (ernstige) hinder bij andere verkeersdeelnemers en omwonenden. Eerder is hiervoor ook via Kamervragen aandacht gevraagd.³¹ Op verzoek van het ministerie onderzoekt de RDW of een verbod op het gebruik van niet-goedgekeurde uitlaten (waaronder verwijderbare dB-killers) kan helpen om het overmatig geluid van motorvoertuigen aan te pakken. Doel is dat de handhaving wordt vereenvoudigd. De rapportage van de RDW komt in het voorjaar van 2022 waarna concrete acties ingezet kunnen worden. Uw Kamer wordt hier dan over geïnformeerd.

²⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 706. Deze brief is mede namens de Minister van IenW gestuurd, en betrof ook de motie van het lid Remco Dijkstra waarin de regering werd verzocht de fraude met kilometerstanden adequaat aan te pakken (Kamerstuk 29 398, nr. 645).

³⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 843.

³¹ Aanhangsel Handelingen II 2021/22, nr. 498.

Gebruik van camera's voor handhaving op roodkruisnegatie

Uw Kamer heeft de afgelopen jaren diverse keren de wens geuit om camera's van Rijkswaterstaat (RWS) te kunnen gebruiken voor handhaving op roodkruisnegatie. Eerder is uw Kamer al geïnformeerd over het feit dat het vanwege technische en juridische redenen niet mogelijk is om de camera's van RWS boven de weg hiervoor te gebruiken.^{32, 33}

Naar aanleiding van de motie van het lid Remco Dijkstra³⁴ (VVD) over het gebruik van camera's op de auto van de wegininspecteurs voor de handhaving op roodkruisnegatie is door RWS wel besloten de camera's op de auto's van de wegininspecteur-BOA hiervoor in te zetten. De auto's die sinds 2019 worden aangeschaft voor wegininspecteurs (WIS), beschikken standaard over een 360 graden-camera. Deze camera's zijn – met het oog op het toenemend aantal aanrijdingen met (stilstaande) WIS-voertuigen – aangeschaft om een aanrijding met een WIS-voertuig te kunnen evalueren. RWS heeft gekeken of ze ook ingezet kunnen worden voor uitgestelde waarneming door een wegininspecteur-BOA's (WIS-BOA). De camerabeelden dienen in dit geval niet als bewijsmateriaal, maar kunnen wel worden teruggekeken. Hiermee wordt de veiligheid van de WIS-BOA verhoogd: de WIS-BOA hoeft niet meer handmatig het kenteken te noteren in een notatieblokje of er een foto van te maken. Bovendien zorgt dit ervoor dat er geen kentekens gemist of vergeten worden. De camera is daarmee effectiever en zorgt ervoor dat de wegininspecteur zich kan concentreren op zijn taak als gastheer en hulpverlener op de weg, zoals het veilig afhandelen van een incident.

Eerder is uw Kamer geïnformeerd over het feit dat RWS werkt aan een visie op zijn rol als handhaver.³⁵ Deze visie is inmiddels gereed.³⁶ Belangrijkste uitkomst is dat de huidige taakopvatting van RWS leidend blijft: de wegininspecteur is primair gastheer en hulpverlener op de weg. Dit betekent ook dat de bestaande handhavende taken van de WIS-BOA niet worden uitgebreid.³⁷ Voor de uitvoering van de motie van het lid Remco Dijkstra betekent dit concreet dat de camera's alleen gebruikt worden bij de handhaving op de feitcodes waartoe de WIS-BOA bevoegd is.³⁸ Handhaven op roekeloos rijgedrag (een zogenaamde «artikel 5-over-treding»), zoals de motie ook verzoekt, is en blijft voorbehouden aan de politie; RWS is hier niet toe bevoegd.

Zoals eerder aan uw Kamer gemeld hebben RWS, het Openbaar Ministerie (OM) en de politie een proef uitgevoerd en afgerond met een camera van het OM, die zowel een rood kruis als het kenteken van een voertuig automatisch kan vastleggen³⁹. Een belangrijk aandachtspunt uit deze proef was het vinden van geschikte locaties. In die brief is ook toegezegd dat RWS samen met de politie en het OM de inzet van camera's voor roodkruisnegatie verder verkent. Op 25 mei 2020 is uw Kamer geïnformeerd over het feit dat deze verdere verkenning bij de visie van Rijkswaterstaat op zijn handhavingstaken betrokken wordt.⁴⁰ Zoals hierboven beschreven is deze visie onlangs afgerond. RWS zal met het OM en de politie bespreken wat de uitkomst van deze visie (RWS blijft primair

³² Kamerstuk 29 398, nr. 843.

³³ Kamerstuk 29 398, nr. 889.

³⁴ Motie van het lid Remco Dijkstra, Kamerstuk 35 086, nr. 10.

³⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 827.

³⁶ Visie verkeershandhaving hoofdwegennet: Rijkswaterstaat Rapportendatabank (overheid.nl).

³⁷ De WIS-BOA handhaaft nu op roodkruisnegatie, hoogteoverschrijding bij tunnels, oneigenlijk stilstaan op vluchtstrook en rijden op vluchtstrook.

³⁸ Weginspecteurs: veilige en goede doorstroming | Rijkswaterstaat.

³⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 783.

⁴⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 827.

hulpverlener en gastheer op de weg) betekent voor een eventueel vervolg van de pilot.

Mobiele flitspalen

De Minister van Justitie en Veiligheid heeft in zijn brief van 13 oktober jl. aangaande flitspalen gemeld dat het parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) en de politie de mogelijkheid te onderzoeken om de mobiele flitspaal toe te voegen aan het beschikbare handhavingsmiddelenpalet.⁴¹ Inmiddels hebben gesprekken tussen CVOM en politie opgeleverd dat het parket CVOM voornemens is om vervolg te geven aan de pilots omtrent de mobiele flitspaal met een landelijke uitrol. Deze handhavingsinnovatie die de afgelopen periode in pilotvorm bij een aantal wegbeheerders is getest, is een geschikt middel gebleken tussen de mobiele radarcontroles en de vaste flitspaal en draagt bij aan de handhaving op snelheidsovertredingen. Zoals gemeld in de brief, eindigen de pilots van het parket CVOM in december 2021.

Buitenlandse verkeersboetes

Jaarlijks krijgt het Ministerie van JenV vragen over de inning van verkeersboetes begaan door buitenlandse kentekenhouders in Nederland. Regelmatig wordt er gevraagd wat de inningspercentages van deze boetes zijn en hoe het kan dat een deel van de buitenlandse verkeersovertreeders «ermee wegekomen» door niet hun boete te betalen. Uw Kamer heeft tijdens het commissiedebat strafrechtelijke onderwerpen van 3 juni jl. gevraagd in hoeverre Nederlandse kentekenhouders verkeersboetes betalen, die zij vanuit andere landen opgestuurd krijgen. Daarom start het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum in 2022 een onderzoek naar de inning van deze buitenlandse verkeersboetes die aan Nederlanders zijn opgelegd, als ook naar de inning van de boetes van buitenlanders in Nederland opgelegd. De Minister van Justitie en Veiligheid verwacht de resultaten in de tweede helft van 2022 met uw Kamer te kunnen delen.

9. Voertuigtoelating en -eisen

Voor de zomer is het kader Licht Elektrische Voertuigen met uw Kamer gedeeld. Hierover zijn op 6 oktober jl. door de vaste commissie voor IenW feitelijke vragen gesteld. De beantwoording van deze vragen wordt separaat, voor het commissiedebat verkeersveiligheid, aangeboden aan uw Kamer.

Gehandicaptenvoertuigenkader

In de Kamerbrief van 7 juli jl. is aangekondigd dat de RDW, naar aanleiding van hun advies in de beleidsvormende fase, een verdiepend onderzoek zou doen naar randvoorwaarden voor een nieuw kader voor gehandicaptenvoertuigen.⁴² De komende periode gaan het ministerie en de RDW over de eerste resultaten van dit onderzoek het gesprek aan met de brancheorganisatie van de fabrikanten van deze voertuigen (Firevaned), SWOV, diverse inspectiediensten, het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, met de VNG en met de belangenorganisaties voor ouderen en mensen met een beperking. De input uit deze gesprekken gebruikt de RDW om hun onderzoek te finaliseren. Via deze stappen wil het ministerie het kader verder uitwerken, maar ook de gevolgen voor de gebruikers en fabrikanten goed in beeld brengen. Op

⁴¹ Kamerstuk 29 398, nr. 961 en de bijbehorende bijlage.

⁴² Kamerstuk 29 398, nr. 953.

basis van deze gesprekken wordt het nieuwe kader voor gehandicapten-voertuigen verder uitgewerkt, waarbij de veiligheid van deze voertuigen en de mobiliteit van de gebruiker centraal staan. Voor de zomer van 2022 zal uw Kamer hier verder over worden geïnformeerd.

Toepassing van het convenant met de kinderopvang over de inzet van de BSO-bus

Ten behoeve van de aanwijzing van de BSO-bus als bijzondere bromfiets is een convenant gesloten tussen de vertegenwoordigers van de kinderopvang en het ministerie. Dit convenant regelt dat alle bestuurders van de BSO-bus minimaal 18 jaar oud zijn en een op de BSO-bus gerichte rijopleiding hebben gevolgd en dat er veilige routes worden vastgesteld en gebruikt. In combinatie met deze voorwaarden mogen tien kinderen worden vervoerd in de BSO-bus.

De sector monitort zelf steekproefsgewijs de uitvoering van het convenant en rapporteert hierover aan het ministerie. De BSO-bus is per 3 november 2020 toegelaten tot het verkeer op de weg. De eerste steekproef is gehouden in het voorjaar van 2021, na de beëindiging van de lockdown vanwege het coronavirus. Alle benaderde kinderopvanglocaties hebben aan de steekproef meegewerkt en hebben aangetoond dat zij de vastgestelde veilige routes daadwerkelijk gebruiken en ook dat de BSO-bussen worden bestuurd door bestuurders van minstens 18 jaar die de op de BSO-bus gerichte rijopleiding hebben gevolgd. Een tweede steekproef wordt gehouden in het najaar van 2021.

Communicatie over individuele aanvragen en wijzigingen

Op dit moment loopt de behandeling van een wijzigingsverzoek van de aanwijzing van de BSO-bus. Deze wijziging is nodig, vanwege de technische aanpassing aan het voertuig. De aanpassing is door de RDW beoordeeld en akkoord bevonden. Op grond van de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen moeten aanwijzingen, wijzigingen en intrekkingen van bijzondere bromfietsen worden medegedeeld in de Staatscourant. Dat zal voor voornoemde wijziging ook gebeuren.

Omdat de BSO-bus een lange voorgeschiedenis kent met het tragische ongeval in Oss werd uw Kamer geïnformeerd over alle stappen in het proces van aanwijzing, toelating en wijzigingen van dit voertuig. Voor andere voertuigen gebeurt dit niet. Om de wijze van communicatie over bijzondere bromfietsen in lijn te brengen met andere voertuigen, zullen aanwijzingen en wijzigingen hierop in beginsel alleen nog via de Staatscourant worden bekendgemaakt. Wanneer de RDW onafhankelijke toelatingsinstantie voor deze voertuigen is, zal de mededeling in de Staatscourant vervallen en zal plaatsing in het register typegoedkeuring hiervoor in de plaats komen.

Helmplicht voor snorfietzers

Zoals aangegeven in de brief aan uw Kamer⁴³ van 21 oktober jl. wordt gestreefd naar een snelle en zorgvuldige invoering van de helmplicht voor snorfietzers om de verkeersveiligheid te verbeteren. Uw Kamer heeft op 9 november jl. de motie van de leden Geurts en Hagen⁴⁴ aangenomen, die verzoekt om inwerkingtreding van de helmplicht voor snorfietzers per 1 juli 2022, in plaats van 1 januari 2023.

⁴³ Kamerstuk 29 398, nr. 965.

⁴⁴ Motie van de leden Geurts en Hagen over een helmplicht voor snorfietzers per 1 juli 2022, Kamerstuk 35 925 XII, nr. 41.

Na behandeling in uw Kamer wordt het ontwerpbesluit voorgelegd aan de Raad van State voor advies. Vervolgens wordt het nader rapport opgesteld waarna publicatie in het Staatsblad plaatsvindt. Publicatie van het besluit tot invoering van de helmplicht is naar verwachting op zijn vroegst op 1 maart 2022 mogelijk. Uitgaande van de gebruikelijke termijnen zou dit half april 2022 zijn. In het ontwerpbesluit is, mede op basis van de resultaten van de internetconsultatie, opgenomen dat er minimaal een half jaar tussen publicatie en invoering zal zitten. Deze periode is nodig om burgers en bedrijven voor te bereiden op de komende maatregel middels communicatie en zodat zij voldoende tijd hebben om geschikte helmen in te kopen en aan te schaffen. Net als in vele sectoren kampen fabrikanten, importeurs en leveranciers in de helmenbranche met leveringsproblemen. Het is onduidelijk of en hoe de productie van de helmen zich in de nabije toekomst zal ontwikkelen. Begin oktober jl. was de inschatting van de branche dat de levertijden tussen de 12 en 14 maanden liggen. Het is daarom zeer goed voorstelbaar dat mensen op 1 juli 2022 nog niet over een geschikte helm kunnen beschikken. Dit leidt er mogelijk toe dat er onveilige helmen worden aangeschaft en het wordt als knellend ervaren met betrekking tot de handhaving. Gelet op bovenstaande heb ik de motie ontraden.

Tegelijkertijd neem ik het signaal van uw Kamer serieus. Daarom is nogmaals scherp naar het tijdpad gekeken en zijn opties in kaart gebracht. Een periode van gedogen en enkel waarschuwingen geven wordt door het Ministerie van JenV onacceptabel gevonden vanwege precedentwerking. Ook vanuit het belang van duidelijke communicatie vanuit de overheid wordt gedogen niet als werkbare oplossing gezien.

Echter, een eerdere inwerkingtreding dan 1 januari 2023, rekening houdend met de uitvoerbaarheid van de maatregel voor bedrijven, voor burgers en voor handhaving, is mogelijk als de vaste verandermomenten van 1 januari en 1 juli voor nieuwe regels losgelaten worden. Dit is niet gebruikelijk, maar in dit geval nodig om zowel de uitvoerbaarheid te dienen als aan de wens van uw Kamer tot snelle invoering van de helmplicht tegemoet te komen. Daarom ben ik voornemens om de helmplicht voor snorfietsers zes maanden na publicatie in te laten gaan. Ik zal mij inspannen de gebruikelijke termijnen voor het resterende proces tot publicatie te bespoedigen om zo per 1 september 2022 de maatregel in werking te laten treden.

10. Verkeersregels en een afweegkader

Veiligheidsinformatie in wegkantsystemen en in voertuigen

De informatielevering naar weggebruikers is gefragmenteerd. Dat terwijl veiligheidswaarschuwingen een groot positief effect hebben op veiligheid voor zowel die van bestuurders als hulpverleners. Zo kan er met filestaart waarschuwingen een groot deel van de kop-staartbotsingen worden voorkomen. In 2025 komt er -naar verwachting- een vorm van dienstverplichting in Europese wetgeving. Nederland gaat daar niet op wachten. Mede dankzij de publieke data investeringen kunnen er nu al bepaalde prioritaire veiligheidsinformatie in-car worden verkregen. Daarmee wordt ook een belangrijke stap gezet in het maken van een digitale equivalent van wegkantsystemen daar waar deze niet staan. In de Kamerbrief over de voortgang Strategisch Plan Verkeersveiligheid van mei jl.⁴⁵ is aangegeven dat de Kamer na de zomer wordt geïnformeerd over de manier waarop (onder andere) geactiveerde rode kruizen en filestaartbeveiliging zichtbaar worden in de navigatiesystemen. Om waarschuwingen als rood kruis,

⁴⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 936.

nood- en hulpdiensten (en meer) te realiseren, is het Ministerie van IenW in gesprek met een aantal van de grootste serviceproviders in Nederland. Meer informatie hierover wordt in de Kamerbrief Voortgangsbrief Smart Mobility besproken die uw Kamer binnenkort ontvangt.

Verkeersveiligheid bij wielervedstrijden

Om de wensen voor de organisatie van wielervoertuigen en de beschikbare politie(motor)capaciteit zo goed mogelijk bij elkaar te kunnen brengen, wordt door de politie, de Koninklijke Nederlandsche Wielren Unie (KNWU) en organisatoren ingezet op de no-regretmaatregelen 1 t/m 4 uit het rapport van Mobycon⁴⁶:

1. Meer en betere afstemming over de wedstrijdkalender: (structurele) samenwerking tussen politie en wedstrijdorganisatie over capaciteit.
2. Politie-inzet gedeeltelijk vervangen door burgermotards (motor-verkeersregelaars): de politiemotard achter de ambulance en geluidswagen vervangen door burgermotards (deze motards hoeven niet rijdend aanwijzingen te geven).
3. Inzet van meer (vrijwillige) verkeersregelaars.
4. Het zorgen voor meer herkenbaarheid en duidelijkheid rond de wielervoertuigen: de weggebruiker duidelijk maken hoe de wielervoertuigen eruitziet zodat risico's voor weggebruikers duidelijk worden.
5. Door het Ministerie van IenW wordt ingezet op maatregel 5:
6. Onderzoek naar de gedoogsituatie rond het overtreden van verkeersregels.

De Kamer wordt over de evaluatie van de no-regretmaatregelen in het najaar van 2022 geïnformeerd, in de veronderstelling dat in 2022 voldoende ervaring opgedaan kan worden in een wielervoertuigen seizoen waarin wedstrijden door kunnen gaan in verband met coronavirus-maatregelen.

Daarnaast is er in juli van dit jaar een motie ingediend voor een pilot met gecertificeerde, goed opgeleide burger motor-verkeersregelaars.⁴⁷ Afgelopen maanden zijn de mogelijkheden van deze pilot bestudeerd. Binnen de huidige juridische kaders is een dergelijke pilot, waarbij burgermotards rijdend verkeersregelende taken uitvoeren, niet mogelijk. Dit komt, omdat de experimenteerbepaling in de Wegenverkeerswet 1994 niet voldoende ruimte biedt.

Daarnaast is per AMvB⁴⁸ vastgelegd dat alleen politie, wegingspecteurs van RWS en transportbegeleiders bij het uitoefenen van hun functie rijdend het verkeer mogen regelen. Om een pilot uit te kunnen voeren, moet de Wegenverkeerswet 1994 of het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) worden gewijzigd, waarbij rekening moet worden gehouden met een doorlooptijd van een jaar.

Ondertussen worden ook de andere aspecten die meespelen bij de veilige inzet van burger motor-verkeersregelaars bestudeerd, zoals de eisen aan opleiding en training en de verwachte kosten. Wanneer de resultaten hiervan bekend zijn, kan een besluit genomen worden over een eventuele pilot, waarna bij een positief besluit de BABW gewijzigd zou moeten worden. Hierbij wordt nogmaals benadrukt dat voor een pilot geen concessies aan de verkeersveiligheid kunnen worden gedaan.

⁴⁶ Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 886.

⁴⁷ Motie van de leden Alkaya en Rudmer Heerema over de ondersteuning door motoragenten bij wielervedstrijden, Kamerstuk 29 398, nr. 951.

⁴⁸ Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW).

Afwegingskader 30km/h

Om uitvoering te geven aan de motie van de leden Kröger en Stoffer, is een afwegingskader 30 km/u ontwikkeld (zie bijlage 3).^{49, 50} Het afwegingskader is opgesteld door kennisplatform CROW in samenwerking met een werk- en klankbordgroep. In de werkgroep namen SWOV en enkele gemeenten deel. In de klankbordgroep zaten vertegenwoordigers van de VNG, enkele gemeenten, het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI), Hogeschool Windesheim, het Ministerie van JenV, het OM, de politie, Samenwerkingsverband DOVA, de Fietzersbond, de ANWB en VVN. Ook heeft er een separaat overleg plaatsgevonden met OV-organisaties.⁵¹

Het afwegingskader 30 km/u is een handreiking voor gemeenten, waarmee zij een afweging kunnen maken of de snelheidslimiet van een weg in de bebouwde kom naar 30 km/u kan. Bij het gebruik van het afwegingskader is in beginsel een maximumsnelheid van 30 km/u het uitgangspunt. Alleen als dat wenselijk en veilig mogelijk is, krijgen wegen met de ontsluitings- en/of doorstromingsfunctie een maximumsnelheid van 50 km/u volgens het afwegingskader. Daarnaast beveelt CROW aan om een aantal aspecten nog verder uit te werken of te onderzoeken. Dit gaat onder meer over de uitwerking van de inrichtingskenmerken van een nieuwe wegcategorie GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met 30 km/u) en de juridische vervolgstappen om het toepassen van een GOW30 mogelijk te maken, het doen van onderzoek naar de daadwerkelijke effecten op onder meer de verkeersveiligheid, OV en nood- en hulpdiensten en het faciliteren van een gestructureerde discussie over de voor- en nadelen van 30 km/u als norm voor binnen de bebouwde kom.

In overleg met eerdergenoemde organisaties wordt de komende tijd bekeken hoe deze aanbevelingen verder kunnen worden uitgewerkt. Over de uitkomsten hiervan wordt uw Kamer in het voorjaar van 2022 geïnformeerd.

Aanpassing Arbeidstijdenbesluit vervoer (Atbv) door Brexit

Binnen de EU gelden voor rij- en rusttijden en de tachograaf de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014. Deze Verordeningen worden bestuursrechtelijk gehandhaafd via het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Nu het Verenigd Koninkrijk (VK) niet langer onderdeel is van de EU, zijn deze verordeningen niet meer van toepassing op vervoer van, naar en door het VK.

In het Brexit-akkoord, ook wel de Handels- en Samenwerkingsovereenkomst (HSO) genoemd, is opgenomen dat op goederenvervoer over de weg bijlage 31 van de HSO van toepassing is. Op 5 oktober jl. heeft het ministerie daarom, mede namens het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, besloten om door middel van een algemene maatregel van bestuur (AMvB) het Arbeidstijdenbesluit vervoer te wijzigen. Met deze wijziging kunnen ook overtredingen op het gebied van rij- en rusttijden en het gebruik van de tachograaf bij het vervoer van, naar en door het VK volledig worden gehandhaafd. Het is overigens wel zo dat handhavingsinstanties, ongeacht deze wijziging van het Atbv, altijd de mogelijkheid hebben in te grijpen als een bestuurder de verkeersveiligheid in gevaar brengt, bijvoorbeeld door een bevel tot staken van de arbeid (paragraaf

⁴⁹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁵⁰ Nader gewijzigde motie van de leden Kröger en Stoffer over 30 km/u in de bebouwde kom als leidend principe hanteren ter vervanging van die gebruikt onder Kamerstuk 29 398, nr. 871, Kamerstuk 29 398, nr. 872.

⁵¹ Kamerstuk 29 398, nr. 957.

8.2 van de Arbeidstijdenwet) op te leggen. De wijziging van het Atbv is gepubliceerd op 22 oktober in het Staatsblad.⁵²

11. Verkeersongevallenregistratie

Wetsvoorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet voor verkeersongevallenregistratie

Op 20 mei 2021 is uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van 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.⁵³

Destijds was de verwachting dat het wetsvoorstel eind dit jaar aan uw Kamer aangeboden kon worden. Dit blijkt echter niet haalbaar. Ten behoeve van het wetsvoorstel is bij verschillende partijen juridisch advies ingewonnen, waaronder de Autoriteit Persoonsgegevens. Een aantal adviezen is later dan gepland opgeleverd. Bovendien blijkt dat voor het wetsvoorstel nadere analyse nodig is, om exact vast te stellen welke persoonsgegevens worden verwerkt en hoe ze worden verwerkt. Dit is noodzakelijk om een juridisch sluitende grondslag te kunnen creëren waarmee aan alle eisen van de Algemene verordening gegevensbescherming wordt voldaan. Het streven is om het wetsvoorstel uiterlijk najaar 2022 aan uw Kamer aan te bieden.

Deze vertraging heeft ook gevolgen voor de implementatie van Richtlijn (EU) nr. 2019/1936 over het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. Deze richtlijn schrijft voor dat beheerders van een weg bij het ontwerp, de aanleg en in de gebruiksfase ervan bepaalde procedures uitvoeren ten behoeve van de verkeersveiligheid. De implementatie van de richtlijn wordt hoofdzakelijk geregeld in een nieuwe algemene maatregel van bestuur (AMvB). Voor implementatie is een formele wettelijke basis vereist. Vanwege de samenhang tussen de richtlijn en de verkeersongevallenregistratie, was er in eerste instantie voor gekozen om deze basis te creëren met het bovengenoemde wetsvoorstel. Inmiddels is echter geconstateerd dat voor de verkeersongevallenregistratie nader onderzoek nodig is om exact vast te stellen welke (en hoe) persoonsgegevens worden verwerkt. De vertraging van het wetsvoorstel zorgt ervoor dat de deadline voor implementatie van de richtlijn van 17 december 2021 niet gehaald zal worden. Het is echter van belang het proces van implementatie zoveel mogelijk te bespoedigen om verdere vertraging te voorkomen. Om deze reden wordt er nu voor gekozen een apart wetsvoorstel in te dienen voor de implementatie van de richtlijn. Naar verwachting zal de benodigde wet- en regelgeving ter implementatie van de richtlijn in de tweede helft van 2022 in werking treden.

12. Modernisering RDW-erkenningstelsel

Private organisaties, zoals garagebedrijven, postloketten en voertuigimporteurs, kunnen een publieke taak uitvoeren binnen de voertuigketen. Hierbij valt te denken aan het uitvoeren van de algemene periodieke keuring (APK), het tenaamstellen van voertuigen of het afmelden van voertuigen voor export of demontage. Hiervoor moeten deze organisaties een erkenning hebben van de Dienst Wegverkeer (RDW). De RDW houdt vervolgens toezicht op deze erkenninghouders (in totaal betreft dit ongeveer 30.000 bedrijven).

⁵² Stb. 2021, nr. 486.

⁵³ Kamerstuk 29 398, nr. 936.

Het huidige erkenningstelsel is inmiddels 25 jaar oud en is verankerd in de Wegenverkeerswet 1994 (Wvw 1994). Er is zowel vanuit de branche als vanuit de RDW behoefte aan modernisering van het stelsel. Het huidige erkenningstelsel en de bijbehorende eisen sluiten namelijk niet meer goed aan bij de dagelijkse praktijk. Het huidige erkenningstelsel gaat bijvoorbeeld nog uit van fysieke verschijning bij overdrachten, terwijl in de markt inmiddels gehandeld wordt via internet, en er diverse (private) leaseconstructies bestaan. Daarnaast mist het huidige stelsel instrumentarium om fraude door en criminaliteit bij erkenninghouders aan te pakken.

Onder de noemer «MERK» (Modernisering Erkenningen) is er de afgelopen jaren uitvoerig overleg geweest met de branche en de RDW. Dit heeft geleid tot een voorstel voor een nieuw erkenningstelsel. De voornaamste wijziging in dit nieuwe stelsel is de introductie van de basiserkenning. Via deze basiserkenning wordt een aantal eisen gesteld aan een bedrijf, voordat dit in aanmerking kan komen voor één van de specifieke erkenningen (zoals APK of tenaamstellen). Door deze eisen worden wangedrag en criminaliteit bij de erkenninghouders geweerd. De erkenninghouder krijgt de plicht om een Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) te overleggen. Daarnaast wordt het mogelijk om in voorkomende gevallen de aanvrager van een erkenning te toetsen volgens de Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur (Bibob) om te voorkomen dat een (erkend) bedrijf wordt gebruikt voor criminele activiteiten. Ook is het nieuwe stelsel ontworpen om wendbaarder en overzichtelijker te zijn en om beter in te kunnen spelen op ontwikkelingen in de voertuigsector. Dit wordt bereikt door het erkenningstelsel voor een deel op een lager niveau van regelgeving vast te leggen. Hierdoor kunnen aanpassingen sneller en eenvoudiger worden doorgevoerd.

Uit overleggen met de sector, de internetconsultatie en de mkb-toets blijkt dat er in de sector breed draagvlak is voor het nieuwe erkenningstelsel. Het voornemen is daarom om het wetsvoorstel begin 2022 aan uw Kamer te sturen.

13. VALOR – VALue Of Road safety

In de kamerbrief van 25 mei 2020⁵⁴ is gemeld dat Nederland – naast België, Frankrijk en Duitsland – deelneemt aan het zogeheten project VALOR (VALue Of Road safety) en dat de Kamer over de uitkomsten wordt geïnformeerd.

Daarnaast is op 17 november 2020 aan de Kamer toegezegd te worden geïnformeerd over de nadere uitwerking van de kosten van verkeersonveiligheid⁵⁵. Met deze brief wordt voldaan aan beide toezeggingen.

Op 23 november 2021 zijn de resultaten van het project VALOR gepubliceerd op de website van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)⁵⁶. De rapportage is ook als bijlage bij deze brief gevoegd (bijlage 5).⁵⁷

Centraal in het onderzoek van het project VALOR staat het inschatten van de monetaire waardering van het voorkomen van verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden. Er is een schatting gemaakt van de VSL (Value of a Statistical Life) en de VSSI (Value of a Statistical Serious Injury). Dit

⁵⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 827.

⁵⁵ Kamerstuk 35 570 XII, nr. 63.

⁵⁶ Zie op: www.kimnet.nl/publicaties.

⁵⁷ Waarderingsgetallen Verkeersveiligheid | Document (onderzoekspublicatie) | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (kimnet.nl).

zijn in de verkeersveiligheid standaardwaarderingen («willingness to pay») voor een afname van het risico op overlijden in het verkeer (VSL) en voor een afname van het risico voor een ernstig verkeersongeval (VSSI). Het onderzoek schat voor Nederland een VSL van € 6,3 miljoen en een VSSI van € 1,0 miljoen. Voor elk deelnemend land zijn de VALOR-schattingen hoger dan de geldende waarden. De schattingen voor Nederland zijn ongeveer drie keer hoger dan de huidige officiële waarde van de VSL (€ 2,8 miljoen, prijspeil 2018) en de VSSI (€ 0,3 miljoen, prijspeil 2018). De hogere nieuwe schattingen zijn deels te verklaren door de nieuwe robuuste onderzoeksmethode en deels omdat de afgelopen jaren de welvaart is gestegen. Een hogere welvaart leidt ook tot een hogere waardering van verkeersveiligheid. De oude schattingen waren gebaseerd op onderzoek uit 2002. In de periode van 20 jaar is de welvaart gestegen en zijn schattingsmethoden verbeterd.

De nieuwe schatting kennen twee gebruiksdoelen. Ten eerste kunnen de nieuwe schattingen worden gebruikt voor een actuelere berekening van de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen. De waarderingsgetallen vormen de basis van de immateriële kosten als onderdeel van de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen. Ten tweede kunnen de waarderingscijfers gebruikt worden voor maatschappelijke kosten-baten analyses (MKBA's) zowel van projecten ter verbetering van de bereikbaarheid als van de verkeersveiligheid. Een hogere schattingen kan leiden tot gunstigere kosten-baten verhoudingen als maatregelen of infrastructurele projecten een positieve impact op de verkeersveiligheid hebben.

Het KiM gaat – op basis van deze uitkomsten – werken aan een nieuwe berekening van de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen. Het KiM is voornemens om naast de immateriële kosten ook een aantal andere kostenposten te actualiseren waaronder de materiële kosten, de afhandelingskosten en het verlies van productie. De uitkomst is naar verwachting rond de zomer van 2022 beschikbaar.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Visser