

Vergaderjaar 2022–2023

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1028

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 november 2022

Na decennia van dalende cijfers van verkeerslachtoffers, stagneerde deze daling. De laatste drie jaar laten wel weer een afname van verkeersdoden zien. Tegelijkertijd zien we de bevolking in Nederland groeien, ligt er een woningbouwopgave, rijden er inmiddels 8,4 miljoen personenauto's rond, wordt het drukker op de fietspaden met meer variatie aan lichte voertuigen. In auto's en vrachtauto's komt meer techniek die ook de verkeersveiligheid kan verbeteren, maar we moeten er wel veilig mee leren omgaan. En het gedrag van verkeersdeelnemers is anders; door meer gebruik van sociale media, door een veranderende samenleving met meer ouderen en door meer verkeersdeelname onder invloed alcohol en drugs. Dit alles heeft invloed op de verkeersveiligheid. Het aantal fietsers dat (ernstig) gewond raakt stijgt, mede doordat Nederlanders de afgelopen jaren meer zijn gaan fietsen en langer mobiel blijven. Om iedereen veilig mobiel te houden, zetten het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en het Ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV) met het verkeersveiligheidsbeleid in om ruimte te geven aan deze maatschappelijke en toekomstige ontwikkelingen en de risico's in het verkeer te beperken. De inzet is om verkeersongevallen waar mogelijk te voorkomen door de grootste risico's aan te pakken.

Het rapport «Maatschappelijke kosten van verkeersongevallen in Nederland: actualisatie 2020» van W2Economics in opdracht van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) onderschrijft het belang van deze risico-gestuurde aanpak. Dit rapport en de bijhorende overzichtsnotitie treft u aan in de bijlagen 10 en 11¹. Het rapport bevat nieuwe inzichten over de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen voor het jaar 2020. De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen werden tot nu toe geschat op ongeveer € 17 miljard. Deze berekening was gebaseerd op deels sterk verouderde gegevens. Dit onderzoek geeft een hogere inschatting van de maatschappelijke kosten van verkeers-

¹ <https://www.kimnet.nl/>.

ongevallen voor 2020: ongeveer € 27 miljard met een ruime bandbreedte van € 15–36 miljard. De belangrijkste reden voor deze stijging is dat mensen veel meer waarde zijn gaan hechten aan het voorkomen van verkeersongevallen. De hogere schatting wordt beschouwd als ondersteuning van de risico-gestuurde aanpak van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Het voorkomen van verkeersongevallen loont maatschappelijk meer. Het grootste deel van de maatschappelijke kosten (89%) komt voor rekening van particulieren. Dit gaat om immateriële kosten (onder meer de waarde die mensen hechten aan het voorkomen van ongevallen), voertuigschade, verzekeringskosten en filekosten. De uitkomsten van het onderzoek onderstrepen het belang van een gezamenlijke inzet van het Rijk, medeoverheden, werkgevers en andere maatschappelijke partijen voor verkeersveiligheid.

In de risico-gestuurde aanpak van het Rijk staan drie pijlers centraal: 1) het veiliger maken van de infrastructuur, 2) zorgen voor veiligere voertuigen en 3) stimuleren van veilig gedrag bij verkeersdeelnemers. Hiervoor worden maatregelen uitgevoerd én middelen beschikbaar gesteld in deze kabinetsperiode:

- Door het huidige kabinet is € 200 miljoen extra beschikbaar gesteld voor het verder verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen.
- Er wordt doorgegaan met de uitgave van de investeringsimpuls verkeersveiligheid, waarmee medeoverheden worden ondersteund bij hun verkeersveiligheidsbeleid. Het grootste deel van de verkeersongevallen vindt immers plaats op het onderliggend wegennet.
- Daarnaast worden gemeenten ondersteund in het bekijken waar binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid zinvol verlaagd kan worden naar 30 km/u.
- Om de fietsveiligheid te verbeteren wordt gewerkt aan een nieuw meerjarenplan fietsveiligheid. Gelijktijdig met de verzending van deze brief, ontvangt uw Kamer een brief over de uitwerking van een meerjarenplan fietsveiligheid.
- Ook wordt kritisch gekeken naar de toelating van nieuwe voertuigen op de weg en wordt onderzoek gedaan naar innovatieve oplossingen, zoals de effecten van diverse Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) op de rijprestaties van de bestuurder en de veiligheid.
- Met publiekscampagnes, zoals MONO en BOB, wordt de weggebruiker bewust gemaakt van zijn gedrag en wordt veilig verkeersgedrag gestimuleerd. De campagnes richten zich niet alleen op de bestuurder zelf: de nieuwe MONO-campagne belicht ook de rol van de verzenders van berichten en de MONO-zakelijk campagne is gericht op werkgevers om ook de kilometers die «voor de baas» gemaakt worden veiliger te maken.
- Er wordt een integrale aanpak rijden onder invloed van alcohol, andere drugs en rijgevaarlijke medicijnen opgesteld. Deze zal in het tweede kwartaal van 2023 aan de Kamer worden gestuurd.
- Het Openbaar Ministerie heeft 50 flexflitsers (verplaatsbare flitspalen) aangeschaft die elk jaar op drie verschillende locaties worden geplaatst. Dat betekent dat met deze flexflitsers op 150 extra locaties gehandhaafd kan worden. Hierdoor neemt de subjectieve pakkans toe en kunnen snelheidsovertredingen effectief aangepakt worden.
- In januari 2023 wordt de pilot verkeershandhaving in Utrecht, waarin buitengewone opsporingsambtenaren handhaven op lichte verkeers-overtredingen, uitgebreid naar vijf aanvullende gemeenten. Op basis van de resultaten vindt in de loop van 2023 besluitvorming over toevoeging van deze verkeers-overtredingen aan het takenpakket van de boa Openbare Ruimte;
- In het kader van de motie van het lid Geurts (CDA) over de halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 – is met verschillende

partijen² nagedacht over welke extra maatregelen gekozen kunnen worden om het aantal verkeersslachtoffers te laten dalen. Samen met andere overheden en maatschappelijke partners wordt de komende tijd verkend hoe we een extra stap kunnen zetten om het aantal verkeersslachtoffers richting 2030 te verminderen. Gelijktijdig aan deze Kamerbrief, wordt uw Kamer per separate brief hierover geïnformeerd.

Andere overheden en maatschappelijke partners onderschrijven het belang van een intensieve samenwerking als het gaat om het verbeteren van de verkeersveiligheid. In 2023 zetten we de gezamenlijke inzet daarom voort.

Met deze brief informeer ik u, mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid (JenV), over de stand van zaken van het verkeersveiligheidsbeleid.

1. De Staat van de Verkeersveiligheid

De «Staat van de Verkeersveiligheid 2022» van SWOV bevat de ontwikkelingen in het aantal verkeersslachtoffers over 2021 en voorlopige gegevens over 2022. Daarbij geeft SWOV een duiding van de cijfers.

Tot nu toe zijn ernstig verkeersgewonden in Nederland gedefinieerd als «verkeersslachtoffers die in het ziekenhuis zijn opgenomen, niet binnen 30 dagen zijn overleden en een letselernt hebben van MAIS2 of hoger (MAIS2+)». Voorbeelden van MAIS2-letsels zijn botbreuken en hersenschudding met kort bewustzijnsverlies. Tot en met 2020 werden ernstig verkeersgewonden geduid op basis van deze definitie. SWOV heeft geadviseerd om na 2020 deze definitie aan te passen aan wat inmiddels internationaal (met name Europees) gangbaar is en wat medisch als «ernstig» wordt beschouwd. Daarmee wordt de definitie gewijzigd op het punt van letselernt en luidt voortaan: «verkeersslachtoffers die in het ziekenhuis zijn opgenomen, niet binnen 30 dagen zijn overleden en een letselernt hebben van MAIS3 of hoger (MAIS3+)». Bij MAIS3 gaat het om ernstiger letsel, bijvoorbeeld om een schedelbasisfractuur, breuken van heup of bovenbeen of amputatie van pols of enkel als gevolg van het ongeval. Het aantal ernstig verkeersgewonden dat onder de definitie van MAIS3+ valt, is ongeveer 1/3 van het aantal dat onder de definitie van MAIS2+ viel.

SWOV concludeert in deze Staat van de Verkeersveiligheid dat er geen sprake is van een significante ontwikkeling in het totaal aantal verkeersdoden ten opzichte van eerdere jaren: 582 in 2021. In 2021 vielen er 6.800 ernstig verkeersgewonden (o.b.v. MAIS3+, zie hierboven). Het aantal ernstig verkeersgewonden wijzigde niet ten opzichte van 2020, toen het aantal lager was dan verwacht op grond van de stijgende trend. De lagere aantallen gewonden in 2020 en 2021 zijn waarschijnlijk deels het gevolg van de contactbeperkende coronavirus-maatregelen die in (2020 en) 2021 golden.

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 2022 die beschikbaar is via de website van SWOV.³

² Aanwezig bij de ronde tafel op 27 januari 2022 waren ANWB (mede namens de Verkeersveiligheidscoalitie), CROW, Fietsersbond, gemeente Rotterdam (mede namens G4), IPO, JenV, SWOV, TeamAlert, VNG en VVN.

³ <https://swov.nl/node/160882>.

2. Veilige infrastructuur

Investeringsimpuls verkeersveiligheid

Tot 2030 heeft het Rijk € 500 miljoen beschikbaar om een impuls te geven aan de verkeersveiligheid van het onderliggend wegennet (wegen in beheer van gemeenten, provincies en waterschappen). Op deze wegen vallen veel verkeersslachtoffers. Het geld van de investeringsimpuls verkeersveiligheid wordt in verschillende tranches uitgegeven. Tot en met 1 oktober 2022 konden medeoverheden een aanvraag indienen voor de tweede tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid. Een aanvraag kon worden ingediend voor een rijksbijdrage⁴ aan een groot aantal bewezen effectieve infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen, bijvoorbeeld het verbreden van fietspaden, de aanleg van veilige oversteekplaatsen en het inrichten van schoolzones.

Iets meer dan 260 medeoverheden hebben een aanvraag ingediend in de tweede tranche. Dit zijn er meer dan in de eerste tranche (circa 200 aanvragen). De aanvragen komen uit heel Nederland en van zowel gemeenten, provincies als waterschappen. Medio december zijn naar verwachting alle aanvragen beoordeeld en kan de balans worden opgemaakt.

Bij de aanvraag moest een risicoanalyse aanwezig zijn. Dit om de risico-gestuurde aanpak verder te stimuleren. Om gemeenten te ondersteunen bij het opstellen van een risicoanalyse of een uitvoeringsagenda is dit jaar voor de zomer een ondersteuningstraject gestart. Zeker 75 gemeenten hebben hier al gebruik van gemaakt. Het traject loopt tot 1 maart 2023.

Binnen de investeringsimpuls verkeersveiligheid is, naast de tranches voor bewezen effectieve infrastructurele maatregelen, € 50 miljoen beschikbaar voor vernieuwende maatregelen, zoals bijvoorbeeld projecten gericht op gedrag en technologische ontwikkelingen. De afgelopen periode is, in samenspraak met de medeoverheden, bekeken op welke wijze deze middelen zo doeltreffend mogelijk ingezet kunnen worden. Daarbij is één doelgroep nadrukkelijk naar voren gekomen: de fietsers⁵. Fietsers zijn de grootste groep onder de verkeersslachtoffers. In 2020 kwamen er 229 fietsers om het leven en waren er circa 14.000 ernstig gewonden onder fietsers. Tevens valt bij deze groep de grootste negatieve ontwikkeling te verwachten in de (nabije) toekomst. Volgens de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021⁶ is de verwachting dat het aantal verkeersgewonden zal verdubbelen richting 2050, voornamelijk onder ouderen (65+) en onder fietsers, bromfietsers en snorfietsers op het onderliggend wegennet. Tegelijkertijd draagt fietsen bij aan maatschappelijke doelstellingen, zoals gezondheid, bereikbaarheid, klimaat en leefbaarheid. De komende periode wordt, in samenspraak met de medeoverheden en andere partijen, bekeken hoe de middelen voor vernieuwende maatregelen zo effectief mogelijk ingezet kunnen worden om de fietsveiligheid te bevorderen. Ingezet wordt op een integrale aanpak. Verbinding wordt gelegd met de Kamerbrief over het meerjarenplan fietsveiligheid die separaat met deze brief aan uw Kamer wordt gestuurd (Kamerstuk 29 398, nr. 1020).

⁴ De rijksbijdrage betreft maximaal 50% van de infrastructurele kosten en uitvoeringskosten van een maatregel.

⁵ Fietsers wordt breed gedefinieerd > fietspadgebruikers, zoals bakfietsen, snorfietsen en e-bikes.

⁶ Integrale Mobiliteitsanalyse 2021.

Uit het coalitieakkoord is € 200 beschikbaar gesteld om te investeren in de verkeersveiligheid op de Rijks-N-wegen. Zoals op 28 juni aan uw kamer gemeld, worden deze middelen onderverdeeld in twee tranches.⁷

Met betrekking tot de uitvoering van de verkeersveiligheidsmaatregelen uit tranche 1, die gericht is op maatregelen die snel uit te voeren zijn en waar quick-wins te behalen is valt het volgende te melden:

- De maatregelen voor de N9 en N99 worden meegenomen in de contractvoorbereidingsfase voor de N9 en N99. Dit betreft onder meer het verwijderen van bushaltes langs de N9 en het verwijderen van diverse obstakels in de berm. De uitvoering hiervan is gepland in 2023. Samen met de provincie Noord-Holland, gemeente Alkmaar en gemeente Bergen worden op de N9-Kogendijk een turborotonde en een ongelijkvloerse fietsoversteek gerealiseerd.
- Op de N57 loopt op dit moment een proef met een moeilijke overrijdbare middenrijbaanscheiding (in de volksmond ook wel «broodjes» genoemd). Afhankelijk van de uitkomsten van deze proef wordt bepaald op welke manier de middenrijbaanscheiding worden bevestigd over het 80 km/u-gedeelte van de N57 en N59. Verdere uitrol van deze maatregel is gepland in 2023/2024.
- Voor de maatregelen op de N18 en N33 lopen er gesprekken met onze collega-wegbeheerders over eventuele meekoppelkansen.

Onder tranche 2 valt de grootschalige integrale aanpak van een beperkt aantal trajecten, zoals de N36. Tijdens het commissiedebat MIRT op 30 juni 2022 (Kamerstuk 35 925 A, nr. 81) is aan de leden Koerhuis (VVD) en Geurts (CDA) toegezegd in november de stand van zaken van de aanpak van de N36 te melden. Er wordt een projectvoorstel voor de grootschalige aanpak van de N36 en de N50 (Kampen – Ramspol) uitgewerkt. De oplevering van het projectvoorstel is voorzien voor de zomer van 2023. De start van de uitvoering is verwacht in 2025/2026. Op 18 augustus 2022 heb ik een werkbezoek gebracht bij de N36, waar ik met regionale bestuurders heb gesproken over de N36. De medeoverheden worden betrokken bij het projectvoorstel N36, zodat er een gedragen uitwerking komt en eventuele meekoppelkansen worden meegenomen. Daarnaast wordt binnen tranche 2 onderzoek gedaan naar de te nemen veiligheidsmaatregelen voor de N44, N14, N59 en N915. Uw Kamer wordt voor de zomer van 2023 over de uitkomsten hiervan geïnformeerd.

3. Veilige voertuigen

Verlagen TMM bij RDW

Verlagen van de wettelijk toegestane maximum massa (TMM) is een online aanvraag waarbij je voor € 61,25 bij de RDW de TMM van je voertuig kunt laten aanpassen. Bij 500 kg laadvermogen of minder is de vergunningplicht voor de Eurovergunning niet van toepassing. Tijdens het commissiedebat van 20 april 2022 (Kamerstuk 29 398, nr. 1002) is aan het lid Koerhuis (VVD) toegezegd te onderzoeken hoe vaak de TMM administratief wordt verlaagd bij de RDW en of dit ook gedaan wordt om onder de vergunningplicht uit te komen.

De RDW heeft aan het Ministerie van IenW cijfers verstrekt van de jaarlijkse verlagingen.

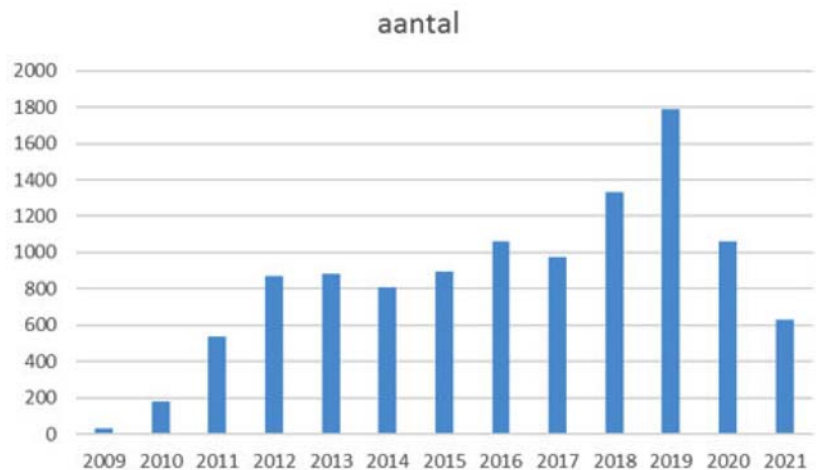
Het onderstaande staafdiagram geeft het aantal verzoeken tot verlaging naar maximaal 500 kg laadvermogen weer in de periode 2009–2021. Er is

⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 1014.

te zien dat tot 2019 de jaarlijkse verlagingen toenamen en in de jaren daarna weer afnamen. Uit cijfers van de RDW blijkt dat er in de periode 2018–2021 4.810 verzoeken zijn ingediend bij de RDW om de TMM te verlagen om zo op een laadvermogen van maximaal 500 kg uit te komen. In 3.458 van deze verzoeken is het laadvermogen verlaagd tot exact 499 kg of 500 kg. De verzoeken die werden ingediend zijn dus voor 72% gericht op exact de vergunningsgrens. Het lijkt daarmee aannemelijk dat er exact tot die grens wordt verlaagd om onder de vergunningsplicht uit te komen. Hoewel het hebben van een vergunning niet automatisch betekent dat de houder ervan zich goed gedraagt in het verkeer, biedt de vergunning wel een aantal waarborgen. Met de vergunning toont de ondernemer onder meer aan dat hij betrouwbaar is, vakbekwaam en aan een aantal financiële voorwaarden voldoet en dus een serieuze partij is die de weg op gaat. De RDW is gevraagd de mogelijkheden voor en impact van een aangescherpte verlagingprocedure in kaart te brengen. De mogelijke alternatieven die de RDW hierbij onderzoekt zijn:

- fysieke controles,
- het opvragen van meer controledocumenten, en
- eventuele andere manieren om de verlagingprocedure te wijzigen.

Afhankelijk van de uitkomsten zal ik gezamenlijk met de RDW de meest geschikte vervolgroute bepalen en u daarover voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid en wegen informeren.



Aantal verzoeken tot het verlagen van de TMM naar maximaal 500 kg in de periode 2009-2021

Beleidskader voor lichte elektrische voertuigen

In de zomer van 2021 is het nieuwe kader voor lichte elektrische voertuigen (LEVs) aan uw Kamer gestuurd.⁸ Net als in het voorjaar van 2022 wordt uw Kamer eerdere toezeggingen, geïnformeerd over de voortgang van het LEV-kader en aanverwante onderwerpen.⁹

⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 954.

⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 998.

Stand van zaken implementatie LEV-kader

De implementatie van het LEV-kader in wet- en regelgeving verloopt in stappen zoals eerder aangegeven aan uw Kamer. Het eerste voorstel betreft de aanpassing van wet- en regelgeving om de RDW bevoegd te maken als onafhankelijke goedkeuringsinstantie voor, in eerste instantie, bijzondere bromfietsen en daarna LEVs. Na deze aanpassing wijst de Minister van IenW geen bijzondere bromfietsen meer aan, zoals bij de BSO-bus is gedaan, maar geeft de RDW een goedkeuring af. Het wetsvoorstel ligt momenteel voor advisering bij de Raad van State. De verwachting is dat het voor het einde van het jaar aan de Kamer kan worden aangeboden.

Ook moeten algemene maatregelen van bestuur (AMvB's) en diverse ministeriële regelingen (MR's) worden aangepast om bijzondere bromfietsen uiteindelijk van een kenteken te kunnen voorzien. De ambitie is nog steeds de aanpassingen in de AMvB's vóór de zomer van 2023 aan uw Kamer aan te bieden. Voor de implementatie van het complete LEV-kader zoals eisen aan grote elektrische bakfietsen, minimumleeftijd en rijbewijs zijn ook aanpassingen van diverse AMvB's en MR's nodig. De wijzigingen van de AMvB's daarvoor worden naar verwachting na de zomer van 2023 aan uw Kamer gestuurd.

Vorbereiding monitoring LEV-kader

Parallel aan de implementatie van het LEV-kader in wet- en regelgeving zijn de eerste voorbereidingen getroffen om het LEV-kader te kunnen evalueren.

Als eerste stap is de theoretische werking van het beleid voor LEVs in kaart gebracht. Zo wordt de relatie helder tussen het beleid en de activiteiten die hieruit volgen (waaronder regelgeving) aan de ene kant, en de te bereiken resultaten en de uiteindelijke effecten op de verkeersveiligheid aan de andere kant. En om deze theorie te toetsen aan de praktijk zijn onder meer voorstellen gedaan over het verzamelen van data. Bijlage 3 «beleidstheorie LEV-kader» gaat hier nader op in. Aan de hand van deze notitie wordt verder doorgepakkt.

Onderzoek naar stedelijke distributie met vrachtfietsen en andere lichte elektrische vrachtoertuigen (LEVV's)

Het onderzoek van het KiM naar de stedelijke distributie met vrachtfietsen en andere LEVV's is afgerond. Conform toezegging aan Kamerlid Hagen tijdens het Commissiedebat Verkeersveiligheid en wegen d.d. 2 december 2021 (Kamerstuk 29 398, nr. 976), zijn de samenvattende brochure en het achtergrondrapport als bijlagen 8 en 9 opgenomen bij deze brief. LEVV's bieden vele voordelen en ze dragen bij aan verschillende maatschappelijke doelen, zoals duurzaamheid. Volgens het KiM blijven LEVV's een rol spelen in het Nederlandse mobiliteitssysteem van de toekomst. Hoe groot die rol gaat zijn, is onduidelijk. Daarnaast is er veel onzekerheid of LEVV's een positieve bijdrage leveren aan een beter bereikbare en veiligere stad. Dit hangt mede af van beleidskeuzes die gemaakt worden over de plaatsing van logistieke hubs¹⁰ en de plaats op de weg. Het KiM adviseert om de komende jaren het gebruik van LEVV's goed te monitoren om te zien wat voor soort LEVV's rondrijden, waar ze voor gebruikt worden en of ze tot opstoppingen of verkeersveiligheidsproblemen leiden.

¹⁰ Logistieke hubs zijn overslagpunten voor goederen, waar men goederen kan overladen van een vrachtwagen of bestelauto naar een LEVV. Daarnaast kan een hub ook dienen als overstappunt voor werknemers van (bestel- of vracht-)auto's naar LEVV's.

Verkenning rijvaardigheid categorie 2

Samen met het CBR is de eerste fase van een verkenning afgerond naar «of» en «hoe» de rijvaardigheid binnen categorie 2 van het LEV-kader, zoals zware elektrische bakfietsen, geborgd kan worden. Op basis van een literatuurstudie en een expertsessie heeft het CBR een competentieprofiel beschreven voor categorie 2 en dit vergeleken met het profiel voor rijbewijscategorie AM («brommerrijbewijs»). Binnenkort start het uitwerken van een scenario dat zich richt op het optimaliseren en stimuleren van specifieke gebruikerstrainingen. Dit als aanvulling op een AM-rijbewijs. De complete rapportage zal naar verwachting medio 2023 gereed zijn en gedeeld worden met uw Kamer.

Verkenning balansvoertuigen zonder stuur

De verkenning «balansvoertuigen zonder stuur», zoals eenwieliers, beoogt een onderbouwd antwoord te geven op de vraag of het mogelijk is dit soort voertuigen op een veilige manier toe te laten tot de weg. In het kader van deze verkenning is een expertbijeenkomst gehouden over de rijtaken en vaardigheden die nodig zijn voor voertuigbeheersing en interactie met andere verkeersdeelnemers. De uitkomsten van de expertbijeenkomst worden meegenomen in een verdiepend onderzoek naar de impact van deze balansvoertuigen op de verkeersveiligheid en naar mogelijk te nemen maatregelen om de risico's te verminderen. Naar verwachting zijn de resultaten medio 2023 bekend en deze zullen worden gedeeld met uw Kamer.

Gehandicaptenvoertuigen

Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 23 juni 2022¹¹ is onderzoek gedaan naar regelgeving voor gehandicaptenvoertuigen in andere landen. Deze landenscan is onlangs afgerond en als bijlage 7 toegevoegd. Voor de meeste van de onderzochte landen is geen specifieke wet- en regelgeving voor gehandicaptenvoertuigen gevonden. Ook ontbreekt het aan een eenduidige definitie van een gehandicaptenvoertuig. Dergelijke voertuigen worden van veel wetten en regels uitgezonderd. Verder blijkt dat de maximumsnelheden van deze voertuigen in bijna alle onderzochte landen aanzienlijk lager zijn dan in Nederland (15 tot 25 km/u ten opzichte van 45 km/u in Nederland). In sommige van de onderzochte landen is een AM-rijbewijs vereist bij gehandicaptenvoertuigen vanaf een bepaalde constructiesnelheid, zoals in Denemarken bij voertuigen vanaf 15 km/u. Van de onderzochte landen vallen alleen in Denemarken gehandicaptenvoertuigen met een constructiesnelheid hoger dan 15 km/u onder Europese Verordening (EU) nr. 168/2013. Dit betekent dat deze voertuigen in Denemarken een typegoedkeuring moeten hebben. In geen van de onderzochte landen zijn gehandicaptenvoertuigen voorzien van een kenteken.

Op basis van deze landenscan wordt voor een aantal landen, zoals Denemarken, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk, ingezet op verdiepende gesprekken. Het doel blijft dat de veiligheid van gehandicaptenvoertuigen en de mobiliteit van de gebruiker, centraal staan. Dit vergt een zorgvuldig proces, waarbij zowel de doelgroep als relevante stakeholders betrokken worden. Dit betekent onder andere dat de impact van het invoeren van mogelijke nieuwe maatregelen getoetst wordt bij gebruikers. Over de uitkomsten hiervan wordt uw Kamer medio 2023 geïnformeerd.

¹¹ Kamerstuk 35 925 A, nr. 76.

Opvoeren van elektrische fietsen

Op 28 juni 2022 (Handelingen II 2021/22, nr. 97, item 15) is de motie van het Kamerlid Geurts (CDA) aangenomen, waarin de regering wordt verzocht het opvoeren van elektrische fietsen te verbieden en te onderzoeken of en hoe er beter kan worden gehandhaafd op de maximale snelheid van 25 km/u voor e-bikes¹². Er is tot op heden weinig bekend over de aard en omvang van het opvoeren van e-bikes. Om te kunnen bepalen wat er nodig is om de verkeersveiligheidsrisico's rondom het opvoeren van e-bikes terug te dringen, heeft het Ministerie van IenW twee onderzoeken laten uitvoeren. Deze onderzoeken zijn opgenomen als bijlagen 5 en 6 bij deze verzamelbrief.

Het eerste onderzoek had als doel het snelheidsgedrag op fietspaden te onderzoeken. Het onderzoek geeft een beeld van de mate waarin e-fietzers sneller gaan dan 25 km/u en hoe dit zich verhoudt tot het snelheidsgedrag van andere gebruikers van het fietspad, zoals snorfietzers en wielrenners. Een elektrische fiets mag namelijk trapondersteuning bieden tot 25 km/u. Uit de metingen die verricht zijn in dit onderzoek blijkt dat e-fietzers een gemiddelde ongehinderde snelheid hebben lager dan 25 km/u. Voor wielrenners en snorfietzers is deze snelheid hoger dan 25 km/u.

In het tweede onderzoek is op kwalitatieve wijze verkend welke mogelijkheden de consument heeft om een elektrische fiets te bezitten of te kopen die trapondersteuning biedt boven de 25 km/u. Daarnaast worden momenteel voorbereidingen getroffen voor een kwalitatief onderzoek naar de behoeften en attitudes ten aanzien van opvoeren en zo inzicht te krijgen in de stimulansen en barrières van opvoeren. Dit onderzoek zal naar verwachting in het voorjaar van 2023 worden afgerond.

De onderzoeksresultaten geven handvatten om met een brede groep stakeholders, waaronder medeoverheden, belangen- en brancheorganisaties en kennisinstellingen, in gesprek te gaan over een effectieve aanpak van het opvoeren van e-bikes ter verbetering van de verkeersveiligheid. Vanuit het Ministerie van IenW wordt dit gesprek in het voorjaar van 2023 gestart. Tevens wordt in dit gesprek gewogen op welke wijze handhaving een bijdrage kan leveren aan een effectieve aanpak van het opvoeren van e-bikes. Uw Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomsten hiervan vóór de zomer van 2023.

4. Veilige verkeersdeelnemers

Verkeersveiligheid op het voortgezet onderwijs/veilige schoolomgeving

De motie van de leden Lacin (SP) en Von Martels (CDA)¹³ vraagt aandacht voor verkeersveiligheid in het voortgezet onderwijs. Onderzoek van TeamAlert onder jongeren, docenten en bestuurders van scholen laat zien dat zij het allen belangrijk vinden dat in alle schooljaren aandacht wordt besteed aan verkeersveiligheid. Uit deze onderzoeken¹⁴ blijkt verder dat veel scholen in het voortgezet onderwijs momenteel al aandacht besteden aan verkeersveiligheid. De onderzoeken geven echter nog geen totaalbeeld. Gebleken is dat de onderwijssector in de nasleep van de coronapandemie veel behoefte heeft aan focus. Scholen hebben behoefte aan praktische handvatten, zoals lesmateriaal. Als vervolg op dit onderzoek gaat TeamAlert best practices in kaart brengen. Dit overzicht van best

¹² Kamerstuk 29 398, nr. 1007.

¹³ Kamerstuk 35 591, nr. 9.

¹⁴ <https://teamalert.nl/zakelijk/kenniscentrum/kwetsbare-verkeersdeelnemers/verkeerseducatie-in-het-voortgezet-onderwijs/>.

practices vormt input voor een aantal sessies met relevante onderwijsorganisaties en de Ministeries van IenW en Onderwijs, Cultuur en Wetenschap om een inspiratiedocument voor scholen op te stellen met praktische suggesties hoe op eenvoudige wijze (meer) aandacht kan worden besteed aan verkeersveiligheid, zonder daarbij druk te leggen op het verplichte curriculum. Met deze onderzoeken en deze vervolgcacties is de motie van de leden Lacin (SP) en Von Martels (CDA) afgedaan.

Veilige schoolomgeving

Om uitvoering te geven aan de motie van het lid Koerhuis (VVD)¹⁵ over een veilige schoolomgeving is gesproken met gemeenten over hoe zij, naast wat het Ministerie van IenW nu al doet, nog verder ondersteund kunnen worden bij het veiliger maken van de schoolomgeving. Uit contacten met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en diverse gemeenten blijkt dat veel gemeenten hun verantwoordelijkheid voor het veilig inrichten van schoolomgevingen, goed oppakken. Gemeenten worden op diverse manieren bij hun inzet voor een veilige schoolomgeving ondersteund door het Ministerie van IenW. Zo kunnen gemeenten een rijksbijdrage ontvangen voor het inrichten van een schoolzone via de investeringsimpuls verkeersveiligheid. Bij de eerste tranche is dit voor ruim 100 schoolzones gebeurd. Ook uit de onlangs afgesloten tweede tranche blijkt dat gemeenten hiervoor een rijksbijdrage hebben aangevraagd. Ook is er dit jaar – met financiering van IenW – in de VO-gids voor het eerst aandacht voor verkeersveiligheid. De overgang van groep 8 naar klas 1 van het voortgezet onderwijs is namelijk een cruciaal moment om aandacht te vragen voor veilig verkeersgedrag op de schoolroute naar het voortgezet onderwijs. Verder werkt CROW aan een notitie hoe schoolstraten op een uniforme wijze veilig kunnen worden ingericht. Hiermee kunnen gemeenten maatregelen nemen om de schoolomgeving (nog) veiliger te maken. Deze notitie is uiterlijk begin 2023 gereed. Gemeenten kunnen voor informatie, kennis en voorbeelden over het veilig inrichten van de schoolomgeving ook terecht bij het Kennisnetwerk SPV en het Platform Veilig Fietsen¹⁶.

Begin december start er vanuit het project VM-IVRA¹⁷ en Slim Sturen een proef in Amsterdam, Rotterdam, 's-Hertogenbosch, Helmond en Meijerijstad waarbij informatie over meer dan 500 scholen en schoolzones vanuit het NDW (Nationaal Dataportaal Wegverkeer) wordt getoond in de (navigatie)systemen van Flitsmeister, Waze, Locatienet Onderweg en ANWB Onderweg. Deze informatie zal ook beschikbaar worden gesteld aan IT-partijen voor de logistieke sector om te verwerken in logistieke navigatie-, planning- en boordcomputer-systemen. Daarmee kunnen logistieke planners de ritten om schoolzones heen routeren en kunnen vrachtwagenchauffeurs beter op het verkeer anticiperen en veiliger rijden. De proef wordt in 2023 afgerond en geëvalueerd. Voor de wat langere termijn geldt dat er vanaf 2025 een Europese verplichting is om, mits de wegbeheerder dit digitaal beschikbaar stelt, verkeerscirculatieplannen op te nemen in navigatiediensten. Hierin kunnen bijvoorbeeld ook beperkingen worden aangegeven voor schoolzones. Met gemeenten worden afspraken gemaakt, zodat deze informatie in 2025 digitaal beschikbaar is via het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM). Naast gemeenten zetten ook vervoerregio's en provincies zich in voor een veilige schoolomgeving, door bijvoorbeeld aan te sluiten bij de landelijke campagne «Onze scholen zijn weer begonnen» van VVN, met als doel dat bestuurders hun

¹⁵ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 82.

¹⁶ <https://www.fietsberaad.nl/Platform-Veilig-fietsen/dossier/Veilig-naar-school/kennisdetail/Monitoring-Evaluatie-pilots-%E2%80%98Veilig-fietsen-naar-s/25604>.

¹⁷ Verkeersmanagement Informatie voor Routeadvies.

snelheid aanpassen en waar mogelijk schoolroutes en directe schoolomgevingen mijden.

Tot slot is de «veilige school- en sportomgeving» ook één van de pijlers van de «beleidspijlers fietsveiligheid» die separaat aan deze brief naar uw Kamer is gestuurd. Binnen deze pijler kijken we naar additionele kansen om de veiligheid te verbeteren. Medio 2023 worden deze uitgewerkt in een meerjarenplan fietsveiligheid.

Met al deze maatregelen worden gemeenten ondersteund bij hun verantwoordelijkheid om te zorgen voor een veilige schoolomgeving en wordt hiermee uitvoering gegeven aan de motie van het lid Koerhuis (VVD). Mochten uit deze maatregelen nog nieuwe vervolgacties voortvloeien dan wordt uw Kamer daarover geïnformeerd. Hiermee is deze motie afgedaan.

Flitsbezorgers en pakketdiensten

In het commissiedebat van 20 april 2022 is aan het lid Koerhuis (VVD) toegezegd om met gemeenten in gesprek te gaan over flitskoerierdiensten. In augustus 2022 is met de vier grote steden (G4) gesproken. De G4 werkt op dit moment aan een afsprakenkader met aanbieders van flits- en maaltijdbezorgers. Het doel is om eind van het jaar dit afsprakenkader te laten ondertekenen door de betrokken G4-wethouders en een aantal aanbieders. Er wordt nog bekeken hoe dit afsprakenkader als goed voorbeeld onder de aandacht kan worden gebracht van andere gemeenten.

Dit initiatief van de G4 legt verbinding met andere initiatieven rond flitsbezorgers, zoals het online platform Bezorgveilig.nl dat dit jaar is gelanceerd. Dit is een initiatief van TeamAlert, ROV Zuid-Holland, provincies Gelderland en Overijssel en gemeente Rotterdam. Samen hebben zij een aanpak ontwikkeld om de verkeersveiligheid van maaltijdbezorgers te verbeteren. Verder hebben de verkennende inspecties van de Nederlandse Arbeidsinspectie bij distributielocaties van vier flitsbedrijven, geleid tot arbozorg-inspecties bij drie bedrijven.¹⁸ Deze trajecten lopen nog¹⁹.

De motie van het lid Koerhuis (VVD) vraagt om in gesprek te gaan met gemeenten over mogelijkheden om opdrachtgevende pakketbezorgingsbedrijven waarvan de pakketbezorgers herhaaldelijk verkeersoverlast veroorzaken, aan te pakken.²⁰ In het bovengenoemde gesprek met de G4 is ook verkeersoverlast door pakketbezorgers aan de orde geweest. Er is in de G4 aandacht voor deze problematiek. Zo is in het Utrechtse Coalitieakkoord 2022–2026²¹ opgenomen dat de gemeente meer regie gaat voeren op goederenvervoer, zoals pakketbezorging. De gemeente kijkt onder meer hoe op langere termijn pakketpostbezorging in de wijken kan worden verminderd, door alternatieve manieren van bezorging te onderzoeken (bijvoorbeeld niet meer bezorgen tot aan de deur, maar tot de grens van de woonbuurt). Verder voert de Arbeidsinspectie ook in de pakketbezorging verschillende interventies uit. De nadruk ligt daarbij op het aanpakken van oneerlijk werk in de ketens van de vier grootste pakketdienstverleners (zoals illegale tewerkstelling en onderbetaling).

¹⁸ Kamerstuk, 28 883 nr. 431.

¹⁹ Het vierde bedrijf is inmiddels niet meer actief in Nederland.

²⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 1009.

²¹ https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/bestuur-en-organisatie/college-van-ben-w/_coalitieakkoord/2022-06-coalitieakkoord-2022-2026-investeren-in-utrecht.pdf.

Om een breder beeld te krijgen van de gemeentelijke problematiek van zowel flits- als pakketbezorgers spreken medewerkers van lenW in november 2022 met gemeenten die zich hebben verenigd in het Gemeentelijk Netwerk Mobiliteit en Infrastructuur. Om te horen welke acties zij reeds inzetten en of zij daarbij mogelijk ondersteuning vanuit het Rijk kunnen gebruiken. Voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid en wegen wordt u geïnformeerd over de uitkomsten hiervan en eventuele vervolgacties.

Stand van zaken project T-rijbewijs voor lichte voertuigen

Mijn voorganger heeft eerder het *Eindrapport haalbaarheidsstudie T-rijbewijs voor lichte voertuigen* aan uw Kamer aangeboden en toegezegd om met de sectororganisaties uit de bouw- en agrosector de vervolgstappen te verkennen.²² Naar aanleiding van dit overleg wordt de voorkeursoptie uit het rapport, de invoering van een vrijstelling van het T-rijbewijs voor voertuigen tot 3.500 kg voor bestuurders die beschikken over een B-rijbewijs, nader uitgewerkt. Dit najaar is opdracht gegeven om de verkeersveiligheidseffecten van deze voorkeursoptie te onderzoeken, rekening houdend met de grote diversiteit in T-voertuigen, gebruikers en inzetsituaties. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van data die bij de RDW beschikbaar is over deze voertuigen door de invoering van de kentekenplicht per 1 januari 2022. Hiermee kan bij de verdere besluitvorming een goed onderbouwde afweging worden gemaakt. De sectororganisaties, het CBR, de RDW en de politie als handhavende instantie worden bij dit onderzoek betrokken. De resultaten van het onderzoek worden in het voorjaar van 2023 verwacht, waarna uw Kamer nader wordt bericht.

Gebruik van het Nederlandse T-rijbewijs in Duitsland

Bij de beantwoording van de vragen van de leden Van der Molen, Boswijk en Inge van Dijk (allen CDA) over het T-rijbewijs in de grensregio was aangegeven dat nadere informatie was opgevraagd bij het verkeersministerie in Duitsland over het gebruik van het T-rijbewijs in dat land²³. Het ministerie in Duitsland heeft inmiddels bevestigd dat het Nederlandse T-rijbewijs mag worden gebruikt om in Duitsland voertuigen van de – Duitse – categorieën T en L te besturen. Dit recht is wel beperkt tot het gebruik van deze voertuigen voor land- en bosbouwdoeleinden.

Verzoek van de Vaste Kamercommissie lenW over roekeloos rijgedrag

Naar aanleiding van een aantal recente krantenberichten over roekeloos rijgedrag²⁴ heeft de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat, de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en Justitie en Veiligheid, op 14 september 2022 verzocht om een brief over de aanpak van roekeloos rijgedrag. Het verzoek was om daarbij in te gaan op de vragen 1) in hoeverre roekeloos rijgedrag kan worden aangetoond en 2) in hoeverre bestuurders hun rijbevoegdheid houden na het aantonen van roekeloos rijgedrag. U vindt deze brief in bijlage 12 van deze verzamelbrief.

²² Kamerstuk 29 398, nr. 939.

²³ Aanhangsel Handelingen II 2021/22, nr. 2473.

²⁴ De Telegraaf, 9 juli 2022, ««Dan sta je bij je dochter en zeg je dat ze mag gaan» | Politie kan weggiraten maar moeilijk veroordeeld krijgen», De Telegraaf, 6 september 2022, «Bestuurder (27) fataal ongeluk Oud Gastel verdacht van roekeloos rijgedrag» en De Telegraaf, 6 september 2022, «Burgemeesters luiden noodklok over patsers in gehuurde racemonsters».

Stand van zaken boa pilot verkeershandhaving

In de Kamerbrief over de meerjarige beleidsagenda boas (buitengewone opsporingsambtenaren) is uw Kamer geïnformeerd over de boa pilot verkeershandhaving.²⁵ Binnen deze pilot wordt in Utrecht sinds februari 2021 op een drietal fietsfeiten gehandhaafd door boas (handheld telefoongebruik, door rood rijden en het voeren van geen of onjuiste verlichting). Om te kunnen beoordelen of handhaving op deze overtredingen door boa's ook buiten Utrecht goed loopt, wordt de pilot per 9 januari 2023 uitgebreid naar vijf aanvullende gemeenten, namelijk Breda, Harderwijk, Schouwen-Duiveland, Venlo en Zaanstad. Aan de pilots wordt ook een nieuwe lichte verkeersovertreding toegevoegd, namelijk door rood licht lopen door voetgangers. Uit de motie van het lid Hermans-gelden (VVD)²⁶ zijn middelen vrijgemaakt om deze pilots te evalueren en de kennis daarover te delen. Op basis van de resultaten van deze pilots volgt in de loop van 2023 besluitvorming over toevoeging van deze verkeersovertredingen aan het takenpakket van de boa Openbare Ruimte (Domein I). Als hiertoe besloten wordt, kunnen naast de politie ook boas op deze overtredingen gaan handhaven.

Adviesrapport beginnend bestuurder

Na het behalen van het rijbewijs met het slagen voor het praktijkexamen, start voor beginnende bestuurders een kwetsbare periode met een significant hoger verkeersveiligheidsrisico dan ervaren bestuurders. Zij gaan weliswaar met een vereiste startkwalificatie de weg op, maar zoals iedereen weet moet de ervaring en routine dan grotendeels nog worden opgebouwd. Het is van belang voor de verkeersveiligheid dat beginnende bestuurders (en hun sociale omgeving) met gepast vertrouwen, reële verwachtingen en verantwoordelijkheidsgevoel deze periode van routine opbouwen ingaan. Gezocht is naar manieren om de beginnende bestuurders te bereiken en contact te houden op het moment dat we ze «loslaten» met een rijbewijs op zak. Dit blijkt lastig, omdat er een natuurlijke weerstand is tegen pogingen gedrag te beïnvloeden en zowel de jongeren als hun ouders een vanzelfsprekend vertrouwen hebben in de rijvaardigheid en het rijgedrag op de weg. Ze hebben immers met het behalen van hun rijbewijs al laten zien dat ze het kunnen. TeamAlert heeft verschillende concepten ontwikkeld en gezocht naar contactmomenten en plekken waar er een opening is om handvatten mee te geven en relevante informatie te verstrekken. In het bijgevoegde «Adviesrapport Beginnende bestuurders» (bijlage 4) zijn kansrijke contactmomenten uit de klantenreis uitgewerkt, rond «het slagen voor het praktijkexamen», «het ophalen van het roze pasje», tot «de eerste keer de auto lenen van je ouders». Sommige van deze contactmomenten worden door TeamAlert samen met partners al concreet tot uitvoering gebracht, andere vereisen aanvullende analyse op haalbaarheid. Er lopen verder nog twee andere onderzoeken voor dezelfde doelgroep: een kwalitatieve evaluatie van het begeleid rijden door 17-jarigen (2todrive) en een onderzoek naar de wenselijkheid van een «sticker» op het voertuig voor beginnende bestuurders, zoals we dat in sommige andere Europese landen ook kennen. Dit alles in het kader van voorbereiding voor een programmatische beleidsaanpak met als doel een veiliger beginnende bestuurder. Deze aanpak beoogt risico's voor de beginnende bestuurder op de langere termijn te verminderen, waarbij ook is voor de verkeerseducatie, de opleiding van de leerling rijbewijs B (Advies Roemer), het examentraject en de eerste ervaringsfase inclusief handhaving met aandacht voor onderlinge samenhang.

²⁵ Kamerstuk 29 628, nr. 1099.

²⁶ Kamerstuk 35 925, nr. 13.

Ten aanzien van de aanpak van rijden onder invloed van drugs, is er zowel in het bestuursrechtelijk als strafrechtelijk kader een aantal positieve ontwikkelingen te melden. In het bestuursrechtelijk kader gaat het CBR op korte termijn met de Educatieve Maatregel Drugs in het verkeer (EMD) van start. Op dit moment is de conceptregelgeving in internetconsultatie en er ligt ook een adviesaanvraag over de administratieve lasten. Dit betreft bestuursrechtelijke handhaving van het rijbewijs na staandehouding door de politie en is gericht op het voorkomen van recidive door gedragsverandering. De voorbereiding van de invoering van de EMD bij politie en CBR is reeds in volle gang, zodat snel kan worden gestart na de invoering van de regelgeving. In het strafrechtelijk kader is een tweetal ontwikkelingen van belang. De eerste betreft plaatsing van lachgas op lijst II van de Opiumwet per 1 januari 2023. Zoals eerder gemeld aan uw Kamer – in het kader van de uitvoering van motie van het lid van der Molen c.s. over acties omtrent de handhaving op lachgasgebruik in het verkeer – levert het verbod naar verwachting ook belangrijke voordelen op voor de verkeersveiligheid.²⁷ Zo leidt het naar verwachting tot een beperking van het aanbod van lachgas en daarmee tot verminderd gebruik van lachgas, ook achter het stuur. Daarnaast maakt het ook de handhaving op lachgasgebruik in het verkeer effectiever. Wanneer gebruik van lachgas in het verkeer niet kan worden aangetoond, kan op basis van het verbod in ieder geval wel op het vervoer of aanwezig hebben van lachgas, bijvoorbeeld lachgascilinders of (onverpakte) ampullen in de auto, worden gehandhaafd.²⁸ De tweede ontwikkeling gaat over de financiering van bloedonderzoeken drugs in het verkeer. Sinds de inwerkingtreding van de wet Drugs in het verkeer in 2017 is de politie uitgerust met speekseltesters waarmee het gebruik van verschillende soorten drugs kan worden gedetecteerd. Op het moment dat sprake is van een positieve speekseltest wordt bloed bij de verdachte afgenomen. Het bloed wordt vervolgens naar het Nederlands Forensisch Instituut (NFI) of één van de laboratoria waaraan het NFI onderzoeken uitbesteedt gestuurd voor een analyse. Op basis van de uitkomst van het bloedonderzoek kan de bestuurder worden vervolgd voor artikel 8 WVV 1994, rijden onder invloed. De vorige Minister van Justitie en Veiligheid heeft uw Kamer geïnformeerd over het feit dat er voor 2022, 2023 en 2024 financiële dekking voor deze onderzoeken gevonden was.²⁹ Hierbij wordt u geïnformeerd dat er nu ook structurele financiering is gevonden voor het uitvoeren van deze onderzoeken. Dit betekent dat de handhaving op drugsgebruik in het verkeer de komende jaren geborgd is.

Stand van zaken ASS/ AD(H)D

Het CBR heeft in oktober 2022 een invoeringstoets uitgevoerd naar het vervallen van de verplichte rijtest voor examenkandidaten met een Attention Deficit Hyperactivity Disorder (ADHD) of met een autismespectrumstoornis (ASS). De invoeringstoets beoordeelt of de beoogde beleidsdoelstellingen met de beleidswijziging zijn behaald en of er onvoorziene effecten zijn geweest van de uitvoering door het CBR van deze beleidswijziging. De verplichte rijtest is in 2021 vervallen naar aanleiding van een advies van de Gezondheidsraad. De Gezondheidsraad stelde in het advies dat de verplichte rijtest door examenkandidaten als te belastend wordt ervaren en dat er met de verplichte rijtest te weinig onderscheid wordt gemaakt tussen examenkandidaten die wel of niet rijgeschikt zijn. Het advies van de Gezondheidsraad is om enkel nog een

²⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 991.

²⁸ Zie ook Kamerstuk 29 398, nr. 1006.

²⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 962.

medische rijtest af te nemen op het moment dat het rapport van de psychiater hier aanleiding toe geeft³⁰.

Op basis van de door het CBR uitgevoerde invoeringstoets kan geconcludeerd worden dat de beleidswijziging het beoogde effect heeft gehad. Het aantal opgelegde rijtesten is substantieel gedaald en daarnaast wordt gezien dat de rijtesten die nog wel worden opgelegd, meer gericht zijn op het identificeren van risicofactoren. Er werden geen onvoorziene effecten op de uitvoering waargenomen. De huidige werkwijze zal om deze reden worden gehandhaafd.

Zoals toegezegd in de verzamelbrief van 26 november 2021³¹ heeft het CBR vastgesteld wat de prioritaire items zijn die onderdeel moeten zijn van een rijbewijskeuring voor mensen met ADHD en ASS. Deze items zijn conform toezegging verwerkt in een standaard sjabloon in het verslag van de arts ten behoeve van de rijbewijskeuring. Het CBR neemt de benodigde ICT-aanpassing, om deze sjablonen in gebruik te kunnen nemen, mee in de lijst van ICT-wijzigingen voor 2023.

Ten slotte heeft het CBR de communicatie over de keuringen voor mensen met ADHD en ASS verbeterd. Op de website van het CBR is duidelijke informatie te vinden over de regelgeving, de te volgen procedure, de besluitvorming en welke punten aan de orde komen bij een keuring of in het geval van een door de psychiater geadviseerde rijtest.

Tot slot

Verkeersveiligheid is een speerpunt in het coalitieakkoord. Het verbeteren hiervan vraagt om een gezamenlijke inzet van Rijk, medeoverheden en maatschappelijke partijen. In 2023 zetten we die gezamenlijke inzet voort, met als doel een bereikbaar Nederland, waarin iedereen veilig thuis komt.

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

³⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 975.

³¹ Kamerstuk 29 398, nr. 975.