

Vergaderjaar 2015–2016

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 508

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juni 2016

Hierbij zend ik u mijn reactie op de vragen van verschillende fracties binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu die gesteld zijn in de tweede termijn van het algemeen overleg over wegverkeer en verkeersveiligheid op 26 mei 2016.

Verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden

De leden van de D66-, VVD-, PVV- en CDA-fractie hebben gevraagd om meer inzicht in de oorzaken van ongevallen en de registratie van ongevallen.

Voor het kiezen van maatregelen is het van belang om zoveel mogelijk informatie te hebben over de achtergronden van ongevallen. In de Monitor Verkeersveiligheid van SWOV die aan het einde van elk jaar wordt uitgebracht over het jaar daarvoor worden de ontwikkelingen in de verkeersveiligheid beschreven aan de hand van slachtoffer-, bevolkings- en mobiliteitsgegevens. Dit levert onder andere informatie op over de verdeling van het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden over vervoerswijzen, leeftijdsgroepen en wegtype. Daarnaast wordt specifiek ingegaan op de ontwikkeling met betrekking tot ernstig gewonde fiets-slachtoffers bij ongevallen met en zonder motorvoertuigen en de verdeling van het aantal fietsdoden over leeftijdsgroepen. Er is meer informatie over de verkeersdoden dan over de ernstige verkeersgewonden. Dit komt omdat deze informatie afkomstig is van de politie, die aanwezig is bij verkeersdoden en niet altijd bij ernstig verkeersgewonden.

Het direct kunnen terugleiden van de oorzaak van een ongeval kan met deze analyse niet, omdat vele factoren een rol kunnen spelen bij een ongeval. Vaak is sprake van een combinatie van meerdere oorzaken (zoals te hard rijden, smartphonegebruik, vermoeidheid, weersomstandigheden). Één enkele oorzaak aanwijzen bij een ongeval is vaak niet mogelijk. Dat is ook de reden waarom ik naast het verbeteren van de registratie ook aan de slag ga met een risicogestuurde aanpak en daar

waar nodig dieptestudies doe om de oorzaken van specifieke ongevallen in kaart te brengen.

Ik kan de wijze waarop ik u informeer over het aantal doden en ernstig verkeersgewonden veranderen en niet meer het aantal doden in het voorjaar en ernstig gewonden najaar te melden. Ik zal de voor- en nadelen bezien van het voortaan één keer per jaar informatie te sturen aan uw Kamer over aantallen verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden, gecombineerd met de analyse uit de monitor van SWOV. Dit zal dan plaatsvinden in december, omdat ik voor die tijd niet beschik over de gegevens van ziekenhuizen die nodig zijn om het aantal ernstig verkeersgewonden vast te stellen. Gevolg van deze nieuwe opzet zou zijn dat gedurende het jaar beschikbare informatie wordt gepubliceerd in de openbare database BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland) en het CBS zelfstandig het aantal verkeersdoden bekend zal maken in april. Ik zal uw Kamer in het najaar hierover nader informeren.

Om onze data te verrijken, zoek ik voortdurend naar nieuwe databronnen, zoals de informatie van ambulancediensten en de data die de STAR-app (mobiel schade melden) kan opleveren. Door de koppeling van verschillende databases, wordt het mogelijk om meer inzicht te krijgen in oorzaken en omstandigheden van ongevallen en hier analyses op uit te voeren. Privacy is hierbij een permanent aandachtspunt. Ik ben een traject gestart met alle betrokken partijen voor een goede borging. Ook zal ik maatregelen treffen die het mogelijk maken om alle benodigde informatiebronnen te kunnen benutten en tegelijkertijd te voldoen aan Europese voorschriften in de Algemene verordening gegevensbescherming (verordening (EU) 2016/679) die met ingang van 25 mei 2018 van toepassing wordt.

Risicogestuurde aanpak

Lid Visser van de VVD-fractie vraagt naar de stand van zaken met betrekking tot de proactieve aanpak met alle partijen.

Parallel aan het verbeteren van de ongevalgegevens, zet ik samen met de provincies, de vervoersregio's en verschillende gemeenten in op een proactieve en risicogestuurde aanpak. Samen met deze partijen verken ik momenteel hoe de inzet van vier indicatoren kan bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het betreft de indicatoren snelheid, alcoholgebruik, fietsinfrastructuur en weginfrastructuur. We maken gebruik van beschikbare kennis uit onderzoek van SWOV, zoals de Promeve methode. Dit is een instrument om de verkeersveiligheid op wegen te meten zonder daarbij afhankelijk te zijn van ongevalsdata. Daarbij wordt verder onderzoek gedaan, o.a. naar bruikbare methodes van dataverzameling. Diverse provincies voeren pilots uit en in samenspraak met provincies en vervoerregio's gaan we gemeenten hierbij betrekken. De eerste resultaten komen dit jaar beschikbaar.

Elektrische laadplekken

Lid Van Tongeren van de Groen Links-fractie vraagt zich af waarom er geen borden langs de snelwegen staan voor elektrische laadplekken.

Wanneer exploitanten van een laadstation een verwijzing met logo of pictogram op het verwijsbord naar een tankstation of verzorgingsplaats willen, kunnen zij zich richten tot de RWS dienst in de desbetreffende regio. De Nederlandse Bewegwijzeringdienst (NBd) draagt zorg voor de bewegwijzering van alle wegbeheerders in Nederland en kan desgewenst de bewegwijzering aanpassen. Binnen de verkeerswetgeving bestaat er

overigens geen algemene aanduiding voor laadstations. Mij hebben geen signalen bereikt dat verzoeken van exploitanten niet gehonoreerd worden. Ditzelfde geldt voor de vindbaarheid van laadstations, die ook met de navigatie of apps goed te vinden zijn.

Speed pedelec

Vanaf 1 januari 2017 komen nieuwe speed-pedelects op de weg die als gevolg van Europese regelgeving als bromfiets gekentekend worden. Dat betekent een helmplicht, maximaal 45 km/u, rijden op het bromfietspad (indien aanwezig) en anders op 50-km wegvakken. Speed-pedelects die eerder zijn verkocht rijden dan als snorfiets rond. Dat betekent geen helmplicht, maximaal 25 km/u rijden op het verplichte fietspad. Voor weggebruikers, speed-pedelec rijders, handhavers en de branche is het onwenselijk dat deze onduidelijke situatie lang blijft bestaan. Derhalve heb ik 25 maart 2016 een AMvB in uw Kamer voorgehangen die regelt dat de speed-pedelects van voor 1 januari 2017 omgekentekend worden naar bromfietsen. Naar aanleiding van de AMvB over het omkentenken van de speed-pedelec heeft uw Kamer enkele vragen gesteld.

Uw Kamer heeft onder andere extra onderzoek gevraagd naar maatwerk voor gemeenten om de speed-pedelec veilig aan het verkeer deel te laten nemen en naar het schrikeffect onder automobilisten als de speed-pedelec zich als bromfiets op de rijbaan tussen de auto's begeeft.

Deze vraagstukken vind ik ook belangrijk en zie ik als zinvolle aanvulling op eerder onderzoek dat ik heb laten verrichten door RWS. Voor de volledigheid voeg ik dit rapport bij deze brief (zie bijlage)¹. Het onderzoek naar hoe de speed-pedelec als bromfiets het beste kan worden ingepast in de specifieke gemeentelijke infrastructuur ben ik reeds gestart. Ik doe dit onderzoek samen met gemeenten, CROW en RWS. Daarvoor heeft al een eerste overleg met een aantal gemeenten plaatsgevonden. De resultaten verwacht ik dit najaar met uw Kamer te delen.

In juli 2014 is in het kader van het genoemde RWS-onderzoek een expertsessie gehouden over de herkenbaarheid van de speed-pedelec. De conclusie van deze sessie was dat andere weggebruikers snel wennen aan een dergelijk voertuig op de rijbaan en dat de helm en het kentekenplaatje zorgen voor voldoende herkenbaarheid voor de automobilist. In aanvulling op deze inschattingen van experts, zal ik na 1 januari 2017 de effecten, waaronder het mogelijke schrikeffect bij automobilisten, pas in de praktijk kunnen onderzoeken. Ik zal SWOV hierbij betrekken. Resultaten verwacht ik niet eerder dan in de tweede helft van 2017. Vervolgens zal ik bezien of er aanleiding is om de regelgeving voor de speed-pedelec aan te passen.

Lid Madlener van de PVV-fractie wil weten waarom de Minister onderscheid maakt tussen de speed-pedelec en de elektrische fiets.

De elektrische fiets geeft trapondersteuning tot 25 km/u, een snelheid die ook gewone fietsers met enige inspanning halen. De elektrische fiets is in regelgeving gelijkgesteld aan de fiets. Een speed-pedelec is bedoeld om harder dan 25 km/u te rijden. En voor snelle gemotoriseerde tweewielers gelden vanwege de verkeersveiligheid aparte regels. In Nederland mogen bromfietzers vanwege de hoge snelheid niet op het verplichte fietspad. Als Minister van verkeersveiligheid kan ik niet uitleggen waarom «gewone» bromfietzers een andere plek op de weg nodig hebben dan speed-pedelec rijders. Voor de helm geldt hetzelfde. Ik kan in het kader

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

van de verkeersveiligheid niet uitleggen waarom voor «gewone» bromfietzers wel een helmplicht geldt en voor speed-pedelec rijders niet, aangezien de snelheden vergelijkbaar zijn.

Er zijn al speciale bromfietshelmen op de markt gekomen die voldoen aan de wensen van de speed-pedelec bestuurder. Deze zijn lichter van gewicht en bieden meer ventilatie. Daarnaast werken de RAI Vereniging en NEN samen met de industrie aan het opzetten van een nieuwe helmnorm. Naar verwachting komen nog dit jaar helmen op de markt die aan de nieuwe norm voldoen. Zodra de norm gereed is, zal ik ernaar verwijzen in regelgeving. Hiermee kom ik tegemoet aan de motie van de leden Visser en Hoogland van 2 juli 2015.

Lid Madlener van de PVV wil weten hoe men de speed-pedelec van de elektrische fiets kan onderscheiden.

Ik heb een expertgroep met o.a. SWOV gevraagd een uitspraak te doen over de herkenbaarheid van de speed-pedelec. Zij gaven aan dat een kentekenplaat en een helm zorgen voor voldoende herkenbaarheid voor andere weggebruikers. De politie heeft daarnaast de mogelijkheid speed-pedelegs van elektrische fietsen te onderscheiden aan de hand van het VIN (Vehicle Identification Number). Iedere goedgekeurde gemotoriseerde tweewieler, zoals de speed-pedelec, is voorzien van een uniek voertuignummer: VIN. Het VIN is geregistreerd in het kentekenregister. Aan de hand van het VIN kan de politie nagaan of het voertuig geregistreerd is en of zij te maken heeft met een speed-pedeleg of een elektrische fiets. Als er geen VIN op zit, maar de trapondersteuning stopt niet bij 25 km/u, dan is het voertuig nooit aangemeld voor toelating tot de weg en is sprake van een overtreding

Rijbewijzen van ouderen

Lid Visser van de VVD-fractie vraagt of de Minister kan reageren op de gang van zaken wat betreft rijbewijzen van ouderen.

Mijn insteek is om mensen zo lang mogelijk verantwoord en veilig deel te laten nemen aan het verkeer. Uit onderzoek van SWOV en RWS blijkt dat oudere automobilisten ongeveer evenveel betrokken zijn bij ongevallen als jongeren. Ouderen hebben over het algemeen goed inzicht in de eigen beperkingen en veel rijervaring. Ook verkleinen ze in veel gevallen de risico's door bijvoorbeeld niet te rijden als het druk is, het regent of in het donker. Als er sprake is van ernstige functiestoornissen, zoals dementie, nemen de risico's op een ongeval wel toe. Dit is met name aan de orde bij ouderen vanaf 75 jaar. Daarom wordt vanaf die leeftijd, zodra het rijbewijs verloopt, minimaal eens per vijf jaar door een arts en door het CBR bekeken of de bestuurder nog rijgeschikt is. Dit gebeurt aan de hand van de geschiktheidseisen die gebaseerd zijn op adviezen van onder andere de Gezondheidsraad. De rijbewijskeuring door de arts vindt plaats op basis van een door een door het CBR voorgeschreven gestandaardiseerde vragenlijst. Ik zie op dit moment geen reden om de huidige regels te veranderen.

Tot slot

Het onderzoek naar een eventueel verbod op het gebruik van de mobiele telefoon op de fiets ben ik gestart. Ook treed ik nog voor de zomer in overleg met de RAI Vereniging en de BOVAG over eventuele maatregelen tegen het opvoeren van scooters om een reactie te formuleren op de

vragen van lid Hoogland van de PvdA-fractie hierover. Met betrekking tot beide onderwerpen zal ik uw Kamer voor het einde van dit jaar informeren.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus