

**2019D00191**

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister voor Infrastructuur en Waterstaat inzake het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 639).

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Schuurkamp

- | Nr. | Vraag  |
|-----|--|
| 1   | Moet bij elke keuze rond beleid en inrichting, als de intentie van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is om naar nul verkeersslachtoffers te gaan, niet consequent de meest verkeersveilige variant worden gekozen boven andere opties, zoals op het gebied van snelheid, doorstroming, prijs en populariteit?  |
| 2   | Waarom is er niet een meer dwingende landelijke richtlijn gekomen voor de weginrichting en de eisen aan fietspaden als hier zoveel gebreken aan zijn?  |
| 3   | Als bij vrijwel elk dodelijk verkeersongeluk een motorvoertuig is betrokken, leidt een modal shift van auto en scooter naar openbaar vervoer dan niet automatisch tot minder verkeersslachtoffers? Waarom is dit geen onderdeel van het SPV?   |
| 4   | Zijn de geformuleerde ambities voor 2030 niet eerder te realiseren, gezien de urgentie van het probleem (bijvoorbeeld ten aanzien van kennis van de verkeersregels)? Hoe en wanneer worden deze, vooralsnog vaak niet SMART geformuleerde en daardoor moeilijke meetbare, ambities aangescherpt (bijvoorbeeld de significante verbetering van de veiligheid van infrastructuur en de vermindering van het aantal verkeersovertredingen)? Hoe en wanneer worden deze ambities aangescherpt? Hoe gaat u de voortgang meten op alle individuele ambities? Hoe wordt de Kamer hierover geïnformeerd? |
| 5   | Waarom is er geen financiële (meerjaren)paragraaf/-perspectief opgenomen in het SPV? Hoeveel geld staat er in de totale rijksbegroting opgenomen voor het vergroten van de verkeersveiligheid (begrotingshoofdstukken Infrastructuur en Waterstaat, Infrastructuurfonds, Justitie en Veiligheid, Volksgezondheid, Welzijn en Sport et cetera)? Hoe wordt geborgd dat voor grote financiële claims, zoals voor het veiliger maken van infrastructuur, tijdig voldoende financiële middelen beschikbaar zijn?  |
| 6   | Waarom is, gezien een realistische aanpak, gekozen voor een nulambitie?  |
| 7   | Wat ontbrak er in de «Beleidsimpuls Verkeersveiligheid» om de negatieve trend van de ernstige gewonden in het verkeer te kunnen ombuigen?  |
| 8   | Welke doelen en prestatie-indicatoren zijn er in Europa opgesteld?   |
| 9   | Hoe kan op korte termijn de koppeling tussen lokaal, regionaal en landelijk beleid plaatsvinden?   |
| 10  | Wat zijn de meest voorkomende fouten waaruit blijkt dat de afstemming tussen wegbeheerders, het Openbaar Ministerie en de politie niet altijd goed loopt?  |
| 11  | Is aangetoond dat de risicogestuurde aanpak in Zweden succesvol is gebleken? Zijn er cijfers bekend van het aantal verkeersdoden en een eventueel dalende trend in het aantal verkeersdoden in Zweden?   |
| 12  | Hoe wordt erop toegezien dat het SPV, dat geen concrete maatregelen bevat, wel een leidraad is voor lokale en regionale uitvoeringsplannen?  |
| 13  | Zijn er voldoende capaciteit en middelen om de genoemde ambities waar te maken, aangezien wordt aangegeven dat capaciteit en middelen zo effectief mogelijk worden ingezet?  |
| 14  | Waarom is gekozen voor formulering van Safety Performance Indicators (SPI's) als al wordt aangegeven dat dit niet voor alle thema's mogelijk is?   |
| 15  | Welke aanpassingen aan voertuigen worden bedoeld om risico's in het verkeer te verkleinen?   |
| 16  | Is een hogere (subjectieve) pakkans reëel, gezien de politie-inzet van de afgelopen jaren?   |

- 17 Wat is er tot nu toe gedaan om mensen bewuster te maken van de risico's die zij lopen bij (meervoudig) medicatiegebruik in het verkeer?
- 18 Welke onderdelen van het gerichte beleid op onervaren verkeersdeelnemers bleken wel en niet effectief?
- 19 Komt de stijging van het aantal enkelvoudige ongevallen van fietsers voornamelijk door de vergrijzing of zijn hier ook andere oorzaken voor aan te wijzen?
- 20 Hoe kan met zekerheid gezegd worden dat de grootste risico's teruggedrongen zijn, als de SPL's nog niet geformuleerd zijn?
- 21 Welke periode voor actualisatie van de agenda's is voorzien?
- 22 Wat houden de CROW-richtlijnen in?
- 23 Wat wordt er bedoeld met conflictsituaties op provinciale wegen?
- 24 Wat wordt er verstaan onder een «voor de weggebruiker geloofwaardige inrichting van wegen en fietspaden»?
- 25 Dient het afwijken van een richtlijn op het gebied van verkeersveiligheid gemotiveerd te worden of mag dit ook zonder motivatie?
- 26 Hoe kunnen we ervoor zorgen dat een risicogestuurde aanpak gemeengoed wordt onder wegbeheerders?
- 27 Waarom is ervoor gekozen gebruik te maken van verschillende methoden om risicofactoren van wegen in kaart te brengen? Zou eenzelfde systeem voor alle wegen niet de meest eenduidige weergave van de risico's bewerkstelligen?
- 28 Gaat u de 2020-doelen loslaten (maximaal 500 verkeersdoden, maximaal 15.600 ernstig gewonden), als u nu aangeeft dat u op nul verkeersslachtoffers wilt uitkomen? Blijft 500 een tussendoel? Hoe bepalen we of we op de goede weg zijn, als nul het (in uw woorden «onrealistische») doel is?
- 29 Waarom richten alle maatregelen voor de verkeersveiligheid van kinderen zich op het gedrag van kinderen en niet op het gedrag van de automobilisten? Licht er niet een veel grotere verantwoordelijkheid bij de automobilist dan bij het kind dat slachtoffer wordt? Is het gedrag van automobilisten of de keuze van beleidsmakers niet veel eenvoudiger te beïnvloeden dan het per definitie onvoorspelbare, impulsieve en irrationele gedrag van kinderen?
- 30 Behoort het verlagen en handhaven van de snelheid niet tot het laaghangende fruit/no-regret dat we als eerste moeten aanpakken als een derde van de verkeersdoden door een te hoge snelheid wordt veroorzaakt?
- 31 Wat zijn de kosten en baten van (fors meer) snelheidscontroles?
- 32 Als het niet mogelijk is alle (nieuwe) modaliteiten een eigen plaats op de weg te geven, welke zouden dan idealiter gecombineerd kunnen of moeten worden en waarom?
- 33 Hoe gaan de behoefte aan maatwerk en regionale/landelijke richtlijnen hand in hand?
- 34 Welke data over infrastructuur en voertuigen worden als bruikbaar beschouwd en hoe wordt hierbij de privacy van de gebruiker gewaarborgd?
- 35 In hoeverre maken nieuwe en intelligente systemen van voertuigen nu al deel uit van voorlichting, opleiding en examinering van verkeersdeelnemers?
- 36 Op welke manier wordt ervoor gezorgd dat kwetsbare verkeersdeelnemers over voldoende kennis en inzicht beschikken om een onderbouwde keuze voor een bepaalde modaliteit te maken?
- 37 Wat is een (mogelijke) verklaring voor het feit dat er slechts beperkt gebruikgemaakt wordt van 2ToDrive?
- 38 Wanneer verwacht u dat een dergelijke «speekseltester» gebruikt kan gaan worden?
- 39 Zijn de middelen beschikbaar om meer permanente en automatische vormen van handhaving toe te passen?

- 40 Worden gegevens over afleiding en de effecten hiervan op de verkeersveiligheid voortaan wel geregistreerd en verzameld, aangezien deze nu ontbreken?
- 41 Waar zal nu voornamelijk op ingezet worden, nu blijkt dat alleen bewustwording van risico's van gedrag niet genoeg lijkt om gedrag te veranderen?
- 42 Wordt er, gezien de link tussen meerdere overtredingen per voertuig en de betrokkenheid bij verkeersongevallen, gekeken naar maatregelen waarbij veelplegers zwaarder gestraft kunnen worden?
- 43 Op basis waarvan worden de regio's in de governancestructuur afgebakend?