

Vergaderjaar 2023–2024

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1084

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 december 2023

We hebben dagelijks te maken met het verkeer. We reizen naar het werk, bezoeken vrienden en familie, of maken een ommetje. Veel mensen voelen zich veilig in het verkeer, en weten dat ze het zelf veiliger kunnen maken door bijvoorbeeld goede fietsverlichting te gebruiken.

Het Rijk werkt hard om het verkeer zo veilig mogelijk te maken. Er wordt ingezet op veilige infrastructuur, veilige voertuigen en veilig gedrag van verkeersdeelnemers. Bijvoorbeeld door gemeenten, provincies en waterschappen te helpen bij het veiliger maken van de wegen waarvoor zij verantwoordelijk zijn, met de investeringsimpuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) van 500 miljoen euro. Of door via campagnes mensen bewust te maken van hun eigen verantwoordelijkheid: wijs een BOB aan en kijk niet op je telefoon op de fiets of in de auto.

Toch stijgt het aantal verkeersslachtoffers en volgens de voorspellingen zet deze stijging door. Het aantal verkeersdoden lag in 2022 met 745 op het hoogste niveau sinds 2008, zo zagen we in cijfers van het CBS¹. Daarnaast is het aantal ernstig verkeersgewonden in 2022 gestegen naar 8.300, 22% meer dan van een jaar eerder, zo blijkt uit de nieuwste «Staat van de Verkeersveiligheid» van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)². De trend is verontrustend. Het motiveert om keihard te blijven werken aan verkeersveiligheid. Het Rijk kan dit niet alleen; we hebben iedereen nodig om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen.

Fietsers vormen de grootste groep verkeersslachtoffers. Vooral ouderen zijn kwetsbaar op de fiets. Daarom werkt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) aan een meerjarenplan fietsveiligheid en aan een strategie om het vrijwillig gebruik van de fietshelm te stimuleren, omdat

¹ CBS (1 september 2023). *Verkeersdoden, 2022*. Geraadpleegd op 24 november 2023, van <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2023/35/verkeersdoden-2022>

² SWOV, 2023. *De Staat van de Verkeersveiligheid 2023* (<https://swov.nl/nl/node/161258>)

dat een effectieve maatregel is.³ Verder gebeuren veel ongevallen in steden en dorpen. Het Ministerie van IenW stelt via de investeringsimpuls verkeersveiligheid budget beschikbaar aan (onder meer) gemeenten om hun wegen veiliger te maken. Daarnaast is inmiddels het kader voor de gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30) beschikbaar. Dit geeft gemeenten middelen en handvatten om verkeersveiligheid prioriteit te geven in hun mobiliteitsbeleid.

Verkeersveilig gedrag van iedere verkeersdeelnemer is nodig om ongevallen te voorkomen. Uit de Staat van de Verkeersveiligheid blijkt dat er meer afleiding in het verkeer is en dat er meer mensen rijden onder invloed. Dit ongewenste gedrag moeten we aanpakken. Het Ministerie van IenW zet daarbij in op preventie, zoals met de MONO-campagne en educatieve maatregelen, en het Ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV) zet in op handhaving. Om rijden onder invloed terug te dringen werkt IenW aan een integrale aanpak en wordt onderzocht of het alcoholslot(programma) kan worden heringevoerd.

In deze brief wordt u geïnformeerd over de stand van zaken van de uitvoering van het SPV, inclusief reacties op openstaande moties en toezeggingen op gebied van verkeersveiligheid. Het Ministerie van JenV is voornemens om de Kamer voor het eerstvolgende commissiedebat verkeersveiligheid een actualisatie over het thema verkeershandhaving te geven.

1. De Staat van de Verkeersveiligheid

De «Staat van de Verkeersveiligheid 2023» van SWOV bevat de ontwikkelingen in het aantal verkeersslachtoffers, doden en gewonden, over 2022. Daarbij geeft SWOV een duiding van de cijfers en wordt ook gekeken naar mogelijke verklarende factoren.

In april jl. maakte het CBS het aantal verkeersdoden bekend, dat in september is bijgesteld naar 745. Dat is een stijging van 163 ten opzichte van 2021 en daarmee het hoogste aantal sinds 2008. Vooral het aantal fietsdoden was in 2022 uitzonderlijk hoog. Binnen deze groep was er met name een stijging in de categorie 80-plussers en slachtoffers met een personenauto als tegenpartij.

Met betrekking tot ernstig verkeersgewonden laat het SWOV-onderzoek zien dat dit aantal met 22% is gestegen naar 8.300; dat is 1.500 meer dan in 2021. Fietsers vormen hier veruit de grootste groep (70%), vooral in ongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig (82% van ernstig verkeersgewonden onder fietsers). Ook het aandeel ouderen hierbinnen is relatief groot. De vergrijzing en gestegen mobiliteit van fietsers spelen hierbij een belangrijke rol, maar deze aspecten kunnen de stijging niet volledig verklaren.

Net als eerdere jaren heeft SWOV in de Staat van de Verkeersveiligheid ook gegevens over andere verkeersgewonden opgenomen: de matig verkeersgewonden⁴, de slachtoffers op de spoedeisende hulp (cijfers VeiligheidNL), en de verkeersslachtoffers voor acute klinische opname op basis van de Landelijke Traumaregistratie (cijfers Landelijk Netwerk Acute Zorg). Al deze bronnen laten een stijgend aantal slachtoffers zien in 2022 waarbij de fiets de meest voorkomende vervoerwijze van het slachtoffer is.

³ SWOV, 2022. *Kiezen of delen. Welke maatregelen kunnen zorgen voor halvering verkeersslachtoffers in 2030?*

⁴ Letselernst MAIS2. Voor uitleg definitie, zie Kamerstuk 29 398, nr. 1028.

Een verdere analyse van de ontwikkelingen in het aantal verkeersslachtoffers, de mobiliteit, de ontwikkeling in risicofactoren (*Safety Performance Indicators*; SPI's) en maatregelen leest u in de Staat van Verkeersveiligheid 2023.

2. Trendbrekers verkeersveiligheid

Naast de inzet die het kabinet al levert om samen met de SPV-partners iedere dag te werken aan de verkeersveiligheid, wordt ook gekeken wat extra gedaan kan worden om de trend te keren. Dit is nodig, want volgens de prognoses blijft het aantal verkeersslachtoffers met de huidige inzet de komende jaren alleen maar stijgen. De Kamer heeft het kabinet opgeroepen om als tussendoelstelling te hanteren dat het aantal verkeersslachtoffers gehalveerd is in 2030.⁵ Hierop zijn de Ministers van IenW en JenV, zoals genoemd in de Kamerbrief van 22 november 2022, een traject Trendbrekers verkeersveiligheid gestart om te onderzoeken welke extra inzet nodig is om het aantal verkeersslachtoffers flink te verminderen.⁶ De basis hiervoor is het SWOV-rapport «Kiezen of delen» waarin globale denkrichtingen worden genoemd die het aantal slachtoffers wellicht flink kunnen verminderen.⁷

In dit traject onderzoeken wegbeheerders en verkeersveiligheidspartners samen welke concrete uitwerkingen van deze maatregelen het aantal slachtoffers flink omlaag kunnen brengen en of deze haalbaar, gedragen en betaalbaar zijn. In bijlage 1 vindt u een lijst met concrete uitwerkingen van de maatregelen uit het SWOV-rapport. Hiermee wordt ook uitvoering gegeven aan de motie van de leden Krul en Van der Graaf.⁸ Deze lijst is tot stand gekomen in zes ontwerpessies waarbij gekeken is naar de thema's infrastructuur, voertuigen, gedrag, risicogroepen, verkeershandhaving en innovatie. Bij de sessies waren in totaal ongeveer 100 deelnemers aanwezig vanuit onder meer gemeenten, provincies, belangenorganisaties, adviesbureaus, wetenschap en politiek. De uitgewerkte maatregelen zijn suggesties van de individuele deelnemers en worden nader onderzocht.

In de volgende fase wordt namelijk met behulp van de lijst met concrete uitwerkingen gewerkt aan een aantal scenario's met maatregelen die objectief getoetst kunnen worden aan de hand van een afweegkader. Zo kunnen we in beeld brengen wat de effecten zijn van deze scenario's en de individuele maatregelen. Dit geeft nog geen zicht op de exacte kosten of hoe de maatregelen geïmplementeerd kunnen worden, maar biedt wel informatie om een richtinggevende keuze te maken. Met een raadpleging wordt in beeld gebracht hoeveel draagvlak er is voor de verschillende denkrichtingen. Uiterlijk medio 2024 is dit traject afgerond en zijn de te nemen opties bekend die de trend kunnen keren.⁹

Vervolgens moet het Rijk samen met de andere wegbeheerders keuzes maken, zodat we de trend keren, zoals ook duidelijk wordt in een onderzoek van Sweco (zie bijlage 2). Daarin wordt een eerste grove schatting gemaakt van de kosten om de infrastructurele maatregelen voor alle wegbeheerders gezamenlijk te realiseren en dat is een brede opgave. Daarmee blijft het ook voor het nieuwe kabinet een stevige uitdaging om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren.

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 946

⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 1027

⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 1027

⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 1067

⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 1059

3. Veilige infrastructuur

Verzorgingsplaatsen van de toekomst

In het commissiedebat verkeersveiligheid van 31 mei 2023 (Kamerstuk 29 398, nr. 1062) aan het lid Van Ginneken toegezegd om te verkennen hoe de criteria duurzaamheid, circulariteit en sociaal werkgeverschap meegenomen kunnen worden bij de verdeling van de kavels voor de verzorgingsplaatsen.¹⁰ Op 7 september 2023 is de Kamerbrief verzorgingsplaatsen van de toekomst controversieel verklaard. Dit betekent dat definitieve keuzes over de invulling van de verdeelmethode aan het nieuwe kabinet zijn.

Het ministerie werkt intussen de toegezegde verkenning uit. Onderdeel van de verkenning is een inventarisatie van de eisen in wet- en regelgeving over duurzaam en circulair bouwen die van toepassing zijn bij verzorgingsplaatsen. Op basis hiervan en afhankelijk van de gekozen verdeelmethode kunnen eisen worden voorgesteld aan de exploitanten op de verzorgingsplaatsen. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is dat deze eisen andere wetgeving en bestuursbevoegdheden niet doorkruisen. Ten aanzien van sociaal werkgeverschap zal het ministerie in overleg met het Ministerie van SZW onderzoeken in hoeverre het mogelijk is om deze mee te nemen afhankelijk van de verdeelmethode.

Investeringsimpuls verkeersveiligheid

Er lopen op dit moment twee onderzoeken naar de Investeringsimpuls verkeersveiligheid. SWOV onderzoekt de verkeersveiligheidseffecten en kosteneffectiviteit van de maatregelen waarvoor in de tweede tranche co-financiering is aangevraagd, zoals ook bij de eerste tranche is gedaan.¹¹ Tegelijkertijd evalueert Goudappel hoe de medeoverheden de tweede tranche praktisch hebben ervaren en welke lessen daaruit te leren zijn. Beide onderzoeken zijn input voor de vormgeving van de derde tranche, die wordt uitgewerkt met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de Vervoerregio Amsterdam (VRA). Beide rapporten zullen met de Kamer gedeeld worden als bijlagen bij de Kamerbrief over de wijze waarop de derde tranche wordt vormgegeven. Deze brief kan de Kamer in het eerste kwartaal van 2024 verwachten.

Gebiedsontsluitingsweg 30 km/h

Bij het commissiedebat verkeersveiligheid van 31 mei 2023 is aan het lid Van Ginneken toegezegd om bij VNG en IPO te vragen wat er nodig is om het nieuwe wegtype gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30) verder uit te rollen, en de Kamer hierover te informeren. Bij gemeenten bestaat de wens om het nieuwe wegtype GOW30 toe te voegen aan het overzicht van maatregelen waarvoor bij de derde tranche van de Investeringsimpuls verkeersveiligheid cofinanciering kan worden aangevraagd. Op die manier kunnen gemeenten dan een aanvraag voor cofinanciering van 50% indienen om een gebiedsontsluitingsweg 50 km/h (GOW50) om te vormen naar een GOW30. De wens wordt betrokken bij de nadere uitwerking van de vormgeving van de derde tranche. In de eerdere tranches konden gemeenten al maatregelen aanvragen om een bestaande erftoegangsweg 30 km/h (ETW30) veiliger in te richten of een GOW50 weg om te vormen tot een ETW30-inrichting.

Eerder is de Kamer geïnformeerd dat een ministeriële regeling is voorbereid om de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens

¹⁰ TZ202306-079

¹¹ SWOV, 2022. *Verkeersveiligheidseffecten van 1e-tranchemaatregelen*.

te wijzigen.¹² Deze regeling is conform de planning op 1 oktober 2023 in werking getreden.¹³ Hiermee is een extra stap gezet in de uitrol van GOW30. Met de wijziging hebben gemeenten meer mogelijkheden om 30 km/h binnen de bebouwde kom toe te passen, zoals aanbevolen in de handreiking van CROW over de inrichtingskenmerken van GOW30 en het Afwegingskader 30 km/h.^{14 15}

70% van de weglengte binnen de bebouwde kom heeft een maximumsnelheid van 30 km/h. Gemeenten zijn aan de slag om bij meer wegen binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/h. De gemeente Utrecht is van plan om de maximumsnelheid op 250 wegen te verlagen naar 30 km/h en de gemeente Eindhoven wil als eerste stap in 2024 op 10 wegen de maximumsnelheid verlagen naar 30 km/h. De gemeente Amsterdam heeft vanaf 8 december 2023 de maximumsnelheid op ruim 500 wegen verlaagd naar 30 km/h. Ook gemeenten zoals Renkum, Haarlem, Schiedam en Alphen aan de Rijn zijn aan de slag om op meer wegen binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid naar 30 km/h te verlagen. De inzet blijft om zo samen met de gemeenten de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom verder te verbeteren.

Amendement resterende verkeersveiligheidsprojecten op de N18

Tijdens de vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds 2023 op 1 december 2022 hebben de leden Koerhuis en Van der Graaf een amendement ingediend, waarmee binnen het Mobiliteitsfonds € 7 miljoen beschikbaar is gesteld voor de verkeersveiligheid op de N18.¹⁶ Het amendement verwijst expliciet naar de bestaande verkeersveiligheidsaanpak op de N18, geeft aan dat er binnen de aanpak sprake is van forse kostenstijgingen en dat twee projecten binnen het pakket nog niet volledig gefinancierd zijn. Het project Zieuwentseweg, één van de twee projecten met een financieel tekort, is reeds opgelost en vindt nu doorgang. De financiële tekorten op het project Traverse Lievelede worden nog gedekt uit het amendement. Hiermee kan ook dit project doorgang vinden en resteren er geen financiële tekorten meer binnen de bestaande aanpak voor de N18.

De resterende middelen uit het amendement (te weten € 5,8 miljoen) zijn toegevoegd aan de 200 miljoen euro die eerder beschikbaar is gesteld voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. Binnen de bestaande aanpak wordt gezien of de resterende middelen uit het amendement op andere wijze effectief ingezet kunnen worden binnen de MIRT-regio Oost, bijvoorbeeld voor de N36.

Ambulancedata voor verkeersveiligheid

Voor gerichte (infrastructurele) maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren, is het van belang dat beleidsmakers en wegbeheerders goede informatie hebben over de verkeersveiligheidssituatie op hun wegennet. In aanvulling op de ongevallenregistratie van de politie geven ambulancedata een verrijking van informatie over verkeersongevallen, met name wanneer de politie niet bij de afhandeling aanwezig is. Dit betreft bijvoorbeeld vaak ongevallen waarbij alleen een fietser betrokken is.

Daarom voert VeiligheidNL met subsidie van het Ministerie van IenW een project uit om data van Regionale Ambulancevoorzieningen (RAV's) te verzamelen en te ontsluiten. Inmiddels is er een succesvolle pilot geweest

¹² Kamerstuk 29 398, nr. 1057

¹³ Stcrt. 2023, nr. 17618

¹⁴ CROW 2023, *Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30*.

¹⁵ CROW 2021, *Afwegingskader 30 km/h*.

¹⁶ Kamerstuk 36 200 A, nr. 55

met vier RAV's, waarbij de leeftijdscategorie, locatie en vervoerwijze(n) bij een verkeersongeval zijn ontsloten. Ook ontwikkelde VeiligheidNL een dashboard waarmee beleidsmakers en wegbeheerders inzicht krijgen in de ambulancedata. In de tweede fase worden de overige 21 RAV's aangesloten, zodat er een landelijke dekking ontstaat. Het project wordt medio 2025 afgerond.

4. Veilige voertuigen

Veiligheid motorrijders

In 2018 is de tweede versie van het «Actieplan verbetering verkeersveiligheid motorrijders» (AVVM-2)¹⁷ aan de Kamer gepresenteerd. AVVM-2 was het vervolg op het eerste actieplan en is opgesteld met hulp van advisering door diverse partijen in de sector. Het AVVM heeft tot doel om motorrijden veiliger te maken, mede in het kader van de Europese APK-richtlijn en de rijbewijsrichtlijn.

In het AVVM-2 staan concrete maatregelen om het risico op een ongeval met een motor te verkleinen. Het AVVM-2 is nadien opgenomen in het SPV. Concrete maatregelen in het AVVM-2 zijn:

- Continueren van voorlichting aan motorrijders en weggebruikers door leden van het Motorplatform (waaronder het ministerie), onder meer op veilig verkeersgedrag en gebruik van veilige kleding.
- Verbeterde detectie van motor(rijders) door noodremsystemen in (vracht)auto's.
- Meer slimme veiligheidssystemen op motoren.
- Onderzoeken van ongevalsfactoren bij motorrijders.
- Hogere-ordevaardigheden/risico-perceptie meer aandacht geven, bijvoorbeeld in vervolgcursussen op rijopleidingen.
- Aanpassen van Europese helmnormen, door deze te voorzien van een houdbaarheidsdatum.

In het Motorplatform is de behoefte uitgesproken om nu, vijf jaar na vaststelling, het AVVM-2 te evalueren en te inventariseren welke behoeften er zijn voor een vervolg op het AVVM-2. Hierbij wordt ook gekeken naar een diepte-onderzoek van SWOV naar ongevallen waar motoren bij betrokken zijn (te verschijnen in 2024), en naar nieuwe Europese regelgeving die in ontwikkeling is, zoals de *General Safety Regulation*, de rijbewijsrichtlijn en de APK-richtlijn.

Tachograaf 2.0

In het EU-mobiliteitspakket staat een verplichting om per 21 augustus 2023 nieuwe vrachtwagens uit te rusten met een tachograaf 2.0 (slimme tachograaf 2). Bestaande vrachtwagens moeten uiterlijk 18 augustus 2025 zijn aangepast en er moet een tachograaf 2.0 zijn geïnstalleerd (met behulp van een zogenaamde retrofit). Eerder is de Kamer geïnformeerd over een gebrek aan deze nieuwe tachografen binnen de gehele EU, en de noodzaak om in Nederland een tijdelijke uitzonderingsmaatregel te treffen.¹⁸

Op 3 oktober 2023 heeft de Europese Commissie echter alsnog een tijdelijke oplossingsrichting geboden en geadviseerd aan alle lidstaten om een tijdelijke handhavingsstop in te zetten vanwege het kleine aantal tachografen 2.0 op de markt. Het gaat om voertuigen die tussen 21 augustus en 31 december 2023 «van de band rollen». Deze voertuigen

¹⁷ Kamerstukken 29 398 en 35 000 A, nr. 611

¹⁸ Verzamelbrief over EU-wetgeving en regelgeving op het gebied van mobiliteitsdata en wegverkeer, 27 oktober 2023, Kamerstuk 31 305, nr. 432

kunnen dan alsnog tot en met 18 augustus 2025 met een oudere versie van de smart tachograaf rondrijden.

Het advies van de Europese Commissie is niet wettelijk bindend, maar de meeste lidstaten zullen deze handhavingsstop toepassen. Hoewel Nederland al een oplossing verzorgd heeft, zal de Inspectie Leefomgeving en Transport ook in Nederland deze handhavingsstop toepassen. Anders is het mogelijk dat een buitenlandse vervoerder in Nederland beboet wordt voor een oude tachograaf, terwijl deze in de eigen lidstaat wordt gedoogd.

Aangezien de tachograaf 2.0 automatisch grensovergangen kan registreren, kan de handhavingsstop er soms toe leiden dat de aanvang van een detachering minder nauwkeurig kan worden vastgesteld. Bij detachering heeft de buitenlandse chauffeur voor de duur van de detachering recht op bepaalde Nederlandse arbeidsvoorwaarden. Dit moet dan worden vastgesteld aan de hand van andere beschikbare informatie. Het betekent ook dat chauffeurs langer handmatig grensovergangen moeten blijven registreren tot ze een nieuwe tachograaf hebben. Het gaat hier echter om een beperkte groep (nieuw geregistreerde voertuigen tussen 21 augustus 2023 en 31 december 2023).

Onderscheid type fiets in rapportages SWOV

Zoals toegezegd aan het lid Van Ginneken tijdens het commissiedebat verkeersveiligheid van 31 mei 2023,¹⁹ heeft het ministerie aan SWOV gevraagd of een uitsplitsing in elektrische en niet-elektrische fietsen mogelijk is in hun rapportages. SWOV maakte dit onderscheid de laatste jaren al voor verkeersdoden, in het achtergrondrapport bij de Staat van de Verkeersveiligheid. Vanaf nu maakt SWOV deze uitsplitsing voor verkeersdoden én ernstig verkeersgewonden, en zowel in het hoofdrapport als in het achtergrondrapport. Aangezien elektrische fietsen niet altijd als zodanig worden geregistreerd, is het gerapporteerde percentage een ondergrens.

5. Veilig gedrag verkeersdeelnemers

Pakketbezorging en verkeersveiligheid

Zoals toegezegd aan het lid Koerhuis²⁰ en conform de motie van het lid Van der Graaf²¹ heeft het ministerie samen met CROW op 9 november 2023 een gesprek georganiseerd met gemeenten en pakketdiensten. Tijdens dit gesprek hebben CROW en SWOV kennis gedeeld over verkeersveiligheid in relatie tot pakketbezorging. De deelnemers hebben gesproken over maatregelen om de verkeersveiligheid rondom pakketbezorging te verbeteren. Voorbeelden hiervan zijn centrale wijkbezorgingspunten die het aantal verkeersbewegingen van pakketdiensten in de wijk verminderen en venstertijden waarmee het bezorgen van pakketten tijdens de spitsuren bijvoorbeeld in de binnenstad en rond winkelcentra wordt vermeden. Deelnemers vonden dit gesprek waardevol en hebben zich voorgenomen op meer reguliere basis kennis met elkaar te delen. Het gespreksverslag (bijlage 3) en de handreiking van CROW over de afwegingen rondom logistieke stromen (bijlage 4) zijn bij deze brief gevoegd.

¹⁹ Kamerstuk TZ202306-080

²⁰ Kamerstuk 2022Z23663, Kamerstuk 29 398, nr. 1059

²¹ Kamerstuk 29 398, nr. 1042

De uitkomsten van dit gesprek zijn gedeeld met de pakketdiensten, het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI) en de G4-gemeenten.

Voortgang meerjarenplan fietsveiligheid

Het aantal ernstige ongevallen onder fietsers is dit jaar met 20% toegenomen²² en de prognoses zijn ook zorgwekkend. De verwachting is dat het aantal ernstige fietsongevallen in 2040 met 80–100% is toegenomen ten opzichte van 2018.²³ Dit onderschrijft de urgentie van het «Meerjarenplan Fietsveiligheid» zoals toegezegd aan de Kamer.²⁴ De doelen van het meerjarenplan zijn een trendbreuk in het aantal ongevallen en een veilige toename van het fietsgebruik. Het plan bevat een breed maatregelenpakket dat in samenwerking met medeoverheden en belangenorganisaties tot stand is gekomen. Op dit moment worden deze maatregelen uitgewerkt en afgestemd met belanghebbende organisaties. Naar verwachting is het plan in het voorjaar van 2024 gereed om te delen met de Kamer. Definitieve besluitvorming (inclusief financiële dekking) over de uitvoering van het meerjarenplan is aan een nieuw kabinet.

Voortgang strategie promotie fietshelm

Vooruitlopend op het meerjarenplan fietsveiligheid en zoals aangegeven in de brief over de stand van zaken verkeersveiligheid van 22 mei 2023,²⁵ werkt het ministerie een strategie uit voor het promoten van het vrijwillig gebruik van de fietshelm. Aanvullend op de kwalitatieve studie uit het voorjaar is een kwantitatief onderzoek uitgevoerd naar motivaties en belemmeringen onder zowel niet-helmdragers als helmdragers. De onderzochte groepen hebben weinig twijfel over het nut van de fietshelm, maar vooral de niet-helmdragers zien veel praktische belemmeringen in helmgebruik (zie bijlage 5). Verder is aan een aantal gedragsexperts gevraagd hun visie te geven op de mogelijkheden om grote weerstand tegen een bepaald gewenst gedrag te doorbreken. Op basis van alle studies en inbreng van experts is inmiddels een strategie op hoofdlijnen opgesteld. Deze wordt verder uitgewerkt en afgestemd met betrokken partijen, zoals de provincies, de ANWB, Interpolis en de Hersenstichting. IenW wil meerjarig optrekken met deze partijen om het gewenste effect te bereiken. De uitgewerkte strategie wordt naar verwachting in het voorjaar van 2024 aan de Tweede Kamer voorgelegd. De vertraging ten opzichte van de planning is onder andere ontstaan door aanvullend onderzoek en de nodige afstemming met betrokken partijen.

Voortgang Rijden onder invloed

In de Kamerbrief van 22 mei 2023 over de stand van zaken van de integrale aanpak rijden onder invloed (ROI) is de Kamer op de hoogte gesteld over de voortgang van deze aanpak. Het adviesbureau Andersson Elffers Felix (AEF) heeft in opdracht van het ministerie advies gegeven over een programmaplan voor de integrale aanpak (bijlage 6). Dit is een meerjarig plan om ROI meer risicogestuurd en continu aan te pakken, samen met betrokken organisaties en departementen. Naar verwachting is het programmaplan in het eerste kwartaal van 2024 gereed. Onze stakeholders zijn betrokken bij het opstellen van het programmaplan en

²² SWOV, 2023. *De Staat van de Verkeersveiligheid 2023*.

²³ SWOV, 2021. *Verkeersveiligheidsprognose voor Integrale Mobiliteitsanalyse 2021*.

²⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 946

²⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 1059

worden aan de hand van een vragenlijst bevroegd op hun inzet op de uitvoering van het plan. De ontwikkeling van maatregelen voor het programmaplan vraagt om extra inzet van beleid en vooral van uitvoerende organisaties. Bij die laatste is de werkdruk reeds hoog en is er mogelijk weinig ruimte voor nieuwe of intensivering van bestaande maatregelen.

Ondertussen start het Ministerie van IenW alvast met de uitvoering van maatregelen die voor iedereen van belang zijn. Zo ontbreekt op dit moment een actueel beeld van de omvang van het ROI van alcohol, maar vooral ook van de omvang van ROI van drugs en rijgevaarlijke medicijnen. Om het succes van maatregelen te meten en de omvang van de problematiek in kaart te brengen, werkt het ministerie samen met andere organisaties en departementen aan een onderzoeksagenda. Aan de hand van deze agenda worden de ontwikkelingen van ROI en de effecten van de integrale aanpak structureel gemonitord.

Samen met onze partners zijn de volgende initiatieven tot stand gekomen:

- Een handout «Communicatiehandvatten en -boodschappen voor overheids- en kennisorganisaties». Deze handout biedt een handreiking om effectief te communiceren over ROI.
- De Risico Lens ROI voor gemeenten (ontwikkeld door bureau Goudappel). Hiermee kunnen gemeenten inzichtelijk maken waar risicolocaties zijn voor ROI.
- De factsheet «Integrale aanpak van ROI» (ontwikkeld door CROW). Deze factsheet geeft overzicht van wat gemeenten kunnen doen om ROI te voorkomen.
- De factsheet «Rijden onder invloed van alcohol» van SWOV, die inzicht geeft in de meest actuele stand van zaken met betrekking tot het ROI van alcohol.
- Een handreiking voor gemeenten om werkgevers afspraken te laten maken over alcohol-, drugs- en medicijngebruik (ontwikkeld door het Trimbos-instituut).

Verder heeft het ministerie in het derde kwartaal van 2023 bureau Goudappel de opdracht gegeven onderzoek te doen naar een mogelijke herinvoering van het alcoholslot(programma). Daarvoor wordt een studie verricht naar de ervaringen in andere Europese landen met alcoholsloten en het alcoholslotprogramma. Deze studie kijkt vooral naar het gebruik binnen het bestuursrecht dan wel strafrecht, fraudegevoeligheid, maar ook naar handhaving, evaluatie en kosten. Naar verwachting wordt het rapport van deze studie in het eerste kwartaal van 2024 opgeleverd aan het ministerie. Zowel het CBR als JenV zijn betrokken bij dit lopende onderzoek.

Campagne Rij Ballonvrij van TeamAlert

In de Kamerbrief van 22 mei 2023 (Kamerstuk 29 398, nr. 1061) is de Kamer toegezegd te worden geïnformeerd over mogelijke aanpassingen van de campagne «Rij Ballonvrij» van TeamAlert naar aanleiding van het effect- en waarderingsonderzoek dat is gedaan, en het lachgasverbod dat sinds 1 januari 2023 geldt.

TeamAlert heeft net een onderzoek afgerond naar het gebruik van lachgas onder jongeren voor en na het lachgasverbod. Uit dit onderzoek komt naar voren dat in 2023 19% van de jongeren aangaf wel eens lachgas te gebruiken. Dit is 7% minder in vergelijking met het aandeel jongeren dat lachgas gebruikte vóór het verbod. Hoewel het lachgasgebruik onder jongeren is afgenomen, blijft er een zorgwekkende groep die lachgas gebruikt in de auto. Vergelijkbaar met een onderzoek van TeamAlert vóór het verbod, blijkt dat na het verbod 37% van de jonge lachgasgebruikers

nog steeds lachgas in de auto gebruikt. Hiervan gebruikt 10% lachgas in een rijdende auto en 27% in een geparkeerde auto. Dit laatste kan ook leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties doordat de drempel om toch te gaan rijden volgens de jongeren laag is. Om jongeren bewust te maken van de gevaren en de sociale norm te zetten dat het niet normaal is met lachgas te rijden, is het belangrijk dat TeamAlert deze campagne uitvoert. Uit de effectmeting kwamen een aantal aanbevelingen. In de eerste plaats bleek het belangrijk om jongeren herhaaldelijk de Rij Ballonvrij-campagne te tonen om de boodschap te laten beklijven. **Het vaker worden blootgesteld aan de campagne zorgt voor herkenning van de boodschap, waardoor jongeren er een positiever gevoel bij krijgen.** In de ontwikkeling van de campagne is daar rekening mee gehouden. Zo is er een extra campagneperiode in de zomer toegevoegd. In de campagneperiode van december 2023 worden twee van de vier video's gedeeld en aangevuld met een quiz, enkele teasers en ander campagnemateriaal. In de campagneperiode van zomer 2024 komen de andere twee video's uit. Op deze manier herhaalt TeamAlert de boodschap door het jaar heen. Daarnaast herhaalt TeamAlert tussen de campagneperiodes de boodschap «gebruik geen lachgas in het verkeer» op hun socialmediakanalen regelmatig. Een andere aanbeveling is om de video's aan te passen door ze meer aan te laten sluiten bij de belevingswereld van jongeren en daarnaast in te spelen op de emotionele aspecten van het niet onder invloed van lachgas rijden. TeamAlert heeft dit jaar gekozen voor presentator Ta Joela als presentator van de quiz in de video's²⁶. Uit een poll op social media bleek dat hij heel goed aansluit bij de doelgroep. Daarnaast is er gekozen voor ervaringsverhalen van lachgasgebruikers in de video's om de emotionele aspecten naar voren te laten komen.

De aanbeveling om voorbeelden aan te bieden over hoe je een bestuurder kunt aanspreken op diens lachgasgebruik zijn ook meegenomen. Deze informatie en de algemene gevolgen van lachgas zijn verwerkt in de video's en in de content op de website. Met de video's die gedeeld worden op social media komen jongeren op deze pagina met meer informatie.

Verkenning programma voor de beginnende bestuurder

Het risico op dodelijke ongevallen bij automobilisten van 18 tot 24 jaar is vier keer hoger dan bij automobilisten in de leeftijdsgroep van 30 tot 64 jaar.²⁷ Daarom ontwikkelt het ministerie een programma voor beginnende bestuurders met extra maatregelen om ongevallen voor deze risicovolle groep te voorkomen. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de toezegging. Het programma voor de beginnende bestuurder bestaat uit vier actielijnen:

1. aandacht voor gedrag en risico's in het onderwijs (verkeerseducatie);
2. rijopleiding leerling rijbewijs B;
3. veilige ervaringskilometers gefaseerd rijbewijs (de fase na het succesvol hebben doorlopen van de rijopleiding); en
4. borgen van veilig rijgedrag.

Een onderzoek naar de effectiviteit en haalbaarheid van deze vier actielijnen wordt nu voorbereid, waarbij het accent ligt op de derde actielijn (veilige ervaringskilometers/gefaseerd rijbewijs). De eerste stap is om inzicht te krijgen in de verwachte impact op de verkeersveiligheid van twee mogelijke maatregelen: het binnen de wettelijke kaders uitbreiden van begeleid rijden naar de leeftijdsgroep van rijbewijs B-kandidaten van

²⁶ <https://teamalert.nl/voor-jongeren/rij-ballonvrij>

²⁷ SWOV, 2023. *Problematiek jonge automobilisten. Ongevallendata en mogelijkheden voor SPI's.*

17 tot 24 jaar en het aanscherpen van restricties voor het beginnersrijbewijs. De tweede stap is om de haalbaarheid van deze maatregelen verder te onderzoeken, samen met de rijschoolbranche, het CBR, exameninstituut IBKI en TeamAlert. Zodra de resultaten bekend zijn, worden deze meegenomen in het programma voor de beginnende bestuurder.

Daarnaast is het leerplan leerling rijbewijs B recent afgerond,²⁸ één van de maatregelen van het advies Roemer «Van rijles naar rijonderwijs». Met dit leerplan wordt een stap gezet naar een verbetering van de rijopleiding voor de leerling rijbewijs B. In het voorjaar van 2024 wordt de Kamer geïnformeerd over de vervolgstappen rond het advies Roemer, als de opdrachten van het CBR en IBKI zijn afgerond (zoals aangepaste examen-eisen en een leerplan voor de rijinstructeur).

De beginnersregeling is ook één van de maatregelen die tot doel heeft de betrokkenheid van beginnende bestuurders bij verkeersongevallen te verminderen. Zoals in het commissiedebat verkeersveiligheid van 6 december 2022 is toegezegd,²⁹ wordt u geïnformeerd over de verkenning met onze partners hoe de beginnersregeling effectiever gemaakt kan worden. Uit deze verkenning zijn enkele ontwikkelscenario's gedestilleerd. Met onder meer JenV, het Openbaar Ministerie (OM) en het CBR verkent het ministerie deze scenario's in het kader van het programma beginnende bestuurder. Daarbij wordt ook gekeken naar twee nieuwe ontwikkelingen die de beginnersregeling effectiever zouden kunnen maken: de pilot met een monitoringskastje om rijgedrag van zware verkeersovertreders te monitoren en daarop feedback te geven en de invoering van de Lichte Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer door het CBR (per 1 april 2023). De eerste resultaten van de pilots met een monitoringskastje worden in het eerste kwartaal van 2024 verwacht. Een dergelijk systeem zou mogelijk ook in te zetten zijn voor de bestuurders die zijn geregistreerd in het Register Overtredingen Beginnende Bestuurder (ROBB).

Onderzoek verhoogde zichtbaarheid van de beginnende bestuurder

Zoals 2 december 2021 toegezegd aan het lid Geurts, is onderzoek gedaan naar een (vrijwillig) herkenningsteken op de auto van een beginnende bestuurder met het oog op de verbetering van de verkeersveiligheid (bijlage 7). Uit dit onderzoek van Arcadis komt naar voren dat de effectiviteit van een dergelijk herkenningsteken in andere landen onbekend is en dat er geen meetbaar effect is op de verkeersveiligheid. Er is gekeken naar de ervaringen met een herkenningsteken in Frankrijk, Engeland, Spanje, Ierland en Australië.

Verder geeft het onderzoek aan dat vertaling naar de Nederlandse context een uitdaging is, omdat het moeilijk is om het effect op de verkeersveiligheid te meten en te monitoren.

Een herkenningsteken is mogelijk wel zinvol in combinatie met andere maatregelen voor de beginnende bestuurder, zo komt uit het onderzoek naar voren. Daarom worden de uitkomsten van dit onderzoek betrokken bij de vormgeving van het programma voor de beginnende bestuurder. De toezegging aan het lid Geurts is hiermee afgedaan.

Examenfraude theorie-examen CBR

De afgelopen maanden is er overleg geweest met het Ministerie van JenV, het OM en het CBR over de aanpak van examenfraude bij het CBR, zoals toegezegd aan het lid Koerhuis in het commissiedebat verkeersveiligheid

²⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 1080

²⁹ TZ202212-070

van 6 december 2022 (Kamerstuk 29 398, nr. 1036).³⁰ Besluitvorming hierover wordt begin 2024 verwacht, waarover u nader wordt geïnformeerd.

Invloed van andere weggebruikers op de veiligheid van fietsers en e-bikers – motie De Groot en Geurts

De motie van de leden Peter de Groot en Geurts³¹ vraagt om onderzoek naar welke invloed andere weggebruikers hebben op de veiligheid van fietsers in het algemeen en e-bikers in het bijzonder. Uit onderzoek van de Rijksuniversiteit Groningen blijkt dat de meeste fietsongevallen met ernstige gewonden enkelvoudige ongevallen zijn waarbij geen andere weggebruiker betrokken is en de invloed van de elektrische fiets op het risico heel beperkt is of er niet lijkt te zijn.³² De resultaten van het onderzoek zijn besproken tijdens een bijeenkomst op 26 september 2023 met ongeveer 80 deelnemers waaronder vertegenwoordigers van medeoverheden, de Fietsersbond en fietsfabrikanten. Tijdens deze bijeenkomst zijn geen nieuwe inzichten naar voren gebracht die van invloed zijn op de onderzoeksresultaten. De bevindingen van het onderzoek en de bespreking tijdens de bijeenkomst worden meegenomen in de uitwerking van het Meerjarenplan Fietsveiligheid. Met deze onderzoeksresultaten en vervolgacties is de motie van de leden De Groot en Geurts afgedaan.

Verkeersveiligheid wielervedstrijden – motie Heerema (VVD) en Alkaya (SP)

Dit jaar is de pilot gestart naar de inzet van burgermotorverkeersregelaars bij wielervedstrijden, naar aanleiding van de motie van de leden Rudmer Heerema en Alkaya.³³ Onderzocht wordt of burgermotorverkeersregelaars op een (verkeers)veilige manier taken kunnen overnemen van motoragenten die normaal gesproken de wielervedstrijden begeleiden. Dit onderzoek wordt naar verwachting in de eerste helft van 2024 afgerond, waarna vervolgstappen kunnen worden bepaald.

We willen allemaal veilig aan het verkeer deelnemen. Iedereen heeft daarin zijn verantwoordelijkheid. Rijk, waterschappen, provincies en gemeenten zorgen dat hun wegen veilig zijn.

Het ministerie blijft scherp op het toelaten van voertuigen. En elke bestuurder volgt de verkeersregels en houdt rekening met andere weggebruikers. Samen moeten we zorgen dat we veilig thuiskomen.

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

³⁰ TZ202212-073

³¹ Kamerstuk 29 398, nr. 949

³² Kamerstuk 29 398, nr. 1059

³³ Kamerstuk 29 398, nr. 951