

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2020/110249

**Bijlage(n)**  
2

Datum 2 juli 2020  
Betreft Beantwoording vragen Schriftelijk Overleg  
Verkeersveiligheid

Geachte voorzitter,

Op 28 mei jl. heeft de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat schriftelijke vragen ingebracht voor het schriftelijke overleg Verkeersveiligheid. Hieronder treft u de antwoorden op de vragen per onderwerp aan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR  
EN WATERSTAAT

DE MINISTER VAN JUSTITIE  
EN VEILIGHEID,

drs. C. van Nieuwenhuizen – Wijbenga

mr. F.B.J. Grapperhaus

## Beantwoording vragen Schriftelijk Overleg Verkeersveiligheid

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

### 1,5 meter samenleving

**De leden van de VVD-fractie lezen in de brief over de voortgang van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) dat 1,5 meter een uitgangspunt is voor de mobiliteit en verkeersveiligheid. Nu is afstand houden altijd verstandig in het verkeer, maar absoluut 1,5 meter aanhouden zal in veel situaties niet gaan, denk aan fietspaden die dan drie meter breed moeten worden, en dergelijke. Op welke wijze kan invulling worden gegeven aan dit 'nieuwe normaal', kijkend naar uitvoerbaarheid en verkeersveiligheid?**

**De leden van de D66-fractie zijn van mening dat het juist nu van groot belang is dat er geïnvesteerd wordt in de verkeersveiligheid voor fietsers. Deze leden leggen een aantal aandachtspunten voor en vragen de minister daarop te reflecteren. Is de minister bereid de gemeenten te informeren over de mogelijkheden om parkeerplaatsen direct rondom scholen, sportverenigingen en recreatiemogelijkheden vrij te maken voor het stallen van de fiets, zodat ook daar de 1,5 meter afstand behouden kan worden? Verkent de minister de mogelijkheden om de snelheden van rijbanen waar het kan naar 30 km/u te verlagen en daar de ruimte te geven voor gebruik door fietsers? Deze leden vragen de minister om met RWS en de VNG in gesprek te gaan over mogelijkheden om met informatieborden de mensen erop te attenderen om vooral de fiets te pakken en voldoende afstand van elkaar te houden door achter elkaar te fietsen. Deze leden vragen ten slotte of de minister bereid is een meldpunt te lanceren waar gevaarlijke fietsknelpunten gemeld kunnen worden bij de gemeente.**

De VVD-fractie en de D66-fractie vragen aandacht voor verkeersveiligheid in de 1,5 meter samenleving; met name voor fietsers. Samen met VNG, IPO en de vervoerregio's is het protocol stedelijke mobiliteit<sup>1</sup> opgesteld. Dit protocol biedt concrete handvatten voor wegbeheerders om de stedelijke mobiliteit in de 1,5 meter samenleving op een veilige wijze te organiseren. Het protocol bevat een scala aan gedrags- en inframaatregelen om bijvoorbeeld drukte op fietspaden aan te pakken. Op verzoek van de wegbeheerders biedt het protocol ruimte voor lokaal maatwerk. Onderdeel van het protocol is een handreiking, opgesteld door CROW, met verkeersmaatregelen die gemeenten kunnen treffen. Oplossingen voor fietsparkeervoorzieningen maken daar onderdeel van uit. Gemeenten maken zelf een afweging of en waar nog meer 30-zones nodig zijn. Daarnaast kunnen medeoverheden van 1 juli tot en met 1 september 2020 aanvragen indienen in het kader van de eerste tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid. De zogeheten menukaart van maatregelen, waarvoor aanvragen kunnen worden ingediend, bevat ook maatregelen die kunnen helpen bij de inrichting van de 1,5 meter samenleving. Deze maatregelen bestaan uit het veiliger inrichten van 30 km/h-wegen, het weghalen van paaltjes en het verbreden van fietspaden.

Het protocol stedelijke mobiliteit biedt tevens eenduidige communicatieboodschappen en -middelen om weggebruikers, waaronder fietsers, te informeren over het gewenste gedrag. De communicatiemiddelen zijn vrij beschikbaar via een Toolkit van de Rijksoverheid. Gemeenten passen dit in de

<sup>1</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2020/05/29/protocol---stedelijke-mobiliteit-in-een1.5-meter-samenleving>

praktijk reeds toe. Rijkswaterstaat zet de dynamische route informatiepanelen (DRIP's) in ter ondersteuning van landelijke communicatieboodschappen. Zo tonen de borden op dit moment een boodschap over de COVID-19 maatregelen, zoals 'vermijd drukte'.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2020/110249

Het aanpakken van fietsknelpunten op het onderliggend wegennet is de verantwoordelijkheid van medeoverheden. Vele gemeenten hebben reeds een meldpunt voor verkeersknelpunten. Ook de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland (VVN) hebben een meldpunt voor gevaarlijke verkeerssituaties.

**De leden van de CU-fractie constateren dat de coronacrisis enkele steden in Europa heeft geïnspireerd om de stad om te vormen tot 'fietssteden'. Dit komt ten goede aan de gezondheid, verkeersveiligheid en het milieu. Welke kansen ziet de minister hiervoor? Zijn er ook in Nederland mogelijkheden om binnensteden zo veel mogelijk autovrij en fietsvriendelijk te maken? Het openen van scholen met een anderhalvemeter-protocol is een enorme logistieke uitdaging voor veel scholen. Er worden bij veel scholen alternatieve verkeerssituaties gecreëerd om het afzetten van kinderen met zo veel mogelijk afstand van elkaar te doen. Heeft de minister inzicht in de gevolgen voor de verkeersveiligheid van deze aanpak? Staan scholen en gemeenten hier voldoende bij stil? Veilig Verkeer Nederland heeft richtlijnen opgesteld om scholen te helpen om de RIVM-richtlijnen zo veilig mogelijk vorm te geven. Is de Minister bereid in gesprek te gaan met scholen en gemeenten om deze richtlijnen leidend te laten zijn in het uitvoeren van de coronamaatregelen?**

Nederland loopt hierin al voorop. Buitenlandse delegaties kwamen, voor COVID-19, vanuit de hele wereld kijken hoe wij het netwerk van fietspaden hebben ontworpen. Ook in de huidige tijd ondersteunen Nederlandse bedrijven wereldwijd bij de aanleg van fietspaden. Ook beleidsmatig wisselen we praktisch wekelijks kennis uit hoe buitenlandse overheden kunnen leren van de Nederlandse beleidsaanpak op het gebied van de fiets en vice versa.

Samen met VNG, IPO en de vervoerregio's is het protocol stedelijke mobiliteit opgesteld met daarin een scala aan verkeersmaatregelen en communicatiemiddelen. Specifiek voor het basisschoolonderwijs zijn wegbeheerders geïnformeerd over richtinggevende verkeersveilige maatregelen die zij kunnen treffen in de directe schoolomgeving. In het protocol van VVN wordt hier ook naar verwezen. De lokale toepassing van de maatregelen is maatwerk waarbij goede communicatie tussen scholen en gemeenten van belang is.

Zowel de ontwikkelingen in de mobiliteit, als de maatregelen die de deze periode ingezet worden, verschillen per gemeente. Zeer sterk stedelijke gebieden lopen tegen andere problemen aan dan gemeenten in meer landelijke gebieden. Daarom is in samenwerking met een tiental gemeenten een monitoring opgezet om de ontwikkelingen op gemeentelijk niveau op o.a. verkeersveiligheid te volgen.

## Resultaten SPV

**De leden van de fractie van de SP vragen of de minister kan toelichten welke maatregelen in het kader van het SPV zijn getroffen bovenop de maatregelen die al genomen zouden worden om de verkeersveiligheid te vergroten, welke effecten deze maatregelen hebben gehad, hoeveel deze maatregelen hebben gekost en wanneer deze maatregelen zijn gerealiseerd? Het is hoog tijd dat er actie wordt ondernomen, omdat het SPV en de nulambitie anders blijven bij een plan zonder enig effect.**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

Sinds het uitbrengen van het SPV en het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid (LAP) anderhalf jaar geleden worden een groot aantal maatregelen uitgevoerd. Uw Kamer is onlangs geïnformeerd over de actuele stand van zaken over de uitvoering en mate van realisatie van maatregelen in kader van het SPV en het LAP<sup>2</sup>. Niet alleen de Rijksoverheid maar vooral ook medeoverheden en maatschappelijke organisaties werken aan het uitvoeren van de ambities van het SPV.

Voor wat betreft de financiële inzet vanuit het Rijk specifiek voor de uitvoering van het SPV is het volgende te melden. Met het amendement van het lid Dijkstra c.s. is 10 miljoen beschikbaar gekomen voor de uitvoering van het SPV onder meer gericht op het aanjagen van gemeenten provincies en innovatie. Deze middelen worden onder meer ingezet voor het Kennisnetwerk SPV dat sinds medio 2019 medeoverheden ondersteunt bij de risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid. In het afgelopen jaar zijn vele bijeenkomsten georganiseerd en praktische handreikingen ontwikkeld om gemeenten op weg te helpen met de risicogestuurde aanpak en het treffen van effectieve maatregelen. Daarnaast is er sinds vorig jaar een expertteam actief dat op dit moment individuele ondersteuning geeft aan 253 gemeenten, waterschappen en provincies bij het bepalen van effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen. Verder gaan er 15 F10-gemeenten aan de slag met pilots in het kader van 'Veilig fietsen naar school'. Dit gebeurt in samenwerking met een aantal maatschappelijke organisaties zoals de ANWB en VVN.

Data over risico's en verkeersongevallen zijn essentieel voor een goed verkeersveiligheidsbeleid. Met het amendement van het lid Dijkstra c.s. is 1 miljoen beschikbaar gekomen voor het ontwikkelen van Safety Performance Indicatoren (SPI's) en het ontsluiten van relevante data van onder meer hulp- en nooddiensten. De taskforce verkeersveiligheidsdata adviseert voor eind dit jaar over concrete toepassing van SPI's voor verkeersveiligheid.

Daarnaast is samen met provincies in de eerste tranche gekomen tot een investeringspakket van in totaal €74 miljoen (tot 2023) voor de veilige inrichting van bermten op provinciale N-wegen. Daarvan bedraagt de Rijksbijdrage €18,5 miljoen (25% cofinanciering). Met deze middelen worden over een totale lengte van ruim 750 kilometer N-wegen veilige bermten gerealiseerd. Voor de tweede tranche zullen provincies nog aanvullende voorstellen doen, waardoor het totale investeringspakket €100 miljoen wordt.

Verder is voor de komende tien jaar een investeringsbedrag van € 500 miljoen vrijgemaakt voor cofinanciering in verschillende tranches. Het Rijk draagt voor maximaal 50% bij aan projecten van de medeoverheden om de meest verkeersonveilige locaties en grootste risico's op provinciale en gemeentelijke

---

<sup>2</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2019-2020, 29 398, nr. 827.

wegen aan te pakken. Door deze "Rijksverdubbelaar" kan er in totaal €1 miljard euro extra worden geïnvesteerd in verkeersveiligheid in de periode 2020-2030. Op korte termijn start de eerste tranche. Vanaf 1 juli tot en met 1 september 2020 kunnen medeoverheden aanvragen indienen. Voor de eerste tranche (2020-2021) is € 100 (inclusief btw) miljoen beschikbaar.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

De SP-fractie vraagt ook naar de effecten van alle maatregelen. Het effect op het aantal verkeersslachtoffers wordt vaak pas na langere tijd zichtbaar. Vooral infrastructurele maatregelen kosten tijd. Uiteraard houden we jaarlijks de ontwikkelingen in het aantal verkeersslachtoffers bij, in de Monitor Verkeersveiligheid van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Daarnaast ontwikkelen we in de komende tijd SPI's om de effecten van verkeersveiligheidsmaatregelen beter meetbaar te maken.

#### Investeringsimpuls

**De leden van de VVD-fractie vernemen graag hoe de investeringsimpuls van 500 miljoen euro, met het oogmerk verdubbeld te worden, gaat bijdragen aan verkeersveiligheid. Deze leden lezen dat snelheidsremmers op 60 kilometerwegen worden overwogen. Daar zien zij weinig in. Deze leden zien meer in het weghalen van obstakels en gericht handhaven, dan in allerlei remmende maatregelen waar notoire verkeershufters zich weinig van zullen aantrekken en die op die manier dan juist extra gevaar kunnen opleveren. Deze leden zien meer heil in de aanleg van meer vrijliggende fietspaden, zodat de fietsers en auto/vrachtverkeer niet zo makkelijk meer onderling in contact raken.**

**De leden van de D66-fractie ontvangen signalen dat er nog steeds geen duidelijkheid is over de besteding van de jaarlijkse 50 miljoen euro volgend uit het SPV in gemeenten. Deze leden hebben hier tijdens het vorige algemeen overleg Verkeersveiligheid reeds vragen over gesteld. Deze leden vragen de minister zo spoedig mogelijk duidelijkheid aan gemeenten te geven over de voorwaarden van dit budget.**

**De leden van de 50PLUS vragen de minister verder graag naar de nadere voorwaarden van cofinanciering door het Rijk, ofwel de Rijksverdubbelaar. De minister zou hier in het tweede kwartaal mee komen.**

De fracties van VVD, D66 en 50PLUS vragen hoe de investeringsimpuls verkeersveiligheid wordt ingezet. Toegezegd is om uw Kamer uiterlijk voor de zomer 2020 te informeren over de inhoud van de regeling. De investeringsimpuls is bedoeld om een extra impuls te geven aan de aanpak van de prioritaire risico's en de meest verkeersonveilige locaties op het onderliggend wegennet. De afgelopen periode is, in nauw overleg met de medeoverheden, de regeling investeringsimpuls verkeersveiligheid 2020-2021 opgesteld. Deze regeling is op 1 juli jl. inwerking getreden. In overleg met de medeoverheden is gekozen voor een regeling waarin een zogeheten menukaart met bewezen risicogestuurde en kosteneffectieve maatregelen centraal staat. Het betreft bijna 40 maatregelen op het gebied van het verkeersveilig maken van (fiets)infrastructuur, bijvoorbeeld het aanleggen of veilig inrichten van een voetgangersoversteekplaats en het aanleggen van een vrijliggend fietspad of een rotonde.

Om in aanmerking te komen voor cofinanciering door het Rijk van extra verkeersveiligheidsmaatregelen, kunnen medeoverheden vanaf 1 juli tot en met 1 september 2020 een aanvraag voor één of meerdere maatregelen uit de menukaart indienen. Voor de periode 2020-2021 is € 100 miljoen beschikbaar. In overleg met de medeoverheden is gekozen voor een eenvoudige verdeelsleutel. De honorering van de aanvragen wordt gedaan op volgorde van binnenkomst. Op deze wijze ontvangen alle projecten die binnen het subsidieplafond van de regeling vallen de volledige cofinanciering en kunnen deze projecten in zijn geheel worden uitgevoerd. Binnen dit criterium krijgen maatregelen die binnen een jaar kunnen worden gerealiseerd voorrang. Hierdoor kunnen op korte termijn al verkeersveiligheidsmaatregelen genomen worden die mogelijk ook behulpzaam zijn bij de inrichting van de 1,5 meter samenleving. Indien na honorering van deze 'korte termijn-maatregelen' het Rijksbijdrageplafond nog niet is bereikt, wordt het resterende bedrag voor de aanvragen voor maatregelen met een doorlooptijd langer dan één jaar ingezet, op volgorde van binnenkomst. Uiterlijk 31 december 2025 moeten deze projecten zijn gerealiseerd.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2020/110249

Om de medeoverheden te faciliteren bij de aanvraag, is een digitaal loket ingericht met daarop alle relevante informatie. Ook zijn webinars georganiseerd.

**De leden van de VVD-fractie denken dat er terughoudend moet worden omgegaan met het terugbrengen van de snelheid op provinciale wegen. Hoe wordt voorkomen dat de automobilist de dupe wordt van snelheidsverlagingen in gemeenten of provincies?**

In het SPV staat de risicogestuurde aanpak centraal. Dit betekent dat risicoanalyses de basis vormen voor de maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het is de verantwoordelijkheid van gemeenten en provincies om te bepalen welke concrete maatregelen worden getroffen en of ook snelheidsverlagingen daarbij aan de orde zijn.

**De leden van de CDA-fractie hebben verder begrepen dat de minister de komende tien jaar jaarlijks 50 miljoen euro beschikbaar stelt voor maatregelen om onder andere infrastructuur veiliger te maken. Kan de minister toezeggen dat de toegezegde gelden voor de komende twee jaar niet onbenut zullen blijven, bijvoorbeeld omdat begrotingen van decentrale overheden al vastliggen?**

Voor de eerste tranche (2020-2021) is gekozen voor een pakket van maatregelen waar lokale en regionale wegbeheerders direct mee aan de slag kunnen. Voorwaarde is dat de Rijksfinanciering alleen voor extra maatregelen wordt ingezet en niet voor maatregelen die bijvoorbeeld al in uitvoering zijn of waarvoor reeds volledige dekking is. De medeoverheden kunnen de 50% cofinanciering op verschillende manieren invullen, bijvoorbeeld door projecten die later staan gepland naar voren te halen of projecten die al zijn uitgewerkt maar waarvoor de financiering nog niet helemaal rond is, in te dienen. Ook kunnen bijvoorbeeld gemeenten subsidies vanuit provincie of vervoerregio inzetten voor de cofinanciering. Daarnaast zijn er flexibele uitvoeringstermijnen te weten binnen één jaar of voor eind 2025. Dit maakt het ook mogelijk om deels middelen uit latere begrotingen aan te spreken. Deze aanpak omtrent de cofinanciering is afgestemd met de medeoverheden.

### Data verkeersveiligheid

**De leden van de VVD-fractie juichen inzicht in verkeersdata en de verkeersongevallenregistratie toe, zodat gericht en op basis van risicofactoren kan worden bekeken wat waar nodig is. Deze leden hechten belang aan privacy, maar denken dat bepaalde gegevens zonder veel inbreuk gedeeld moeten kunnen worden ten behoeve van het voorkomen van nieuwe ongevallen. Deze leden stelden hier al eerder vragen over en hopen dat er een oplossing gevonden is met de Autoriteit Persoonsgegevens (AP). De oorzaak van een ongeval moet altijd achterhaald kunnen worden, zodat indien van toepassing, drank- en drugsgebruik of het gebruik van een mobiele telefoon tijdens het rijden bewezen kan worden verklaard. Is de oplossing met de AP hiervoor nu afdoende en hoe ziet deze eruit?**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

Zoals in de brief van 25 mei jl.<sup>3</sup> wordt aangegeven, wordt er momenteel gewerkt aan een wetsvoorstel waarmee voor het verkeersveiligheidsbeleid een grondslag wordt gecreëerd om privacygevoelige gegevens over verkeersongevallen te mogen verwerken en ontsluiten. Daardoor wordt het mogelijk een vollediger beeld te krijgen van de verschillende ongevalskenmerken voor zover die door de politie bij verkeersongevallen worden geregistreerd. Naar verwachting kan het wetsvoorstel in de zomer aan de Autoriteit Persoonsgegevens worden voorgelegd.

**De leden van de 50PLUS-fractie wijzen op het Kennisnetwerk SPV met gemeenten en provincies over de invulling van de Safety Performance Indicators 'Veilige wegen' en 'Veilige fietsinfrastructuur'. Met deze indicatoren kunnen wegbeheerders meten hoe veilig hun wegen en fietspaden zijn. Deze leden vragen of en wanneer zij een landelijke database kunnen verwachten, met inzicht in alle gemeenten.**

De verwachting is dat het Kennisnetwerk SPV deze zomer met een afgestemde eenduidige definitie voor deze SPI's zal komen. Vervolgens zal in de Taskforce Verkeersveiligheidsdata gekeken worden welke data nodig zijn om de SPI's ook te kunnen meten. Het streven is om de benodigde data landsdekkend beschikbaar te maken. Op dit moment is het nog te vroeg om aan te geven wanneer dit concreet gerealiseerd kan worden. Dit is onder meer afhankelijk van de beschikbaarheid van de gegevens van alle wegbeheerders. Gestreefd wordt naar een eerste toepassing in 2021.

### Verkeersongevallen

**De leden van de VVD-fractie vragen waarom het een verrassing is dat het aantal verkeersslachtoffers niet navenant daalde naar aanleiding van tijdelijk fors minder verkeer door corona en de verlaging van de maximumsnelheid. Klopt het dat er minder slachtoffers te betreuen zijn op rijkswegen en juist de (oudere) fietsers (op een e-bike) risico lopen op een val en ongeval?**

**De leden van de CDA-fractie stellen vast dat vanwege de COVID-19-maatregelen er veel minder verkeer is op de wegen. Positief is dat het totale aantal sinds de COVID-19-maatregelen is gehalveerd. Uit onderzoek van verkeerskundig ICT-bureau VIA op verzoek van de politie blijkt echter dat het aantal dodelijke slachtoffers ongeveer hetzelfde is gebleven. Dat vinden deze leden schokkende cijfers. Hoe verklaart de**

<sup>3</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2019-2020, 29 398, nr. 827.

**minister dit? Hoe kan het dat de ongelukken die zich wél voordoen ernstiger zijn (per ongeval vallen er gemiddeld maar liefst 14 procent meer gewonden en doden)? Wat wil de minister doen om de toegenomen verkeersonveiligheid in de COVID-19-periode te stoppen? Hoe komt het dat de kans om bij een ongeval gewond te raken of om het leven te komen de afgelopen twee maanden zelfs met ruim 30 procent is gestegen? In Limburg en Gelderland ligt die kans zelfs bijna de helft hoger. Waar ligt dit aan?**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

**De leden van de D66-fractie lezen in onderzoeken dat het aantal dodelijke verkeersongevallen gelijk is gebleven ondanks een verminderd gebruik van de auto en de fiets. Kan de minister het gelijk gebleven aantal verklaren? Vindt hier een evaluatie over plaats?**

**De leden van de SP-fractie merken op dat het inmiddels anderhalf jaar geleden is dat het SPV is gepresenteerd. Er is in die periode vooral veel overlegd en vergaderd, maar tot minder verkeersslachtoffers heeft het niet geleid. Ondanks de coronacrisis en veel minder vervoersbewegingen, blijft het aantal verkeersslachtoffers relatief gezien hoog. Kan de minister inzichtelijk maken hoe dat komt?**

**De leden van de SGP-fractie hebben begrepen dat tijdens de coronacrisis, ondanks de sterk afgenomen verkeersdruk, het aantal verkeersdoden niet is afgenomen, terwijl je dat wel zou verwachten. Als de minister een nadere duiding heeft, ontvangen deze leden die graag. Levert dit nog nieuwe inzichten voor de verkeersveiligheidsaanpak?**

**De leden van de 50PLUS-fractie willen allereerst het recente bericht noemen waaruit gebleken is, dat het aantal verkeersslachtoffers in de lockdownperiode op hetzelfde niveau is gebleven, terwijl er significant minder verkeer op de wegen was. Het totaal aantal ongelukken is kleiner, maar de ongelukken die wel plaatsvonden zijn ernstiger. Met name kinderen en ouderen bleken vaak het slachtoffer. Deze leden vragen een reflectie van de minister op deze zorgwekkende berichtgeving.<sup>4</sup> Welke lessen trekt de minister hieruit? En hoe gaan we verder?**

De fracties van de VVD, CDA, D66, SP, SGP en 50PLUS hebben vragen gesteld over het aantal verkeersslachtoffers tijdens de COVID-19-periode, mede naar aanleiding van een onderzoek van ICT-bureau VIA en de politie over de voorlopige ongevallencijfers.<sup>5</sup>

Met de start van de COVID-19 maatregelen medio maart veranderde het verkeersbeeld. Dit heeft ook een ander verkeersongevallenbeeld opgeleverd. Het sterkst was dit effect in de periode tussen medio maart en medio april 2020, toen er 40% minder verkeer dan normaal in deze periode. Er zijn 50% minder verkeersongevallen en 35% minder verkeersslachtoffers door de politie geregistreerd. Ook het aantal fietsslachtoffers was lager dan in dezelfde periode vorig jaar.

<sup>4</sup> RTL Nieuws, 14 mei 2020, Aantal verkeersdoden blijft gelijk tijdens coronacrisis (<https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/5121696/verkeersdoden-ongelukken-verkeer-coronacrisis-politie>)

<sup>5</sup> <https://www.ad.nl/auto/stil-op-de-weg-maar-net-zoveel-verkeersdoden-als-normaal~a4850aba/>



Het onderzoek van ICT-bureau VIA en de politie geeft eveneens aan dat het verkeersongevallenbeeld is veranderd, maar wijst nog niet uit of het ongevalsrisico - het risico om slachtoffer te worden per gereden kilometer per vervoerwijze - daadwerkelijk is toegenomen. Het ongevalsrisico hangt namelijk ook samen met andere factoren. Er was namelijk niet alleen minder verkeer op de weg, maar er zijn ook verschuivingen in het gebruik van de verschillende vervoerwijzen en veranderingen in de lengte van afgelegde afstanden en de locaties en momenten waar verplaatsingen plaatsvinden. Het ongevalsrisico verschilt tussen de verschillende vervoerswijzen en soort verplaatsing.

Uit de voorlopige cijfers kan wel worden geconstateerd dat er in sinds medio maart 2020 niet minder verkeersdoden zijn geregistreerd dan in dezelfde periode in voorgaande jaren. Dat baart ons zorgen. Het is verschrikkelijk om te constateren dat het ook om jonge kinderen gaat.

SWOV is gevraagd om in de jaarlijkse Monitor Verkeersveiligheid een duiding en reflectie te geven op de voorlopige ongevallencijfers. Op basis daarvan zal worden bekeken wat dit betekent voor het ingezette verkeersveiligheidsbeleid.

**De leden van de PVV-fractie vragen of de minister, naar aanleiding van het verschrikkelijke ongeval bij een onbewaakte spoorwegovergang, bereid is direct tot afsluiting van dit soort overwegen over te gaan door middel van het plaatsen van (Pier Eringa-)betonblokken. Zo nee, hoe borgt zij anders de veiligheid van weggebruikers en spoorweggebruikers bij deze overgangen?**

Het is belangrijk dat er snel helderheid komt over de precieze toedracht van het ongeval. De politie, Inspecteurs van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Inspectie van SZW zijn momenteel bezig met hun onderzoek. Dit noodlottige ongeval onderstreept de ambitie om onbewaakte spoorwegovergangen aan te pakken en te streven naar nul dodelijke slachtoffers. De overweg waar het ongeluk heeft plaatsgevonden is een particuliere spoorwegovergang. ProRail was al in gesprek met diverse betrokkenen om de overweg definitief af te sluiten. ProRail heeft aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) aangegeven dat het plaatsen van betonblokken niet mogelijk is, onder andere omdat hierdoor de toegang tot (landbouw)grond, bedrijven en woningen kan worden ontzegd.

Om de veiligheid bij deze categorie overwegen te waarborgen wordt door ProRail in de omgeving extra gecontroleerd of er begroeiing moet worden gesnoeid, zodat het zicht op het spoor en de weg niet wordt belemmerd. Daarnaast kunnen door ProRail, indien nodig, tijdelijke snelheidsbeperkingen worden gehanteerd. Voor de overwegen in Hooghalen onderzoeken ProRail en de landelijk bemiddelaar of een tijdelijke oplossing mogelijk is, zoals een tijdelijke ontsluitingsweg.

**De leden van de D66-fractie zien een sterke stijging van het gebruik van de auto en de fiets door de beperkte capaciteit van het openbaar vervoer (ov). Deze leden van de D66 vragen de minister naar haar verwachtingen van een grotere drukte op de weg en intensiever gebruik van de auto. Welke gevolgen heeft dat voor de veiligheid van bestuurders?**

Dat is niet goed te zeggen. Er spelen namelijk meerdere factoren een rol bij het ongevalsrisico. Bijvoorbeeld de afgelegde afstanden, de locaties en momenten waarop mensen reizen. Bovendien zijn er ook veel mensen die minder reizen door

thuis te werken. Samen met andere overheden heb ik een protocol stedelijke mobiliteit in de 1,5 meter samenleving laten opstellen, om de veranderingen in de mobiliteit in goede banen te leiden.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

#### Wegvervoer

##### *Truckparkings*

**De leden van de VVD-fractie lezen in de brief van de minister van 25 mei jl. dat de minister bezig is met een handhavingsplan voor truckparkings en een CEF-aanvraag (Connecting Europe Facility) heeft gedaan voor vijf truckparkings. Deze leden kijken erg uit naar het handhavingsplan en uitsluitel over de Europese cofinanciering voor de vijf truckparkings.**

Conform de toezegging in het AO inzake de Transportraad van 21 november 2019 en de brief van SO 28-05 ontvangt u bij deze het rapport 'Handhaving parkeerduurbepering van vrachtverkeer op verzorgingsplaatsen', zie bijlage I. Mede op basis van dit rapport wordt mijn handhavingsplan inzake truckparkeren binnen de goederenvervoercorridors Oost en Zuid opgesteld door de werkgroep Handhaving, bestaande uit onder andere RWS, ILT en de landelijke politie. Dit plan betreft een concreet voorstel over het verbeteren van de handhaving op de goederencorridors, waaronder het truckparkeren. Over de voortgang van dit plan wordt u op de hoogte gehouden. We verwachten eind 2020 dit handhavingsplan op te leveren. Uitsluitel over de betreffende CEF Call, en daarmee de Europese cofinanciering voor vijf truckparkings, wordt medio juli a.s. verwacht. Zodra er meer bekend is, wordt u hiervan op de hoogte gebracht.

##### *Oost-Europese vrachtwagenchauffeurs*

**De leden van de SP-fractie hebben vaker hun zorgen geuit als het gaat om de werk- en leefomstandigheden van Oost-Europese werknemers die in Nederland werken. Dat geldt voor arbeidsmigranten in de voedingsindustrie, maar zeker ook voor vrachtwagenchauffeurs. Deze leden krijgen berichten over onmenselijke situaties waarin deze chauffeurs moeten leven, omdat zij vaak lang weg zijn van huis en er geen acceptabele omstandigheden worden gecreëerd waarin zij kunnen rusten. In tijden van corona is dit extra risicovol, aangezien de hygiënemaatregelen vaak niet opgevolgd kunnen worden door het ontbreken van basisvoorzieningen als schoon water, een douche en ontsmettingsmiddelen. Zijn deze signalen bekend bij de minister en wat doet zij eraan om de arbeidsomstandigheden van vrachtwagenchauffeurs te verbeteren en het besmettings- en verspreidingsrisico van het coronavirus te minimaliseren?**

De afgelopen periode, na de uitbraak van COVID-19, is een lastige tijd geweest voor vrachtwagenchauffeurs. Daarbij waren faciliteiten, zoals toiletten, douches en eetgelegenheden vaak niet beschikbaar. De commerciële- en vervoerssector is dringend opgeroepen deze faciliteiten voor chauffeurs in Nederland weer beschikbaar te maken en ook te houden. Dit is van groot belang met het oog op werkbare arbeidsomstandigheden voor alle chauffeurs, ongeacht waar zij vandaan komen. Het gaat hierbij om de bescherming van de gezondheid van chauffeurs en het waarborgen van hygiëne. Verder is in nauw overleg met de sector en de bonden, het COVID-19 protocol voor werkgevers en werknemers in de transport en logistieke sector medio april vastgesteld. Dit protocol bevat adviezen over hoe er zo veilig en gezond mogelijk gewerkt kan worden tijdens de huidige crisis, met daarbij de aanbevelingen van het RIVM als uitgangspunt.

Verkeersveiligheid rijkswegen

**De leden van de VVD-fractie zijn verheugd dat de minister in samenwerking met de bouwsector de aanleg, vervanging, renovatie en het onderhoud van wegen gedurende de coronacrisis doorgang laat vinden en waar mogelijk versnelt. Deze leden vragen of de minister hier ook verkeersveiligheidsknelpunten in meegenomen heeft. Zo nee, is de minister bereid te onderzoeken of de aanpak van onveilige locaties op of langs de rijkswegen meegenomen kan worden in de versnellingsplannen, zoals zij die aankondigde in haar brief van 22 april 2020? Er zijn 1.400 geïdentificeerde onveilige locaties die nog aangepakt dienen te worden. Deze leden horen graag, indien mogelijk, hoeveel van deze locaties aangepakt zouden kunnen worden.**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

**De leden van de SGP-fractie constateren dat de regering eind 2019 heeft toegezegd om te kijken of budget naar voren gehaald kan worden voor de aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten bij rijkswegen. Een groot deel van de eerder als onveilig geïdentificeerde locaties is nog niet aangepakt. Deze leden hebben verder gelezen dat de regering samen met de bouwsector kijkt naar het versnellen van infraprojecten in verband met de coronacrisis. Is de minister bereid de aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten in deze versnellingsplannen mee te nemen?**

**De leden van de CU-fractie vragen of de minister in haar versnellingsaanpak van het wegennet tijdens deze coronacrisis extra aandacht kan besteden aan de knelpunten voor verkeersveiligheid en wellicht meer geïdentificeerde knelpunten kan aanpakken dan voorheen gepland? Is de minister bereid om budget hiervoor naar voren te halen om optimaal gebruik te maken van de verminderde drukte op de weg in deze periode?**

De fracties van de VVD, SGP en CU hebben gevraagd naar de verkeersveiligheidsknelpunten op rijkswegen. In de brief van 5 augustus 2019<sup>6</sup> staat aangegeven dat Rijkswaterstaat hard werkt aan de uitvoering van het programma Veilige Bermen. Voor 390 van de 1400 in 2016 geïnterpreteerde locaties met obstakels in obstakelvrijezones op autosnelwegen van het Rijk zijn maatregelen vastgesteld. Deze maatregelen zijn gebaseerd op de nu beschikbare middelen. De uitvoeringsperiode van dit pakket maatregelen is 2018-2022. Daarbij wordt - met het oog op een doelmatige uitvoering - de uitvoering van de maatregelen zoveel mogelijk gekoppeld aan regulier gepland onderhoud. Momenteel wordt breed gekeken naar de mogelijkheid om werk te versnellen, waarbij de vastgestelde maatregelen, gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid, worden meegenomen. Gelet op de al strakke uitvoeringsplanning en de koppeling met ander werk, zal de mogelijkheid om het programma dat al in uitvoering is substantieel te versnellen naar verwachting beperkt zijn.

---

<sup>6</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2019-2020, 29 398, nr. 740.

**De leden van de PVV-fractie vragen waarom de maatregel van het verlagen van de maximumsnelheid naar 100 km/u gehandhaafd wordt, als er ondanks de lege wegen geen sterke daling van het aantal verkeersslachtoffers is. Is de minister daarom bereid deze maatregel direct te schrappen?**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

De maatregel (het terugbrengen van de maximum snelheid op de autosnelwegen tussen 6 en 19 uur naar 100 km/u) is genomen omdat deze op korte termijn leidt tot een daling van de stikstofdepositie. Daarmee ontstaat ruimte voor verbetering van de natuur, voor woningbouw en voor de aanleg van infrastructuur. Deze ruimte is reeds in het stikstofregistratiesysteem gestort en wordt momenteel voor die doeleinden ingezet. Daarom is er geen reden om de maatregel direct te schrappen.

**De leden van de PVV-fractie vragen of het onderzoek van Rijkswaterstaat (RWS) naar middengeleiders voor de N36 al is afgerond en of de minister naar aanleiding van dit onderzoek bereid is om direct tot realisatie van het plaatsen van middengeleiders over te gaan om zo frontale botsingen te voorkomen. Zo nee, hoeveel slachtoffers moeten er dan nog op deze dodenweg vallen, voordat wordt overgegaan tot een efficiënte rijbaanscheiding?**

Voor alle enkelbaans rijks-N-wegen –waaronder dus ook de N36- wordt onderzoek gedaan naar toepassen van smalle rijbaanscheiding en de daarbij te verwachten veiligheidseffecten. Zoals ook aangegeven in het AO-MIRT van 25 juni, wordt uw Kamer als het onderzoek definitief is zo snel mogelijk na het reces geïnformeerd over de uitkomsten. Na afronding van dit onderzoek kan worden bepaald of een dergelijk type middengeleiding specifiek toepasbaar en effectief is op de N36. Hierover kan in dit stadium nog niets worden gezegd.

Wel kan worden aangegeven dat de in september 2018 afgeronde Meer Veilig maatregelen op het N36-traject Almelo-Mariënberg (o.a. rijbaanverbreding, ribbelmarkering, reflectoren) ook op het traject Mariënberg – Witte Paal worden uitgevoerd. Deze worden gerealiseerd tijdens gepland groot onderhoud in 2021/2022. Deze koppeling met groot onderhoud zorgt ervoor dat we met de beschikbare middelen meer veiligheidsmaatregelen kunnen uitvoeren.

Naast deze infrastructurele aanpassingen speelt ook veilig weggedrag een rol bij de verkeersveiligheid op de N36. Daarvoor is het project 'gedragaanpak N36' gestart, waarbinnen gedragsmaatregelen worden ontwikkeld gericht op empathie, acceptatie en alertheid. Rijkswaterstaat en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost-Nederland werken hier samen aan. Na de zomer zal de uitvoering hiervan starten.

**De leden van de PVV-fractie vragen of de minister bij acute verkeerveiligheidsrisico's bereid is direct tot realisatie van veiligheidsmaatregelen te komen, in plaats van telkens in eindeloze onderzoeken te verzanden.**

Indien sprake is van een acuut verkeersveiligheidsrisico worden altijd zo snel mogelijk maatregelen genomen. Dit kunnen ook tijdelijke maatregelen zijn zoals bebording, aanpassing van de snelheidslimiet of wegafzetting vooruitlopend op een structurele oplossing van de situatie. Bij situaties waar geen sprake is van een acuut veiligheidsrisico, kan onderzoek nodig zijn om vast te stellen welke maatregelen effectief, doelmatig en uitvoerbaar zijn.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

**De leden van de CDA-fractie geven aan dat er een breed gedragen Kamermotie ligt waarin de regering wordt verzocht de matrixborden op de snelwegen waar mogelijk standaard in te zetten om de juiste van toepassing zijnde snelheid aan te geven (motie van het lid De Pater-Postma c.s. over aangeven van de maximumsnelheid op matrixborden, Kamerstuk 35300-XII, nr. 25). De minister heeft bij het vorige algemeen overleg Verkeersveiligheid in februari 2020 toegezegd om een pilot te gaan doen. Op welk wegtraject deze zou plaatsvinden, was nog onbekend, maar de minister zal de Kamer voor de zomer informeren om welk wegdeel dat zal gaan. Kan de minister bevestigen dat deze informatie binnenkort naar de Kamer zal komen? De zomer komt er immers al bijna aan. En hoe staat het met het onafhankelijk onderzoek naar de beperkingen van matrixborden? De minister gaf verder aan op termijn alle maximumsnelheden met een rode rand te willen tonen dat het huidige beleid een overgangssituatie is. Aan welke termijn moet gedacht worden?**

De resultaten van het onderzoek en de pilot worden medio 2021 verwacht, zoals beschreven in de Kamerbrief van 25 mei 2020 over de voortgang van het SPV<sup>7</sup>. Vanwege de COVID-19 maatregelen zijn de huidige intensiteiten en type weggebruikers op dit moment niet representatief, wat voor vertraging kan zorgen in de oplevering van de resultaten. Voor het zomerreces wordt u geïnformeerd over het wegtraject voor de pilot en de meest recente planning.

Voor het tonen van een rode rand moeten de (besturings)systemen boven en langs de weg geschikt zijn. De vervangingsopgave van deze systemen, waaronder zesduizend wegwijkstations, is niet eerder dan in 2026 afgerond. Tot die tijd zal de overgangssituatie van toepassing blijven.

#### Rijgeschiktheid

**De leden van de PVV-fractie vragen hoeveel extra verkeersslachtoffers er de afgelopen periode extra zijn bijgekomen als gevolg van de ramadan. Door deze periode van collectieve ondervoeding stappen veel mohammedanen met een veel te lage bloedsuikerspiegel achter het stuur, wat enkel een slechte invloed kan hebben op het rijgedrag. Deze leden vragen daarom om de harde cijfers en zij vragen of de minister al heeft overwogen iedereen die meedoet aan de ramadan een rijverbod op te leggen, ter bescherming van de Nederlandse burger die niet meedoet aan deze waanzin.**

Uit ongevalsgegevens blijkt dat er geen hoger of lager aantal ongevallen of slachtoffers is ten opzichte van de rest van het jaar in de periode van de ramadan. De SWOV geeft aan dat zij geen onderzoek kennen naar een verband tussen vasten en verkeersveiligheid. Weggebruikers hebben een eigen verantwoordelijkheid om niet in de auto te stappen als zij om welke reden dan ook niet fit genoeg zijn om aan het verkeer deel te nemen.

<sup>7</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 29 398, nr. 827

Heterogeniteit in het verkeer

**De leden van de VVD-fractie vragen hoe het ervoor staat met het eventueel weer op de weg brengen van de vernieuwde Stint. Welke stappen zijn hiervoor nog nodig?**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

De beoordeling van de aanvraag tot aanwijzing van de vernieuwde Stint als bijzondere bromfiets loopt. Op basis van de adviezen van de experts die betrokken zijn bij deze beoordeling (RDW en SWOV) wordt nu zorgvuldig bezien welk besluit in de rede ligt.

**De leden van de VVD-fractie willen graag uitsluitsel welke moderne voertuigen wel en welke niet op de openbare weg worden toegelaten en op basis van welke criteria. Deze leden kunnen zich voorstellen dat innovatieve (elektrische) vervoermiddelen meerwaarde kunnen bieden in met name stedelijk gebied om mensen mobieler te maken en om goederen de laatste afstand geruisloos en schoon naar de winkels te krijgen. Is het zo dat de inrichting van onze Nederlandse weginfrastructuur erg afwijkt van de rest van Europa? Waar zit dat verschil in? Houden we met onze weginfrastructuur voldoende rekening met nieuwe voertuigen? Zo nee, wat zou er moeten gebeuren om ons zo goed mogelijk voor te bereiden op de toekomst?**

De voertuigregelgeving is omvangrijk en is ook volop in ontwikkeling vanwege de vraag naar dergelijke producten en de mogelijkheden voor deelconcepten in steden. Mede daarom wordt gewerkt aan een nieuw nationaal kader voor licht elektrische voertuigen (LEV's). Tevens wordt er aan gewerkt om in Europees verband te komen tot een soortgelijk kader voor alle lidstaten. Dit jaar start een evaluatie naar de Verordening 168/2013, waarbij op Nederlands initiatief expliciet wordt gekeken naar LEV's, zoals e-steps.

De vraag welke voertuigen in Nederland de weg op mogen, en onder welke voorwaarden, is vanwege de vele ontwikkelingen, niet altijd makkelijk te beantwoorden. Met het nieuwe nationaal kader voor licht elektrische voertuigen (LEV's) wordt ook beoogd om de regels te verduidelijken en meer consistentie te bereiken waar het gaat om vergelijkbare voertuigen.

Op dit moment zijn er ten aanzien van de LEV's twee toelatingskaders van kracht. De eerste is de EU Verordening 168/2013, die uitgaat van een Europese typegoedkeuring voor lichte voertuigen, waaronder een aantal LEV's. Voertuigen die een Europese typegoedkeuring hebben, zijn te herkennen aan een kentekenplaat. Voertuigen met een blauwe kentekenplaat worden beschouwd als snorfietsen die maximaal 25 km/u kunnen en mogen. Daarnaast geldt een rijbewijsplicht (AM), ook wanneer het voertuig qua uiterlijk en besturing sterk lijkt op een e-bike.

Voertuigen met een gele kentekenplaat worden beschouwd als bromfiets. Deze mogen maximaal 45 km/u. Voor al deze voertuigen is ook een rijbewijs nodig en, wanneer het voertuig geen beschermende carrosserie heeft, geldt ook een helmplicht.

Voertuigen die buiten het bereik van de EU Verordening 168/2013 vallen, zijn in te delen naar voertuigen waarvoor geen toelating geldt, zoals fietsen (al dan niet met elektrische trapondersteuning, mits de motor maximaal 250W is en de

ondersteuning stopt bij 25 km/u) en voertuigen die onder de Nederlandse Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen vallen. Op dit moment zijn er 16 voertuigen aangewezen als bijzondere bromfiets en loopt er een aantal aanvragen om een aanwijzing te verkrijgen. De vraag of de Nederlandse infrastructuur afwijkt van de rest van Europa is daarom niet bepalend bij het wel of niet aanwijzen van een voertuig als bijzondere bromfiets. De vraag is meer wat de meest geschikte plaats op de weg is voor voertuigen met deze snelheid en dat is in de meeste gevallen het fietspad. Daarom is in de beleidsregel gekozen voor maximale afmetingen in termen van gewicht, lengte en breedte.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

#### *Lichte elektrische voertuigen LEV's*

**De leden van de SP-fractie maken zich al geruime tijd hard voor het veilig toelaten van licht elektrische voertuigen (LEV's) op de openbare weg in Nederland. In de landen om ons heen zien deze leden dat er vraag en behoefte is aan deze vervoersmiddelen. Maar ook in Nederland zijn er al veel mensen die – ondanks het feit dat vrijwel alle LEV's verboden zijn op de openbare weg – gebruik maken van deze innovatieve vorm van vervoer. Deze leden zien echter in de coronacrisis een kans voor LEV's. LEV's kunnen een goed alternatief zijn voor het openbaar vervoer, dat de komende periode door de coronamaatregelen slechts een beperkte capaciteit heeft. Daarnaast zijn er aanwijzingen dat luchtvervuiling een versterkend effect heeft op de verspreiding en effecten van het coronavirus. De luchtkwaliteit, met name in steden, kan gebaat zijn bij meer verplaatsingen met elektrische voertuigen. In het buitenland heeft dit zelfs geleid tot stimuleringsmaatregelen. Terwijl in Nederland bakken met geld worden uitgeven aan Teslasubsidies, die vrijwel volledig opgaan aan de rijken en nauwelijks een bijdrage leveren aan een betere luchtkwaliteit, kiest Italië er bijvoorbeeld voor om LEV's te subsidiëren. Kan de minister reageren op dit initiatief? Kan zij de Italiaanse regeling in kaart brengen en toelichten welke mogelijkheden zij voor Nederland ziet? Zijn er nog meer Europese voorbeelden van stimuleringsmaatregelen voor LEV's? Zo ja, hoe zien die eruit? Wat kan Nederland van die maatregelen leren? Is de minister het met deze leden eens dat het niet meer uit te leggen is dat LEV's inmiddels in heel West-Europa legaal de weg op kunnen, maar in Nederland nog niet.**

Het is niet zo dat vrijwel alle LEV's verboden zijn op de openbare weg. Integendeel, verreweg de grootste groep LEV's bestaat uit elektrische fietsen. Ook in de COVID-19 periode is de vraag naar de e-bike enorm gestegen. Voor deze LEV geldt geen toelatingsprocedure. De elektrische fiets kan gewoon de weg op. Landen als Italië kennen niet de fietscultuur die Nederland heeft. Zulke landen proberen nu een omslag te maken en de aanschaf van o.a. een elektrische fiets te stimuleren door het verlenen van subsidie en het aanleggen van fietspaden. Nederland loopt dus niet achter, maar heeft juist een voorsprong op deze landen.

Het huidige kader voor de toelating op de weg van bijzondere bromfietsen, zoals elektrische stepjes, geldt sinds mei vorig jaar (Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen). De deur staat open voor aanbieders van elektrische steps. Aanbieders melden zich op dit moment ook. Dat Nederland achterloopt met wet- en regelgeving in vergelijking met de omliggende landen wordt derhalve niet herkend. We zien wel verschillen tussen de verschillende lidstaten. Daarom pleit Nederland voor een Europees toelatingskader voor LEV's.

**De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de reactie van de minister op het OVV-rapport "Wie stuurt? Verkeersveiligheid en automatisering in het wegverkeer" gelezen. Deze leden vinden het van belang dat de veiligheid van gebruikers en medeweggebruikers gewaarborgd moet zijn. Zij zien echter in het dossier van de LEV's dat irreële en slechts nationaal geldende eisen aan de veiligheid ertoe leiden dat we onszelf als land buitenspel zetten, dat we achter de feiten aanlopen en niet kunnen profiteren van de voordelen die innovatie met zich meebrengt. Kan de minister toelichten wat de gesprekken met producenten, aanbieders en gebruikers (motie van de leden Laçin en Sienot over het definitieve toelatingskader voor LEV's in lijn brengen met de Europese richtlijnen, Kamerstuk 29398, nr. 800) hebben opgeleverd en op welke termijn zij de toelating van LEV's in Nederland geregeld denkt te hebben? En kan de minister uitleggen waarom het volgens haar niet meer mogelijk is om de eerste schets van het nieuwe toelatingskader voor de zomer naar de Kamer te sturen? De consultatie is inmiddels geweest. Welke andere vertragingen zijn er? Kan de minister toelichten wat nog ontbreekt om het nieuwe toelatingskader vast te stellen en kan zij in een tijdpad schetsen welke stappen op welke momenten gerealiseerd worden? Het is voor deze leden van groot belang dat de minister zich inzet om dit zo snel mogelijk op een veilige manier te realiseren. Verdere uitstel is ongewenst en onacceptabel.**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

De Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen is sinds mei 2019 aangescherpt met inachtneming van de adviezen van allerlei deskundigen, zoals de RDW en de SWOV. Het is ook besproken met uw Kamer en er is aangesloten bij de regels die Europees gangbaar zijn op het gebied van voertuigtoelating, met name bij EU Verordening 168/2013. Uw Kamer heeft uitdrukkelijk opgeroepen om verkeersveiligheid boven innovatie te stellen bij de introductie van nieuwe voertuigen (motie van het lid Van Aalst van 30 oktober 2019 over verkeersveiligheid boven innovatie stellen bij het introduceren van nieuwe voertuigen<sup>8</sup>).

De aansluiting bij EU voertuigregelgeving en het centraal stellen van de veiligheid komt ook terug in de motie Laçin<sup>9</sup>. Deze lijn wordt voortgezet bij de herziening van het nationaal toelatingskader voor LEV's. Er is aan de slag gegaan met de uitvoering van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) in zijn rapport 'Veilig toelaten op de weg'. De gesprekken met producenten, aanbieders en gebruikers vinden in dit verband plaats. Daarbij wordt bekeken hoe het kader voor bijzondere bromfietsen kan worden herzien tot een nieuw nationaal toelatingskader voor LEV's.

Over de outline van deze herziening wordt u in het najaar geïnformeerd. Door de COVID-19 uitbraak moesten de consultatietrajecten die aanvankelijk live waren bedoeld en in een vergevorderd stadium van voorbereiding waren, in een andere vorm worden gegoten en schriftelijk en/of digitaal plaatsvinden. Dat vroeg om een andere aanpak en vergde extra (doorloop)tijd, waardoor de oorspronkelijke planning van vóór de zomer niet meer haalbaar is.

<sup>8</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2019-2020, 29 398, nr. 761.

<sup>9</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2019-2020, 29 398, nr. 800.



### *Bijzondere bromfietsen*

**De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben kennisgenomen van het afschrift van het antwoord op een burgerbrief met betrekking tot de machinerichtlijn en bijzondere bromfietsen. Zij constateren dat vragen over het feit dat de toetsing van de Stint beter en strenger had moeten zijn, aanwezig blijven bij mensen. Dat de situatie complex is, blijkt ook uit het feit dat de brieven schrijver zelf ook achteraf pas tot de conclusie is gekomen dat de Machinerichtlijn van toepassing had moeten zijn, maar die conclusie in zijn eerder geschreven artikel juist niet onderschreef. De Kamer heeft uitgebreid met de minister gesproken over de toetsingsprocedure in het laatste plenaire debat over het ongeval met de Stint, en toen heeft de minister aangegeven dat er fouten zijn gemaakt. Het is nu zaak om te leren van die fouten, en verkeersveiligheid altijd voorop te zetten bij het toestaan van nieuwe typen voertuigen op de openbare weg. Hoe staat het met het definitief herzien toetsingskader voor bijzondere bromfietsen? Wanneer verwacht de minister deze naar de Kamer te sturen?**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

De outline van het nieuwe toelatingskader gaat in het najaar naar de Kamer. Hierin wordt ook de relatie tussen het nieuwe kader en de Beleidsregel bijzondere bromfietsen toegelicht.

### Technologische ontwikkelingen

**De leden van de VVD-fractie zijn verheugd over de beleidsreactie op het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) en zien uit naar de vervolgstappen als het gaat om automatisering in het wegverkeer. Deze leden constateren wel dat volledig autonoom rijden nog ver weg is en niet gezien mag worden als ultieme oplossing voor congestie of verkeersveiligheid. Hoe denkt de minister daarover en deelt zij de mening dat de mens de komende dertig jaar nog steeds relevant is voor het verkeersgedrag?**

De VVD-fractie constateert dat de bestuurder zelf nog lange tijd relevant is voor het verkeersgedrag. Deze constatering wordt gedeeld. Volledig autonome voertuigen zijn niet dé ultieme oplossing tegen congestie of voor verkeersveiligheid. Die rijden voorlopig ook nog niet op de openbare weg. Er rijden wel steeds meer auto's rond met rijhulp systemen die, mits veilig gebruikt, kansen bieden voor verkeersveiligheid en doorstroming. Met de ADAS-alliantie, waarbij nu 57 partijen zijn aangesloten, willen we ervoor zorgen dat deze systemen veilig zijn, blijven en gebruikt worden. Zoals beschreven in de uitgebreide beleidsreactie op het OVV-rapport is de aanpak voor doorontwikkeling van het toelatingssysteem daarom ingericht aan de hand van de driehoek mens, techniek en omgeving. Deze aanpak biedt ruimte om zowel voertuigen verantwoord toe te laten waar de weggebruiker nog een deel van de rijtaak uitvoert, als ook voertuigen die voor specifieke toepassingen geheel autonoom rijden (zoals POD's).

Daarnaast werkt het ministerie van IenW aan het gebruik van connectiviteit in het verkeer en het beter informeren en waarschuwen van de weggebruiker, zodat de mens betere keuzes kan maken en gewaarschuwd wordt bij onverwachte verkeerssituaties. In samenwerking met de markt wordt deze informatievoorziening verder gebracht waarbij we aan overheidszijde de benodigde data-ontsluiting en beschikbaarheid inrichten. De brede aanpak op het gebied van smart mobility richt zich daarmee zowel op kansen van digitalisering

voor doorstroming en verkeersveiligheid, als op het borgen dat het toelatingssysteem gereed is voor geautomatiseerde voertuig(system)en.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

**De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen zich af hoe het staat met de uitvoering van de Motie Van der Graaf/De Pater-Postma over routeplanners wegen rond scholen te laten mijden (Kamerstuk 35300-A, nr. 50). Deze motie verzocht de regering om de Kamer in het voorjaar 2020 te informeren over de uitvoering ervan. Hoe verlopen de gesprekken met Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de aanbieders van routeplanners en navigatiesystemen? Is de minister al tot afspraken kunnen komen dat zij bij het adviseren van de route de wegen rond scholen mijden en kiezen voor een veiligere weg? Zo nee, waarom niet?**

Inmiddels heeft een eerste gesprek plaatsgevonden met VVN. Gesprekken met marktleders, specifiek op het gebied van het bevorderen van de verkeersveiligheid via navigatie, worden op korte termijn ingepland. Om tot de gevraagde afspraken te komen, moet onder meer worden nagegaan welke data en informatie nodig is en welke op dit moment beschikbaar is. Verder zal in het gesprek met de navigatiebedrijven ook bekeken worden of andere items, naast schoolzones, mee kunnen worden genomen in de afspraken ten behoeve van de verkeersveiligheid. Inhoudelijke voorbereiding en het plannen van de gesprekken kost, mede vanwege de gevolgen van COVID-19, meer tijd dan verwacht.

**De leden van de 50PLUS-fractie stellen dat zij al eerder aandacht vroegen voor verkeerslichten uitgerust met 'terugtelklokken'. Met name voetgangers en fietsers krijgen hiermee een indicatie van de wachttijd tot groen licht. Daarnaast kan invulling worden gegeven aan een 'afteller' via de intelligente verkeersregelininstallatie (iVRI). Hierbij krijgen weggebruikers die een verkeerslicht naderen of hier stilstaan, actuele informatie over de tijd tot het groen is, de tijd tot het rood is en de resterende wachttijd. Deze informatie ontvangen de weggebruikers in hun voertuig of via een app. De techniek en afsprakensets zijn hiertoe landelijk gestandaardiseerd. Wanneer zal dit overal in Nederland ingevoerd zijn?**

In totaal zijn er 5500 kruisingen in Nederland met een verkeersregelininstallatie (VRI). Deze VRI's zijn in eigendom van landelijke, lokale en regionale wegbeheerders. Als onderdeel van Talking Traffic hebben wegbeheerders al ruim 800 iVRI's besteld, ter vervanging van bestaande VRI's. De verwachting is dat het grootste deel hiervan dit jaar wordt gerealiseerd. Op dit moment zijn er al 500 iVRI's in werking. Verder leveren leveranciers momenteel al geen 'normale' VRI's meer, maar alleen nog iVRI's. Het reguliere vervangingstempo bij gemeenten en provincies betreft landelijk circa 400 installaties per jaar.

Rijkswaterstaat, de wegbeheerder van het hoofdwegennet, is eigenaar van 150 VRI's. Inmiddels zijn 15 van deze VRI's omgebouwd tot iVRI. De intentie is om komende jaren 75 VRI's om te bouwen tot iVRI. Wanneer alle bestaande VRI's zijn vervangen door iVRI's is niet exact te zeggen. Vervanging is afhankelijk van prioritering en beschikbare budgetten van de wegbeheerders. Wegbeheerders maken zelf een prioritering van de kruispunten die ze met voorrang willen voorzien van iVRI's, onder meer omdat dit de kruispunten zijn waar de meeste winst is te behalen op het gebied van verkeersveiligheid, brandstofreductie, doorstroming etc.

Kwetsbare verkeersdeelnemers

*Bromfietsers*

**De leden van de CDA-fractie pleiten al langere tijd voor een helmplicht voor snorfietsers. Deze leden vinden het proces tot invoering lang duren en horen daarom graag van de minister wanneer het voorstel voor de helmplicht naar de Kamer komt, zodat het behandeld kan worden. Deze leden vinden dat hier nu echt snelheid mee moet worden gemaakt. Vindt de minister dit ook nog steeds? Welke datum is het doel van de minister om het in te laten gaan?**

In lijn met de motie Postma c.s. (Kamerstukken II, 35 300 XII, nr. 97) zal met uiterste inspanning worden gewerkt om het ontwerpbesluit helmplicht snorfiets uiterlijk in de laatste week voor het einde van het zomerreces naar uw Kamer te sturen voor de gebruikelijke voorhangprocedure. In dat ontwerpbesluit wordt ook de beoogde inwerkingtredingsdatum van het besluit opgenomen.

*Fietsers*

**De leden van de 50PLUS-fractie zijn tevreden te horen dat de regering in gesprek is gegaan met de RAI over een keurmerk voor fietsverlichting. Deze leden zijn blij met de aandacht en kijken uit naar de vervolgstappen. Een goede fietsverlichting is immers letterlijk van levensbelang. In die zin is het hoopgevend dat het percentage fietsers dat verlichting heeft, stijgt. Het is van belang dat dit nog verder stijgt. Welke aandacht gaat de regering hieraan besteden? Een doorlopende campagne bijvoorbeeld?**

Uit het evaluatieonderzoek van de fietsverlichtingscampagne "Ik val op"<sup>10</sup> en het onderzoek Lichtvoering fietsers 2019-2020<sup>11</sup> blijkt dat vooral jongeren gestimuleerd moeten worden om fietsverlichting meer aan te zetten. Daarom wordt de jaarlijkse campagne vanaf dit najaar beter toegesneden op deze doelgroep. Met het uitvoeringsteam, bestaande uit Fietsersbond, ANWB, BOVAG, Politie, RAI Vereniging, Regionale Organen Verkeersveiligheid, TeamAlert en VVN werkt het ministerie van IenW aan een vernieuwing van het campagnebeeld en de boodschap "Ik val op", met doorvertaling in de toolkit<sup>12</sup>, waarbij ook de uitkomst van de Battle of Concepts prijsvraag uit 2019<sup>13</sup> wordt meegenomen.

Er wordt gekeken naar communicatie in het straatbeeld met de centrale gedachte dat je op de juiste plek en op het juiste moment bedenkt dat je je verlichting aanzet, zodat je goed zichtbaar bent voor andere verkeersdeelnemers. Naast gezien worden door andere verkeersdeelnemers, wordt ook de focus gelegd op het feit dat goede verlichting fietsers helpt om beter te zien wat er voor hen op de weg gebeurt. Dit is met name ook belangrijk voor de oudere fietser. Verlichting kan beperkingen en kwetsbaarheden van ouderen gedeeltelijk opvangen. Beter zicht kan de reactietijd verkleinen en onzekerheid verminderen. De beperkingen van ouderen gelden ook voor de oudere automobilist die in het donker rijdt en tijdig fietsers moet waarnemen. Binnen het programma Doortrappen wordt hier ook aandacht aan gegeven.

<sup>10</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/12/04/evaluatie-fietsverlichtingscampagne-ik-val-op>

<sup>11</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/03/19/lichtvoering-fietsers-2019-2020>

<sup>12</sup> <https://materiaal.ikvalop.nl/>

<sup>13</sup> <https://battleofconcepts.nl/challenges/ienw/fietsverlichting-challenge?CurrentTab=Updates>

De fietsverlichtingscampagne is doorlopend, in de zin dat dit elk najaar plaatsvindt en ook onderdeel is van de verkeerseducatieprojecten van onze partners VVN en TeamAlert. Binnen de nieuwe vormgeving van de campagne wordt ook gekeken naar communicatiemomenten rondom de aanschaf van een fiets en/of fietsverlichting.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

**De leden van de 50PLUS-fractie vragen welke invloed de huidige coronacrisis heeft op het SPV en het Landelijk actieplan. Mensen werden immers gestimuleerd om eerder de fiets te nemen dan het ov, tot een bepaalde afstand. Het is belangrijk het ijzer te smeden als het heet is, ofwel deze nieuwe gewoonte van mensen te stimuleren. Wellicht kunnen goede fietspaden en -verbindingen, zowel in grote steden als meer regionaal, versneld worden aangelegd.**

De COVID-19 crisis brengt zeker nieuwe uitdagingen met zich mee voor de mobiliteit en de verkeersveiligheid van onder meer fietsers. Het streven naar nul verkeersslachtoffers blijft onveranderd. Daarom zetten wij ons - samen met medeoverheden en maatschappelijke partners - met volle kracht in om de ambities uit het SPV en het Landelijk Actieplan (LAP) verder te verwezenlijken. De maatregelen ter bestrijding van COVID-19 gaan naar alle waarschijnlijkheid het vraagstuk van mobiliteit en ook van verkeersveiligheid duurzaam veranderen, zoals onder meer blijkt uit twee recente KiM-rapporten<sup>14</sup>. In het najaar wordt gestart met de voorbereiding van een nieuw LAP. Hierbij zullen zeker ook de (structurele) effecten van de COVID-19-crisis worden betrokken.

De 50PLUS fractie vraagt verder of in grote steden of regionaal versneld geïnvesteerd kan worden in goede fietspaden en -verbindingen. De Rijksbijdrage uit het regeerakkoord (100 miljoen euro waarvan 26 miljoen euro voor snelfietsroutes en 74 miljoen euro voor fietsenstallingen) heeft veelal tot versnelling van de aanleg van snelfietsroutes door het hele land geleid. Uiteindelijk heeft door cofinanciering het budget van het Rijk (26 mln.) tot een investering van ongeveer 180 miljoen euro aan snelfietsroutes geleid. Door het budget voor snelfietsroutes op deze manier in te zetten, worden over het hele land snelfietsroutes gerealiseerd en staan ze overal in het land op de agenda. Dit bevordert ook de onderlinge samenwerking en kennisuitwisseling tussen de provincies en de vervoerregio's.

Verder kunnen medeoverheden vanaf 1 juli tot en met 1 september 2020 aanvragen indienen in het kader van de investeringsimpuls Verkeersveiligheid voor de aanleg van o.a. vrij liggende fietspaden, het verbreden van fietspaden, maar ook voor relatief kleine maatregelen die de fietspaden veiliger maken, zoals het weghalen van onnodige paaltjes. Die maatregelen kunnen hiermee ook een bijdrage leveren aan de vormgeving van de 1,5 meter samenleving.

**De leden van de CDA-fractie stellen vast dat vanwege de COVID-19-maatregelen er veel minder verkeer is op de wegen. Verder blijkt dat ouderen in de periode tijdens de COVID-19-maatregelen vooral zijn gaan fietsen. Kan de minister schetsen welke effecten meer fietsen precies heeft op de verkeersveiligheid? Bij de leeftijdsgroep 70-80 jaar was een**

---

<sup>14</sup> <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2020/04/20/mobiliteit-en-de-coronacrisis> en <https://www.kimnet.nl/actueel/nieuws/2020/04/20/coronacrisis-verandert-werksituatie-en-mobiliteit-mogelijk-blijvend>

**grote stijging in het aantal doden te zien. De kans dat zij bij een ongeluk kwamen te overlijden steeg met 70 procent. De slachtoffers waren veelal mensen die omkwamen op een elektrische fiets. Kan de minister aangeven of het gebruik van een elektrische fiets gevaarlijker wordt, nu door de toename van het aantal fietsers het drukker is geworden op het fietspad? Is het volgens de minister nodig om hier maatregelen voor te nemen?**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

**De leden van de D66-fractie zien een sterke stijging van het gebruik van de auto en de fiets door de beperkte capaciteit van het openbaar vervoer (ov). Deze leden juichen de (elektrische) fiets toe als alternatief voor ritten tot 15 km. Op welke wijze ondersteunt de minister de verkeersveiligheid van de fietser in deze tijd?**

De fracties van de CDA en D66 hebben vragen gesteld over de verkeersveiligheid van de (e)fietser tijdens de COVID-19-periode en maatregelen die getroffen worden. Over het algemeen geldt dat personen ouder dan 75 jaar relatief kwetsbaar zijn en daardoor meer kans hebben om ernstig gewond te raken of te overlijden bij een fietsongeval. De letselernst is vaak groter bij een ongeval met een elektrische fiets. Dat komt door de hogere snelheid en het hogere gewicht van de fiets. Een toename van het gebruik van de (elektrische) fiets door ouderen leidt mogelijk tot meer slachtoffers. Zoals in de beantwoording van de eerdere vragen is aangegeven, zal SWOV een reflectie geven op het verkeersongevallenbeeld tijdens de COVID-19 periode.

De verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid van de fietser ligt primair bij de gemeenten en provincies. Op verschillende manieren worden de lokale en regionale wegbeheerders ondersteund. Het eerdergenoemde protocol stedelijke mobiliteit biedt concrete handvatten om de stedelijke mobiliteit in de 1,5 meter samenleving te organiseren, alsook eenduidige communicatieboodschappen en middelen om weggebruikers, waaronder fietsers, te informeren over het gewenste gedrag. In het kader van de investeringsimpuls Verkeersveiligheid kunnen overheden aanvragen indienen voor de aanleg van o.a. vrij liggende fietspaden, het verbreden van fietspaden, maar ook voor relatief kleine maatregelen die de fietspaden veiliger maken zoals het weghalen van onnodige paaltjes. Het Kennisnetwerk SPV en het Platform Veilig Fietsen bieden actuele kennis over fietsveiligheid voor fietsveiligheidsprofessionals. Op een speciale pagina op de website van het programma Doortrappen is bovendien voor wegbeheerders en de oudere fietser informatie gebundeld over de COVID-19 maatregelen en zijn adviezen en tips voor veilig fietsen in deze periode opgenomen.

Uit recent onderzoek<sup>15</sup> blijkt bovendien dat oudere fietsers in het algemeen de kans op ernstig letsel door enkelvoudige ongevallen onderschatten. Met de Tour de Force is daarom een prijsvraag uitgezet bij Battle of Concepts. Doel is om creatieve ideeën te ontvangen over hoe we meer bewustwording kunnen creëren onder oudere fietsers. Ook willen we hiermee wegbeheerders bewust maken van het risico van enkelvoudige fietsongevallen en de maatregelen die genomen kunnen worden om ze te voorkomen. In juli worden de winnaars bekend gemaakt

---

<sup>15</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/11/05/risicoperceptie-enkelvoudige-ongevallen-oudere-fietsers>

en wordt met de partners in de Tour de Force bekeken wat kansrijke interventies kunnen zijn.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

*Ouderen*

**De leden van de 50PLUS-fractie zijn zeer verheugd te lezen dat er een apart plan komt om de veilige mobiliteit van ouderen te bevorderen, zeker omdat deze leden daar in debatten meermaals voor hebben gepleit. Het plan moet in het najaar gereed zijn, maar kan de minister vast wat contouren geven? Wat zijn bijvoorbeeld de doelen? Deze leden zijn hoe dan ook positief gestemd over de initiatieven die op dit punt in gang worden gezet. Deze leden vinden het goed dat de minister de urgentie inziet, de cijfers liegen er immers niet om. In 2019 was bijna de helft (49%) van alle 661 verkeersdoden in het Nederlandse wegverkeer zestig jaar of ouder. Ook in de regionale risicoanalyses blijken kwetsbare verkeersdeelnemers, en dan met name oudere fietsers, in de top drie van de grootste risico's te staan. Goed dat het actieprogramma dit najaar al gereed is, en dat in feite de ontraden motie van deze leden over dit onderwerp toch wordt uitgevoerd.**

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

Het doel van het plan is te stimuleren dat ouderen zo lang als mogelijk op een veilige manier aan het verkeer blijven deelnemen. Voor een belangrijk deel ligt deze opgave bij gemeenten, provincies en maatschappelijke organisaties. Met dit plan willen we deze partijen stimuleren, verbinden en ondersteunen bij hun inzet voor veilige mobiliteit van ouderen. Het plan richt zich op de pijlers infrastructuur, vervoersmiddelen en gedrag en hun onderlinge samenhang. Allereerst kijken we naar wat in de afgelopen tijd al in gang is gezet rondom veilige mobiliteit van ouderen. Vervolgens brengen we in kaart welke aanvullende maatregelen nodig zijn én welke partij daarvoor aan zet is. Het plan veilige mobiliteit van ouderen bevindt zich nog in de beginfase. In de komende maanden zal het plan nader worden geconcretiseerd met input van onder meer betrokken maatschappelijke organisaties, medeoverheden en ouderenorganisaties. Voor het AO Verkeersveiligheid op 3 december 2020 wordt u nader geïnformeerd over de inhoud van het plan.

**De leden van de 50PLUS-fractie vragen tevens wat de voortgang is van het onderzoek naar scootmobielen. En hoe staat het met de gesprekken met fabrikanten omtrent de veiligheid van scootmobielen? De minister zou immers op verzoek van deze leden bij hen nagaan welke quick wins er nog te behalen zijn, naast de langer lopende onderzoeken.**

**De leden van de 50PLUS-fractie lezen in de voortgangsbrief dat er ook in Europees verband op dit moment wordt gekeken hoe de definitie van het begrip gehandicapt voertuig beter kan aansluiten bij de EU-verordening. Dit wordt duidelijk in het najaar van dit jaar. Is er in die tussentijd nog wel andere actie mogelijk? Het bevorderen van de veiligheid van scootmobielen is namelijk erg belangrijk, aangezien deze groep gebruikers vaak geen alternatief heeft als vervoermiddel. Deze leden blijven ook hameren op een goede instructie voor wat betreft het gebruik van een scootmobiel. Deze leden vragen of de minister daar nog eens op kan reflecteren.**

Er is goed overleg met o.a. Firevaned (branchevereniging voor aanbieders van revalidatie- en mobiliteitshulpmiddelen) om te komen tot heldere afspraken over de technische toelatingseisen en het veilig gebruik van scootmobielen.

Binnen dit kader wordt ook onderzocht of er een raamwerk kan komen, waarbij scootmobielen moeten voldoen aan de eisen gebaseerd op de Europese regelgeving voor de toelating van 2- en 3-wielige voertuigen. Een goede definitie hierbij is een belangrijk onderdeel en dient in de toekomst te voorkomen dat Europese toelatingwetgeving wordt omzeild door fabrikanten die zonder toezicht en met lage technische eisen voertuigen op de markt brengen onder het label van "gehandicaptervoertuig". De planning is om de Tweede Kamer in het najaar samen met de outline voor LEV's te informeren over dit nieuwe raamwerk voor scootmobielen.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

De 50plus-fractie benadrukt verder het belang van een goede instructie bij het gebruik van een scootmobiel. Goede instructies zijn inderdaad belangrijk. Dit gebeurt momenteel op verschillende manieren. Voor zover scootmobielen in het kader van de Wmo door gemeenten worden verstrekt, is er in de regel sprake van een instructie voor goed gebruik. Ook een aantal fabrikanten biedt instructies aan. Verder organiseert VVN scootmobiel trainingen in heel Nederland. Vaak worden deze cursussen door gemeenten gesubsidieerd, waardoor ze gratis zijn.

#### *Onervaren verkeersdeelnemer*

**De leden van de CDA-fractie stellen vast dat vanwege de COVID-19-maatregelen er veel minder verkeer is op de wegen. Positief is dat het totale aantal sinds de COVID-19-maatregelen is gehalveerd. Uit onderzoek van verkeerskundig ICT-bureau VIA op verzoek van de politie blijkt echter dat het aantal dodelijke slachtoffers ongeveer hetzelfde is gebleven. Het onderzoek geeft aan dat het erop lijkt dat de jonge, overvaren automobilist niet goed weet om te gaan met de nieuwe situatie van minder verkeer op de weg.**

Uit het onderzoek van verkeerskundig ICT-bureau VIA komt naar voren dat in de categorie van 10- tot 20-jarigen een groter aandeel is betrokken bij ongevallen tijdens COVID-19 dan in de periode daarvoor. In deze categorie zit een grote groep jongeren die geen auto rijdt. Op basis van dit onderzoek kan dus niet de conclusie worden getrokken dat dit grotere aandeel te wijten is aan de onervarenheid met autorijden van beginnende bestuurders.

#### Rijden onder invloed

**De leden van de VVD-fractie zijn verheugd te lezen dat er onderzoek gedaan gaat worden naar lachgas en zien de uitkomsten graag tegemoet. Wanneer zijn die te verwachten?**

In opdracht van het ministerie van IenW heeft TeamAlert de afgelopen maanden middels focusgroepen onder jongeren onderzoek gedaan naar de gebruiksmotieven voor het gebruik van lachgas achter het stuur. Zoals aangegeven in de voortgangsrapportage SPV heeft TeamAlert het rapport met de bevindingen eind april 2020 afgerond. Dit rapport is als bijlage III bij de voortgangsrapportage SPV meegestuurd aan de Kamer<sup>16</sup>. De lancering van de digitale campagne door TeamAlert is thans voorzien in september 2020.

**De leden van de SGP-fractie vragen aandacht voor het toenemende gebruik van lachgas en de gevolgen voor de verkeersveiligheid. Er komt**

<sup>16</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/05/25/bijlage-iii-rapportage-focusgroepen-lachgas-in-het-verkeer-teamalert-2020>

**volgens het rapport over de Stand van zaken Landelijke Aanpak Verkeersveiligheid 2019-2021 een voorlichtingscampagne. Overweegt de minister ook andere maatregelen, zoals de mogelijkheid om lachgas onder de Opiumwet te scharen?**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

Uw Kamer is op 9 december 2019 per brief<sup>17</sup> geïnformeerd over het voornemen van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS), de minister van Justitie en Veiligheid (JenV), en de minister van IenW om lachgas op lijst II van de Opiumwet te plaatsen. Omdat lachgas naast het gebruik als recreatief roesmiddel verschillende oorspronkelijke eigenlijke toepassingen kent, is het belangrijk deze toepassingen uit te zonderen van het Opiumwetverbod. Op dit moment wordt door VWS en JenV gewerkt aan een wijziging van het Opiumwetbesluit waarin lachgas op lijst II wordt geplaatst en de oorspronkelijke toepassingen worden uitgezonderd. Het streven is dat de wijziging 1 januari 2021 in werking treedt. De voorgenomen maatregel creëert een extra interventiemogelijkheid in aanvulling op bestaande regelgeving om het gebruik van lachgas in het verkeer aan te pakken.

Op dit moment is een bestuurder die lachgas heeft gebruikt al strafbaar op grond van artikel 8 van de Wegenverkeerswet 1994. Ook kan de bestuurder vanwege gevaarlijk rijgedrag strafbaar zijn op grond van artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994. Daarnaast doet de politie melding van een vermoeden van het rijden onder invloed van lachgas in het verkeer bij het CBR. Het CBR kan dan een vorderingenonderzoek drugs opleggen om te onderzoeken of er al dan niet sprake is van misbruik of afhankelijkheid van psychoactieve middelen. Een persoon bij wie misbruik of afhankelijkheid van drugs is geconstateerd, wordt ongeschikt verklaard. Het rijbewijs wordt ongeldig verklaard en deze persoon mag dus niet meer autorijden.

Het is niet eenvoudig het gebruik van lachgas in het verkeer vast te stellen, omdat sporen van gebruik van die stof bij de bestuurder niet aangetoond kunnen worden in speeksel, urine of bloed. Met het voorgenomen verbod in de Opiumwet kan straks, als het gebruik in het verkeer niet kan worden aangetoond, ook worden gehandhaafd op bezit van lachgas, bijvoorbeeld als met lachgas gevulde ballonnen in de auto worden aangetroffen. Door plaatsing van lachgas op lijst II bij de Opiumwet ontstaan dus meer mogelijkheden om het gebruik van lachgas in het verkeer aan te pakken.

De maatregel is onderdeel van een breder pakket aan acties. Het kabinet zet ook in op preventie, voorlichting en monitoring en evaluatie op basis van bestaande periodieke onderzoeken. Het ministerie van IenW heeft Team Alert inmiddels de opdracht gegeven om een campagne tegen lachgasgebruik in het verkeer te ontwikkelen met als vertrekpunt de inzichten uit het eerder genoemde focusgroepenonderzoek. Ook gaat het Trimbos-instituut in opdracht van het ministerie van IenW op korte termijn onderzoek doen naar mogelijkheden op (de)centraal niveau voor het beter aansluiten van het beleidsthema rijden onder invloed (van alcohol, drugs en medicijnen) bij overige initiatieven of maatregelen.

**De leden van de VVD zijn verheugd dat de minister eindelijk inzet op de alcoholmeter, die als alternatief voor het alcoholslot kan dienen. De minister schrijft dat hij de alcoholmeter een effectief instrument vindt, welke aantallen en resultaten zijn wanneer te verwachten en wat is**

<sup>17</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2019-2020, 24 077, nr. 452.



daarvoor nodig?

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

**De leden van de CDA-fractie zijn verheugd dat de minister van Justitie en Veiligheid heeft besloten tot landelijke invoering van de alcoholmeter over te gaan. De minister verwacht dat het alcoholverbod in combinatie met de alcoholmeter met name voor zware alcoholovertreeders en/of recidivisten een effectief instrument is. Welke effecten verwacht de minister precies? Kan hij dat toelichten? En wordt de Kamer op de hoogte gehouden van de effecten? Kan de minister verder aangeven wat deze landelijk invoering betekent voor het alcoholslot? En hoe de alcoholmeter zich verhoudt tot bestaande maatregelen, zoals de cursus Educatieve Maatregel Alcohol in het verkeer (EMA)?**

**De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben kennisgenomen van de brief van de minister van Justitie en Veiligheid over handhaving in het verkeer. Zij lezen met instemming dat de minister de alcoholmeter gaan invoeren op basis van de positieve ervaringen uit de pilots en de te verwachten positieve effecten van deze maatregel bij het terugdringen van alcoholmisbruik in het verkeer. Hoe kan deze aanpak bijdragen aan het aanpakken van terugkerend drankmisbruik in het verkeer? Wordt er aansluiting gezocht met de cursus Educatieve Maatregel Alcohol in het Verkeer? Wordt er op een andere wijze verslavingshulp aangeboden?**

**De leden van de SGP-fractie hebben een vraag over de pilot met de alcoholmeter. Deze leden constateren dat in het evaluatierapport weinig aandacht is besteed aan de kansen en beperkingen met betrekking tot het aanpakken van rijden onder invloed. Zij hebben in dit verband enkele vragen. Wat zijn de kosten voor een alcoholenkelband (per persoon)? Hoe vaak is in de afgelopen jaren een alcoholverbod opgelegd, en voor welke duur? Hoe groot schat de minister de kans dat een alcoholverbod in combinatie met een alcoholenkelband opgelegd wordt aan automobilisten die te vaak met drank op achter het stuur kruipen, maar bij wie geen sprake is van andere delicten of problematisch drankgebruik? Hoe verhoudt de alcoholenkelband zich tot bestaande maatregelen als de Educatieve Maatregel Alcohol in het verkeer?**

In reactie op de vraag van de leden van de VVD-fractie, de CDA-fractie en de SGP-fractie naar de kans, aantallen, resultaten en de effecten van de Alcoholmeter en de vraag van de ChristenUnie hoe deze aanpak kan bijdragen aan het aanpakken van terugkerend drankmisbruik in het verkeer, kan het volgende worden aangegeven. Het is aan de rechter om een afweging te maken of een alcoholverbod als bijzondere voorwaarde in combinatie met reclasseringstoezicht en de inzet van de Alcoholmeter in een concreet geval proportioneel is. Daarom is op voorhand geen schatting van de aantallen te geven.

Uit onderzoek van de SWOV blijkt dat ongeveer twee derde van alle ernstige alcoholongevallen wordt veroorzaakt door een relatief kleine groep zware alcoholovertreeders (overtreders met een bloedalcoholgehalte van 1,3 µg/l of hoger). Het is goed denkbaar dat het alcoholverbod in combinatie met de Alcoholmeter juist voor deze doelgroep een effectief instrument is. Het alcoholverbod en de Alcoholmeter, in combinatie met toezicht en begeleiding, kunnen hen helpen problematisch middelengebruik in den brede het hoofd te bieden. Bij een positief effect van het alcoholverbod in combinatie met de Alcoholmeter vermindert de alcoholafhankelijkheid en daarmee ook de kans dat ze

met te veel drank op achter het stuur gaan zitten. Voor diegenen die een alcoholverbod in combinatie met een Alcoholmeter krijgen opgelegd, wordt het effect daarvan dan ook hoog ingeschat, te meer omdat de pakkans voor overtreding van het alcoholverbod dankzij de monitoring door de Alcoholmeter honderd procent is. Omdat het aan de rechter is om een afweging te maken of een alcoholverbod als bijzondere voorwaarde in een concreet geval wordt opgelegd, is op voorhand geen schatting te maken van de totale effecten op het terugdringen van rijden onder invloed van alcohol. Drie jaar nadat de mogelijkheid van de inzet van de Alcoholmeter bij wet geregeld is, zal de effectiviteit van dit instrument worden geëvalueerd. De Tweede Kamer zal over de uitkomsten van deze evaluatie worden geïnformeerd.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2020/110249

De leden van de VVD-fractie vragen wat nodig is voor de invoering van de Alcoholmeter. Het besluit om te komen tot landelijke invoering van de Alcoholmeter leidt tot enkele specifieke technische, organisatorische en juridische maatregelen die getroffen moeten worden. Ten eerste heeft de fabrikant van de Alcoholmeter inmiddels een meer comfortabele band ontwikkeld en geleverd, die wordt getest zodra de COVID-19 maatregelen dit toelaten. Daarmee wordt het belangrijkste bezwaar tegen de Alcoholmeter, het gebrek aan draagcomfort, zo veel mogelijk verholpen. Ten tweede zal de reclassering worden verzocht organisatorische voorbereidingen te treffen voor de landelijke invoering van de Alcoholmeter, waaronder het informeren en trainen van medewerkers die met de Alcoholmeter gaan werken. Ten derde dient het Wetboek van Strafrecht te worden aangepast om in een passende grondslag voor de Alcoholmeter te voorzien. De termijn waarop de Alcoholmeter landelijk kan worden ingevoerd, is afhankelijk van de duur van het wetgevingstraject. In de beide pilotregio's wordt in de tussentijd de inzet van de Alcoholmeter op vrijwillige basis gecontinueerd teneinde de opgedane expertise te behouden.

De leden van de CDA-fractie vragen wat de landelijk invoering van de Alcoholmeter betekent voor het alcoholslot. Het alcoholverbod en het toezicht daarop met de Alcoholmeter, worden als alternatief voor het alcoholslot gezien.

De leden van het CDA, de ChristenUnie en de SGP vroegen hoe de Alcoholmeter zich verhoudt tot bestaande maatregelen, zoals de EMA, en of er aansluiting met de EMA wordt gezocht. Het alcoholverbod in combinatie met de Alcoholmeter is een bijzondere voorwaarde die de rechter of de officier van justitie kan opleggen. Deze bijzondere voorwaarde kan worden opgelegd naast eventuele aanvullende straffen en de bestuursrechtelijke maatregelen. De bestuurder zal op grond van het bestuursrecht dus ook nog een educatieve maatregel en/of een onderzoek naar de geschiktheid opgelegd krijgen. Het alcoholverbod en de Alcoholmeter zijn gericht op het terugdringen van alcoholgebruik in brede zin, terwijl de EMA specifiek is gericht op rijden onder invloed van alcohol. Beide maatregelen staan los van elkaar, maar vormen een mooie aanvulling op elkaar.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen of er ook op een andere wijze verslavingshulp wordt aangeboden. De Alcoholmeter wordt gedragen in combinatie met reclasseringstoezicht. De toezichthouders van de (verslavings)reclassering voeren voor de naleving van het alcoholverbod motiverende gesprekken met de cliënt en verwijzen indien nodig door naar de verslavingszorg. Uit de evaluatie van de pilot 2017 kwam al naar voren dat de Alcoholmeter meer aanknopingspunten biedt om te werken aan de verslaving dan de reguliere urinecontroles. Zo is er geen discussie meer of de cliënt gedronken

heeft en kan op basis van de meetgegevens dieper ingegaan worden op de achterliggende reden in het geval de cliënt op een specifiek tijdstip toch naar de fles heeft gegrepen en hoe dat een volgende keer kan worden voorkomen. Daarnaast kan de rechter of de officier van justitie, naast het alcoholverbod, de voorwaarde stellen dat betrokkene zich onder behandeling laat stellen van een deskundige of zorginstelling, zoals verslavingszorg.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2020/110249

De leden van de SGP-fractie vragen wat de kosten voor een alcoholenkelband (per persoon) zijn, hoe vaak in de afgelopen jaren een alcoholverbod is opgelegd en voor welke duur. De kosten van de Alcoholmeter bedragen € 4.852,90 per persoon per jaar. In onderstaande tabel staan de aantallen zaken per jaar waarin een alcoholverbod als bijzondere voorwaarde is opgelegd, zoals die bij de Raad voor de Rechtspraak bekend zijn. We beschikken niet over gegevens over de duur van de alcoholverboden. De duur van een alcoholverbod kan variëren, maar is volgens opgave van de Stichting Verslavingsreclassering GGZ (SVG) meestal twee jaar, gelijk aan de duur van het reclasseringstoezicht.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Aantal zaken waarin een alcoholverbod is opgelegd	124	193	219	341	724	216
Aantal zaken waarin een alcoholverbod is opgelegd voor rijden onder invloed (art. 8 WVV)	5	8	17	26	40	7

**De leden van de VVD-fractie vinden drankgebruik in combinatie met het besturen van een voertuig niet acceptabel en pleiten voor strenge sancties voor notoire drankrijders. Deze leden zien dat strafverzwaring in gang is gezet, maar niet alle mogelijkheden benut worden. Hoe kunnen we de kleine groep notoire verkeershufters verder aanpakken die het voor velen verzieken?**

**De leden van de VVD-fractie vragen hoe wordt voorkomen dat drankrijders nog onnodig ongevallen veroorzaken, omdat de pakkans zo klein is?**

De Wegenverkeerswet 1994 kent een duaal stelsel, bestaande uit zowel strafrechtelijke sancties als bestuursrechtelijke maatregelen. Indien blijkt dat een bestuurder gevaarlijk rijgedrag heeft vertoond of onder invloed heeft gereden, gaat de bestuurder zowel het strafrechtelijke als het bestuursrechtelijke traject in. In het strafrecht kan een boete, taakstraf, gevangenisstraf en/of ontzegging van de rijbevoegdheid worden opgelegd. Daarnaast kan de rechter bij het opleggen van een (voorwaardelijke) sanctie een bijzondere voorwaarde stellen, zoals een alcoholverbod of de voorwaarde dat betrokkene zich onder behandeling laat stellen van een deskundige of zorginstelling. Per 1 januari 2020 is het strafmaximum voor verschillende feiten, waaronder die van rijden onder invloed, verhoogd. In het bestuursrecht kan een educatieve maatregel worden opgelegd, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de lichte educatieve maatregel alcohol en verkeer (LEMA), de educatieve maatregel alcohol en verkeer (EMA) en de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG). Daarnaast kan een onderzoek naar de geschiktheid en/of de rijvaardigheid worden opgelegd.

De afgelopen periode zijn verschillende maatregelen genomen en aangekondigd om te voorkomen dat personen met te veel alcohol op deelnemen aan het verkeer

en degenen die dit toch doen hard aan te pakken. Naast de strafverhoging die op 1 januari in werking is getreden, wordt bijvoorbeeld gewerkt aan het wetsvoorstel Aanscherping maatregelen rijden onder invloed. Dit wetsvoorstel bevat ook bepalingen om notoire verkeersovertreders, zoals personen die stelselmatig aan het gemotoriseerde verkeer deelnemen terwijl zij niet beschikken over een geldig rijbewijs, aan te pakken. Momenteel worden de tijdens de consultatie uitgebrachte adviezen verwerkt, waarbij ook de uitvoeringstoetsen van het CBR en de RDW zullen worden betrokken. De (pre)uitvoeringstoets van het CBR zal binnenkort worden opgeleverd. Daarnaast wordt in de vorderingsprocedure in het bestuursrecht de grens van het onderzoek naar de geschiktheid verlaagd van 1,8 naar 1,3 promille. Dit zal er naar verwachting toe leiden dat van meer personen het rijbewijs ongeldig zal worden verklaard, omdat in meer gevallen uit onderzoek zal blijken dat ze niet langer beschikken over de vereiste geschiktheid voor het besturen van motorrijtuigen. Met een expertgroep, bestaande uit reclassering, politie, OM, SWOV, Fonds Slachtofferhulp, CBR, JenV en IenW, wordt daarnaast bekeken of er nog andere mogelijkheden zijn om notoire overtreeders effectiever aan te pakken. Er wordt gekeken naar hoe we de bestaande interventies, zoals de EMG, effectiever kunnen maken maar ook hoe bijvoorbeeld technische hulpmiddelen een rol kunnen krijgen. Ten slotte wordt overgegaan tot invoering van de Alcoholmeter. De Alcoholmeter wordt ingezet bij mensen die veroordeeld zijn en als bijzondere voorwaarde een alcoholverbod opgelegd hebben gekregen. Dit is bijvoorbeeld het geval bij delictpleging onder invloed van alcohol, waaronder rijden onder invloed. Het is de verwachting dat het alcoholverbod in combinatie met de Alcoholmeter bij rijden onder invloed met name voor zware alcoholovertreders en/of recidivisten een effectief instrument kan zijn. Het alcoholverbod en de Alcoholmeter kunnen hen helpen problematisch middelengebruik in den brede het hoofd te bieden. Het alcoholverbod in combinatie met de Alcoholmeter vermindert de alcoholafhankelijkheid en daarmee de kans dat deze personen met te veel drank op achter het stuur gaan zitten.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2020/110249

Al deze maatregelen moeten leiden tot een strengere aanpak, ook van de notoire verkeersovertreders. Daarmee wordt de opmerking van de leden van de VVD-fractie dat hierbij bepaalde mogelijkheden onbenut worden gelaten dan ook niet herkend.

De leden van de fractie van de VVD vragen hoe wordt voorkomen dat drankrijders onnodig ongevallen veroorzaken, omdat de pakkans zo klein is. In de aanpak van rijden onder invloed blijft de handhaving door de politie belangrijk. Handhaving op rijden onder invloed is en blijft één van de prioriteiten van de politie in de verkeershandhaving. De politie zet minder in op grote alcoholcontroles, omdat deze door het gebruik van sociale media minder effectief zijn geworden. In plaats daarvan wordt meer nadruk gelegd op individuele, flexibele controles. De politie maakt voor de inzet gebruik van lokale informatie over bijvoorbeeld (grootschalige) samenkomsten, feesten en evenementen waarvan bekend is dat daarbij alcohol wordt gedronken en zet op basis daarvan op locaties en tijden gericht verkeerscontroles in. Op deze wijze wordt gepoogd de pakkans met de beschikbare middelen zo hoog mogelijk te houden. De politie streeft hierbij naar zichtbare aanwezigheid in het publieke domein, waar ze actief handhaaft.

Afleiding in het verkeer

**De leden van de VVD-fractie stellen de vraag of de minister naar aanleiding van de #rijMONO-campagne al resultaten heeft als het gaat om het voorkomen van afleiding in het verkeer? Is bekend hoe vaak afleiding**

**in het verkeer globaal de oorzaak is van een ernstig ongeval? Hoe verhoudt zich dat tot andere onoplettendheid, drank/drugs en/of snelheid?**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

**De leden van de CDA-fractie lezen uit de tweejaarlijkse Interpolis Barometer 2019 van onderzoeksbureau SWOV dat bijna 44 procent van de autobestuurders onderweg weleens de navigatie instelt. In 2017 was dat nog 32 procent. Het percentage automobilisten dat muzieknummers opzoekt, is gestegen van 12 procent naar ruim 21 procent. En één op de twaalf (8,2 procent) speelt zelfs games, terwijl de auto gebruikt wordt. Dat was maar 3 procent. Verzekeraar Interpolis, opdrachtgever van het onderzoek, ziet dat gewoontegedrag bij veel automobilisten een belangrijke rol speelt. Deelt de minister deze analyse? Deze leden vinden het zorgelijk dat jonge autobestuurders het gebruik van hun mobiel niet schuwen tijdens het rijden. In de leeftijdsgroep 25 tot en met 34 jaar gaat het om bijna 75 procent. Hoe wil de minister ervoor zorgen dat jongeren zichzelf niet overschatten door te denken dat een appje versturen en op de weg letten wel lukt? Welke mogelijkheden ziet de minister om hen de noodzaak hun eigen gedrag te veranderen in te laten zien? Is de verkeersveiligheidscampagne MONO voldoende effectief?**

**De leden van de D66-fractie lezen dat het gebruik van de mobiele telefoon in de auto nog erg hardnekkig is en vraagt de minister om te reflecteren op het succes van de MONO-campagne en toe te lichten welke stappen nog ondernomen worden.**

**De leden van de CDA-fractie hebben gevraagd hoe staat het met de handhaving van een fietsappverbod?**

**Tot slot vragen de leden van de CU zich af hoe de ervaringen zijn met handhaving van het verbod op appen op de fiets?**

De leden van de VVD-, CDA- en D66-fractie hebben gevraagd naar de resultaten van de MONO campagne. De ongevalsregistratie gaat niet zo ver dat we de rol van afleiding kunnen achterhalen. Ook het feitelijk gedrag is lastig te meten en lastig toe te wijzen aan een enkele maatregel. Niet alleen de MONO-campagne is uitgevoerd, maar ook is het verbod op handheld telefoongebruik in juli 2020 uitgebreid. Uit de evaluatie van de MONO-campagne blijkt dat deze goed scoort. Men snapt de boodschap en staat er ook achter. Ook blijkt dat het verantwoordelijkheidsgevoel om in het verkeer niet met sociale media bezig te zijn, is gestegen. Na uitbreiding van het verbod op handheld telefoongebruik op de fiets gaf volgens TeamAlert 40% van de jongeren aan minder met hun telefoon bezig te zijn op de fiets. Uit de Interpolis Barometer van de SWOV blijkt dat volwassen fietsers hun telefoon minder handheld zijn gaan gebruiken. In het najaar wordt er weer een straatmeting gedaan naar de mate van handheld telefoongebruik op de fiets en in de auto.

De SWOV schat het aantal verkeersdoden door afleiding op enkele tientallen tot honderd per jaar. Dit is inclusief andere bronnen van afleiding, zoals kinderen op de achterbank, eten, radio bedienen, etc. Het aantal verkeersdoden door alcohol ligt tussen de 75 tot 140 (2015) en internationaal wordt er vanuit gegaan dat een derde van het aantal verkeersslachtoffers veroorzaakt wordt door rijden met onaangepaste snelheid.

Dat uit de barometer bleek dat er een toename is van het aantal mensen dat onderweg de navigatie instelt, muziek opzoekt en games speelt, is natuurlijk zorgelijk. Dit is ook de reden dat MONO breder gaat dan alleen sociale media of onveilig telefoongebruik. Doel van het MONO-convenant is dat de MONO-uitgangspunten ook worden gehanteerd door producenten van apps, mobiele apparatuur en in-car systemen, zodat men met aandacht en ogen bij het verkeer blijft. Bestuurders moeten kunnen profiteren van de voordelen van moderne technieken, maar toch ongestoord op het verkeer blijven letten.

Specifiek voor jongeren krijgt TeamAlert subsidie om jongeren meer bewust te maken van de risico's van onveilig telefoongebruik in het verkeer. Onder andere doordat zij jongeren de gevolgen van onveilig telefoongebruik laten ervaren, waardoor de boodschap beter overkomt.

Afleiding in het verkeer is een hardnekkig en breed probleem dat niet met een enkele maatregel opgelost kan worden. Naast bewustwording, wetgeving en het MONO-convenant richten we ons op de rol van werkgevers. De afspraken over communicatie onderweg en de bedrijfscultuur spelen een belangrijke rol bij afleiding onderweg. We zijn dan ook bezig met een grootschalige werkgeversaankpak om werkgevers te simuleren en te faciliteren om hun bedrijfsvoering meer MONO te maken, zodat werknemers ongestoord aan het verkeer kunnen deelnemen.

Tevens heeft de CDA- en CU-fractie belangstelling getoond voor de handhaving op het fietsappverbod dat op 1 juli 2019 is ingegaan. Tussen 1 juli 2019 en eind december 2019 zijn meer dan 21.000 boetes voor telefoongebruik op de fiets uitgeschreven. In het eerste tertiaal van 2020 waren dit 11.280 boetes. Het is aannemelijk dat de COVID-19 maatregelen, waaronder het sluiten van de scholen en het advies thuis te blijven, ertoe hebben geleid dat er minder overtredingen van het appverbod op de fiets zijn begaan.

#### Verkeersovertreders

**Voor de meer reguliere verkeershufters zien de CDA leden ook een oplossing in een (grootschalige) overheids campagne. Deze leden vinden het daarom belangrijk dat de campagne gericht moet zijn op hufferig gedrag dat veelvuldig voorkomt, zoals het negeren van een rood kruis, bellen achter het stuur, spelletjes spelen terwijl je rijdt, bumper kleven en te hard rijden. Het besef moet landen dat als je de aandacht niet op de weg hebt of regels overtreedt, je een gevaar bent voor anderen. Met het doel dat we ook meer van die solidariteit, die deze leden zien tijdens de coronacrisis, terug gaan zien op de weg. Is de minister verder bereid een (grootschalige) overheids campagne te starten tegen deze verkeershufters?**

In 2006 is de campagne 'Rij met je hart' gevoerd tegen asociaal en agressief rijgedrag. De ervaring leert echter dat een generieke campagne minder effectief is dan een meer specifieke campagne. Een campagne moet aansluiten bij attitudes en taal van de doelgroepen en daarnaast moet het of concrete kennisoverdracht zijn of een concreet handelingsperspectief geven zoals BOB.

Voor de meest risicovolle gedragingen hebben we inmiddels specifieke campagnes. BOB tegen alcohol, MONO tegen afleiding, Snelheids campagne tegen te hard rijden en in 2019 is ook campagne gevoerd tegen roodkruisnegatie. Allemaal

campagnes die op het moment dat het relevant is, bestuurders aanspreken. Op dit moment voert VVN een campagne gericht tegen agressief rijgedrag die bestuurders stimuleert om sociaal en rustig aan het verkeer deel te nemen. De echte notoire overtreders lijken weinig vatbaar voor een campagne. Daarom lijkt een campagne specifiek tegen hufterig gedrag weinig toe te voegen aan de huidige campagnes. Dit wil niet zeggen dat er niet wordt gekeken naar effectievere maatregelen voor deze groep. Het ministerie van IenW is bezig met een expertgroep, bestaande uit reclassering, politie, OM, SWOV, Fonds Slachtofferhulp, CBR, JenV en IenW, om te kijken naar de mogelijkheden om notoire overtreders effectiever aan te pakken. Er wordt gekeken naar hoe we de bestaande interventies effectiever kunnen maken maar ook hoe bijvoorbeeld technische hulpmiddelen een rol kunnen krijgen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2020/110249

**De leden van de CDA-fractie zagen verder in cijfers die EenVandaag opvroeg bij het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), dat bleek dat in drie jaar tijd het aantal deelnemers voor een cursus verantwoord rijgedrag, de zogenoemde cursus Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG), met bijna 300 is gestegen. Van de EMG-deelnemers recidiveert bijvoorbeeld bijna de helft (49 procent) binnen twee jaar met een nieuw EMG-gerelateerd delict. Hoe kijkt de minister hiernaar? Wil de minister de cursus gaan aanpassen, zodat deze beter gaat werken? En is de minister het met deze leden eens dat ook gekeken moet worden naar extra technische mogelijkheden, zoals een snelheidsbegrenzer?**

Het is bekend dat de effectiviteit van de EMG achterblijft bij de verwachtingen. We zien dat de instroom achterblijft op de prognoses en de groep deelnemers voor een relatief groot deel bestaat uit mensen met extreem problematisch rijgedrag. Deze groep laat zich niet makkelijk bijsturen met een educatieve maatregel. Daarmee is de EMG voor een deel van de deelnemers geen passende interventie. Binnen een expertgroep kijken we naar mogelijkheden om te differentiëren zodat de interventie beter aansluit bij de verschillende groepen. Deze expertgroep bestaat uit CBR, SWOV, OM, Politie, Fonds Slachtofferhulp, reclassering, JenV en IenW. Hier wordt ook de toepassing van technische systemen verkend.

#### Rijbewijzen/Rijscholen

##### *Omwisseling buitenlands rijbewijs voor kennismigranten*

**De leden van de CDA-fractie hebben eerder vragen gesteld over de mogelijkheden voor kennismigranten van buiten de EU om het rijbewijs om te wisselen. De minister geeft aan dat de specifieke behandeling van kennismedewerkers ermee te maken heeft dat het als een samenhangend pakket kan worden gezien met de fiscale voordelen, bedoeld om schaarse kenniswerkers aan te kunnen trekken. Kan de minister aangeven wat de logica is van een pakket met fiscale voordelen en wat dit te maken heeft met de verkeersveiligheid in Nederland? Welke argumenten kan de minister geven dat deze keuze logisch is met oog op de verkeersveiligheid? Vindt de minister het aantrekken van kennismigranten belangrijker dan de verkeersveiligheid? Kan de minister aangeven of zij, als deze koppeling nog niet bestond, dan alsnog zou besluiten om deze koppeling te maken? Kan de minister aangeven of er specifiek op wordt gemonitord op de mogelijke risico's van deze regeling voor de verkeersveiligheid, zodat als er signalen zijn deze ook werkelijk bij het ministerie terechtkomen? Hoe weet de minister of er niet sprake is**

## van een verborgen probleem?

In 1995 is ingevoerd dat werknemers van buiten de EU, die voldoen aan de specifieke criteria van de belastingdienst voor kenniswerkers (de zogenaamde 30%-regeling), de mogelijkheid hebben om het rijbewijs om te wisselen. Blijkens het invoeringsbesluit is deze omwisselfaciliteit in het leven geroepen om het aantrekken van schaarse werknemers met een specifieke deskundigheid te kunnen vergemakkelijken, in aanvulling op de fiscale voordelen die reeds eerder waren ingevoerd. Deze faciliteiten komen in de eerste plaats het bedrijfsleven en het vestigingsklimaat ten goede; voor nut en noodzaak wordt verwezen naar de Kabinetsreactie op de evaluatie van de 30%-regeling uit 2018 (TK 2017-2018 34 785 nr. 83). Deze omwisselingsfaciliteit is overigens pas relevant als iemand langer dan 185 dagen in Nederland verblijft. De eerste 185 dagen van het verblijf in Nederland kan iedereen met een geldig niet-EU-rijbewijs, van welk land ter wereld ook, de weg op. Zoals eerder aangegeven, zijn er geen signalen bekend over negatieve effecten van deze regeling op de verkeersveiligheid en is er geen reden om de regeling te heroverwegen. Dat geldt ook voor de hierboven beschreven 185-dagenregeling die een veel ruimere doelgroep kent. Zoals aangekondigd, zal over de mogelijke effecten op de verkeersveiligheid overleg gevoerd worden met het OM, de Politie en de RDW. Daaruit moet ook duidelijk worden welke vormen van monitoring mogelijk zijn.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

### *Alliantie Samen Sterk*

**De leden van de SP-fractie juichen het toe dat de rijkschoolbranche de handen ineen heeft geslagen en onder de naam 'Alliantie Samen Sterk' bezig is om concrete voorstellen te formuleren om de rijkschoolbranche naar een hoger niveau te tillen. Deze leden hebben hier de afgelopen jaren zelf ook verschillende voorstellen voor gedaan. Kan de minister de Kamer informeren, wanneer zij de voorstellen heeft ontvangen en zo snel mogelijk daarna ook verduidelijken welke voorstellen zij zal overnemen en hoe zij denkt deze uit te gaan voeren?**

In november jl. heeft een aantal brancheorganisaties de handen ineengeslagen, gericht op een kwaliteitsverbetering van de rijkscholenbranche onder de naam 'Samen Sterk'. De bijeenkomst maakte duidelijk dat de wil om een slag te maken in de kwaliteit van de rijkscholenbranche groot is.

Op 24 juni jongstleden heeft 'Samen Sterk' de voorstellen aan de minister van IenW aangeboden. Momenteel worden de voorstellen nader verkend en in september aanstaande wordt de balans opgemaakt met de vertegenwoordigers van 'Samen Sterk' om te bezien welke vervolgstappen nodig zijn.

De voorstellen van 'Samen Sterk' worden bezien in het licht van het onderzoek naar een rijkscholenregister (motie Sienot<sup>18</sup>) dat begin juli aanstaande wordt afgerond. Hier wordt u in het najaar aanstaande over geïnformeerd.

### Handhaving

**De leden van de 50PLUS-fractie danken de minister van Justitie en Veiligheid voor zijn reflectie op een inkomensafhankelijke beboeting. Deze leden stellen zich op het standpunt, dat handhaving van belang is om verkeersovertredingen te bestrijden. Uit wetenschappelijk onderzoek**

<sup>18</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2018-2019, 34 182, nr. 29.



**blijkt dat een goede combinatie van geautomatiseerde boetes (bijvoorbeeld bij trajectcontrole), en persoonlijke beboeting door een agent het beste werkt. Deze leden kunnen zich voorstellen dat de fysieke handhavingscapaciteit op dit moment wat in de knel komt, maar toch willen zij graag een reflectie op deze gedachtegang. Is dat ook het uitgangspunt van de regering, vragen zij?**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

**De leden van de VVD-fractie hebben zorgen over het gebrek aan zichtbare handhaving op het gebied van verkeersveiligheid. Deze leden zien graag de mogelijkheden voor opvallende verkeerssurveillance uitgebreid worden, zodat weggebruikers er dagelijks op attent worden gemaakt dat de politie actief op hun verkeersgedrag let. Wat zijn de mogelijkheden? Hoe staat het met zichtbare handhaving?**

De leden van de 50-PLUS fractie hebben gevraagd of de combinatie van de inzet van digitale handhavingsmiddelen en staandhoudingen door de politie, ook het uitgangspunt is van de regering in het verkeershandhavingsbeleid. Het voordeel van handhaving met digitale middelen is dat de pakkans hierdoor enorm wordt vergroot. Het is een efficiënte manier van handhaven, waarbij alle passanten worden gecontroleerd. Naast handhaving met behulp van digitale handhavingsmiddelen blijven staandhoudingen van belang. De digitale handhavingsmiddelen kunnen immers niet op alle feiten controleren. Handhaving door middel van staandhoudingen is bovendien effectief, omdat dit over het algemeen meer indruk maakt op bestuurders. Daarom is juist een goede mix tussen enerzijds de inzet van digitale handhavingsmiddelen en anderzijds zichtbare handhaving door de politie belangrijk. De leden van de VVD geven aan zich zorgen te maken over het gebrek aan zichtbare handhaving en vragen naar de mogelijkheden voor uitbreiding van opvallende verkeerssurveillance. De zichtbare handhaving door de politie neemt de laatste jaren gestaag toe. Hierop wordt door de politie gericht gestuurd. Deze aanpak heeft resultaat. Het heeft geleid tot een stijging van het aantal staandhoudingen in 2019 (ruim 530 duizend) ten opzichte van 2018 (ruim 400 duizend). Een toename van ruim 30 procent. Ook over de eerste vier maanden van 2020 laten de cijfers een stijging zien tot ruim 179 duizend staandhoudingen, bijna 5 duizend meer dan in dezelfde periode vorig jaar. Dit ondanks de COVID-19 crisis en het aantal geconstateerde overtredingen op kenteken dat in dezelfde periode afnam. De inzet is ook in de toekomst het aantal staandhoudingen verder te laten toenemen.

*Buitenlandse boetes*

**De leden van de VVD- fractie vinden het niet kunnen dat buitenlandse overtreeders weggelaten zonder hun boete na een overtreding te betalen. Deze leden wensen inzicht in het aantal overtreeders met een buitenlands kenteken en de aard van de overtreding. Kan de minister dit verschaffen? Hoeveel auto's met een buitenlands kenteken rijden in Nederland? Is dat bekend, en vooral, waarom lijkt het erop dat er amper op gehandhaafd wordt? Wat zijn de regels hieromtrent? Hoe lang mag bijvoorbeeld een arbeidsmigrant met een buitenlands kenteken in Nederland rondrijden, en wat is de sanctie als hij dat langer doet? Hoe wordt dit gehandhaafd? Hoe wordt hierover gecommuniceerd? Klopt het dat een Duitse automobilist weg kan komen met vele boetes zonder deze ooit te hoeven voldoen vanwege privacyregels in Duitsland? Zo ja, wat zijn de mogelijkheden om dit een halt toe te roepen? Is de minister voornemens dit bij de Europese collega bespreekbaar te maken?**

## **Welk effect heeft de wetswijziging in 2016 gehad, die de verjaringstermijn verlengde?**

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2020/110249

De leden van de VVD hebben een aantal vragen gesteld over overtredingen door buitenlandse kentekenhouders. Zo hebben zij gevraagd naar het aantal verkeersovertredingen begaan door bestuurders met een buitenlands kenteken. In 2019 ging het om 1.000.460 verkeersboetes van de in totaal ruim 9 miljoen boetes. Het gaat in ruim 90% van de gevallen om snelheidsovertredingen.

Daarnaast hebben de leden van de VVD-fractie gevraagd naar het aantal auto's met een buitenlands kenteken en welke regels hiervoor gelden. Het is niet bekend hoeveel auto's met een buitenlands kenteken in Nederland rijden. Een voertuig kan alleen in Nederland worden ingeschreven en tenaamgesteld als de eigenaar of houder woonachtig of gevestigd is in Nederland. Men wordt hierop gewezen via communicatie, onder andere op de websites van de Rijksoverheid en van de RDW. Wanneer men woonachtig is in Nederland, dient men te voldoen aan Nederlands recht en dit betekent dat zo spoedig mogelijk het voertuig op Nederlands kenteken moet worden gezet. Wanneer het om burgers gaat woonachtig zijn in het buitenland, bestaat ten aanzien van het op kenteken zetten in Nederland geen verplichting en kan het voertuig niet in Nederland worden geregistreerd. Personen die in een periode van 6 maanden, minder dan 4 maanden in Nederland wonen, hoeven zich hier niet in te schrijven in de Basisregistratie Personen en kunnen met een buitenlands kenteken blijven rijden.

De leden hebben ook gevraagd hoe er op de regels omtrent buitenlandse kentekens wordt gehandhaafd. Bij een staandehouding of na een ongeval, kan het vermoeden ontstaan dat voor een betrokken buitenlands voertuig een registratie verplicht is. De politie moet dan vaststellen hoe lang iemand al in Nederland is en hoe lang er al met het voertuig in Nederland gereden wordt. Indien de politie vermoedt dat een buitenlands voertuig geregistreerd moet worden, wordt dit gemeld aan de Belastingdienst in verband met de verplichte motorrijtuigenbelasting. Indien onomstotelijk vast staat dat het betreffende voertuig een Nederlands kenteken had moeten hebben, kan de politie bekeuren voor het rijden zonder Nederlands kenteken. Het OM legt dan een strafbeschikking op.

Met uitzondering van Bulgarije<sup>19</sup> ontvangen kentekenhouders uit alle Europese lidstaten een boete wanneer zij in Nederland een verkeersovertreding hebben begaan die met een digitaal handhavingsmiddel is vastgesteld. In 2019 zijn er ruim 438.000 boetes naar inwoners van Duitsland gestuurd. Ruim 88% van die boetes werd betaald. Dit percentage is bijna even hoog als het inningspercentage bij Nederlandse ingezetenen, voordat dwangmiddelen worden toegepast. Niet betaalde boetes bij niet-ingezetenen worden ter inning overgedragen aan de andere lidstaat, in dit geval de Bondsrepubliek Duitsland. Vanaf dat moment neemt de Duitse overheid de verantwoordelijkheid voor de inning over. Het beeld wordt dan ook niet herkend dat Duitse automobilisten weggelaten met het plegen van verkeersovertredingen en aan de opgelegde boetes niet zouden hoeven te voldoen.

---

<sup>19</sup> Aansluiting kon door aanzienlijke technische belemmeringen in de verwerking van het cyrillisch schrift nog niet worden gerealiseerd.

De leden van de VVD hebben tenslotte gevraagd welk effect de wetwijziging uit 2016 heeft gehad die de verjaringstermijn verlengde. Vanaf begin 2016 kon Nederland slechts voor vier (en vanaf december 2016 elf) Europese lidstaten via een geautomatiseerde procedure kentekengegevens uitwisselen en vervolgens een boete sturen voor een verkeersovertreding op kenteken. Bij wijze van vangnet ten behoeve van het beboeten van overtreeders uit andere lidstaten heeft uw Kamer op 4 april 2017<sup>20</sup> een amendement aangenomen, ingediend door de leden Visser (VVD) en Van Helvert (CDA). Hierdoor is het wettelijk mogelijk om tot uiterlijk vijf jaar na het plegen van een verkeersovertreding nog een verkeersboete te kunnen verzenden, wanneer de identiteit van de kentekenhouders eerder niet kon worden achterhaald. Vanwege het belang van de verkeersveiligheid om ook buitenlandse weggebruikers op overtredingen aan te kunnen spreken, is in 2016 stevig ingezet op een versnelling om meer landen op de geautomatiseerde verwerking aan te sluiten. Met succes, eind 2017 was het aantal lidstaten waarmee automatisch gegevens konden worden uitgewisseld al gegroeid naar 21. Zoals hierboven aangegeven zijn inmiddels, op één na, alle lidstaten aangesloten. Het is hierdoor niet nodig geweest om van het vangnet gebruik te maken. De verlenging van de termijn zou in een individueel geval nog een waardevol vangnet kunnen bieden om gedurende langere tijd te proberen kentekenhoudergegevens te achterhalen. Voor structurele bevragingen is dit echter niet nodig omdat de kentekengegevens geautomatiseerd en snel kunnen worden uitgewisseld en hiermee verkeersovertreders uit de EU op snelle en adequate wijze worden aangesproken op het rijgedrag in Nederland.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

#### *Verbeurd verklaren voertuigen*

**De leden van de VVD-fractie vragen of het verbeurd verklaren van een in beslag genomen voertuig tot de juridische mogelijkheden behoort, waarbij bijvoorbeeld de opbrengst hiervan ten goede kan komen aan het Fonds Slachtofferhulp. Wat vindt de minister van dat idee? Wat is daarvoor nodig?**

Op het inbeslagnemen van voertuigen is de door het College van Procureurs-generaal vastgestelde Aanwijzing inbeslagneming (2014 A006) van toepassing. In Bijlage II van die Aanwijzing zijn opgenomen de "Bijzondere aanwijzingen inzake beslag bij een aantal overtredingen van de wegenverkeerswetgeving". Daarin is onder meer geregeld dat de politie tot inbeslagneming kan overgaan in die gevallen waarbij de maximum toegestane snelheid ter plekke met tenminste 100% wordt overschreden en daarbij voorts sprake is van concrete gevaarstelling. De auto wordt inbeslaggenomen nadat daarover overleg met de officier van justitie heeft plaatsgevonden. Die mogelijkheid is er ook in andere gevallen van recidiverend zeer verkeersgevaarlijk gedrag, na overleg met de officier van justitie. Voorwaarde is dat er sprake is van staandhouden. Verbeurdverklaring (artikel 33 e.v. Sr) is reeds mogelijk. Het is een bijkomende straf die zowel afzonderlijk als in combinatie met een andere straf kan worden opgelegd. Om een voorwerp of een geldbedrag te kunnen verbeurdverklaren, dient er sprake te zijn van een zekere relatie tussen het voorwerp, en het strafbare feit. Hierbij valt te denken aan bijvoorbeeld gereedschap waarmee een inbraak is gepleegd, maar ook de auto waarmee een ernstig verkeersmisdrijf is begaan. De verbeurdverklaring dient wel proportioneel te zijn. De waarde van het verbeurdverklaarde moet in

---

<sup>20</sup> Voluit: de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften in verband met aanvullende implementatie van richtlijn 2006/126/EG en enkele aanpassingen van redactionele aard en in verband met aangepaste termijnen inzake het opleggen van beschikkingen naar aanleiding van gedragingen die op kenteken zijn geconstateerd

verhouding staan tot de ernst van het delict en daarmee tot de te verwachten strafoplegging.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

Verbeurdverklaring in verkeerszaken is lang niet altijd opportuun, bijvoorbeeld omdat bij de zeer ernstige verkeersmisdrijven de auto mogelijk zodanig beschadigd is dat verbeurdverklaring weinig zinvol is of als de waarde van de auto niet in verhouding staat tot de strafoplegging voor het gepleegde delict. Precieze aantallen zijn niet bekend, maar een inschatting is dat de rechter jaarlijks in enkele tientallen zaken overgaat tot de verbeurdverklaring van een inbeslaggenomen voertuig. De opbrengsten van verbeurd verklaarde goederen vloeien terug in de algemene middelen. Deze middelen ten goede doen komen aan bijvoorbeeld het Fonds Slachtofferhulp is niet mogelijk. De geldende begrotingsregels verzetten zich tegen een dergelijke wijze van toekenning van algemene middelen.

#### *Boetestelsel verkeer*

**De leden van de VVD-fractie constateren naar tevredenheid dat het kabinet niets ziet in inkomensafhankelijke boetes. De effectiviteit moet leidend zijn en het strafrecht kan dit ook niet aan, zo lezen zij. Deze leden betreuren het feit dat er nog weinig voortgang is met betrekking tot het verlagen van kleinere boetes, voor bijvoorbeeld snelheidsovertredingen waarbij tot 5 km/u harder gereden wordt dan de toegestane maximumsnelheid, zoals in het regeerakkoord is afgesproken. Deze leden vinden het jammer dat het proces nu weer vertraagd wordt door het opnieuw inwinnen van advies. Deze leden achten het denkbaar dat kleine boetes verder verlaagd moeten kunnen worden, zonder dat de financiële consequenties en een tegenvallende totaalopbrengst een belemmering hiervoor moeten zijn. Het innen van een bepaald boetebedrag mag immers nooit uitgangspunt zijn voor het ministerie. Is de minister dat met deze leden eens?**

**De leden van het CDA hebben gevraagd hoe het staat met een alternatief voor het progressief verkeersboetestelsel?**

**De leden van de SGP-fractie horen graag of de minister zijn alternatieve voorstel(len) voor het progressief verkeersboetestelsel vóór het algemeen overleg Verkeersveiligheid van december a.s. naar de Kamer kan sturen.**

De leden van de VVD, CDA en SGP hebben vragen gesteld over het onderzoek naar mogelijke wijzigingen in het verkeersboetestelsel. Het CDA vraagt hoe het staat met het alternatief voor het progressief boetestelsel. Zoals uw Kamer bij brief van 13 december 2019 is geïnformeerd, is de Commissie Feiten en Tarieven (CFT) van het OM gevraagd een advies uit te brengen over de mogelijkheden om binnen het huidige boetestelsel onder andere boetes te verhogen en/of te verlagen<sup>21</sup>. Betreffend advies heeft de CFT op 31 maart jongstleden aan JenV uitgebracht. In de brief verkeershandhaving van 25 mei 2020 is uw Kamer er over geïnformeerd dat een uitvoeringstoets noodzakelijk is, alvorens tot definitieve besluitvorming gekomen kan worden over het al dan niet overnemen van (onderdelen van) betreffend advies<sup>22</sup>. Naar verwachting zal deze uitvoeringstoets

<sup>21</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2019-2020, 29 398, nr. 792.

<sup>22</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2019-2020, 29 398, nr. 823.

eind van dit najaar gereed zijn.

De SGP vraagt of de alternatieve voorstellen voor het progressief boetestelsel vóór het algemeen overleg verkeersveiligheid van december a.s. naar de Kamer gestuurd kunnen worden. Zoals aangegeven, zal de uitvoeringstoets op het CFT-advies aan het eind van dit najaar afgerond zijn. Het voornemen is dan ook om de Kamer nog voor het algemeen overleg verkeersveiligheid van december a.s. verder te informeren over het CFT-advies en de opvolging die hieraan gegeven wordt.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2020/110249

Ten slotte geeft de VVD aan dat kleine boetes verlaagd zouden moeten kunnen worden zonder dat financiële consequenties en een tegenvallende totaalopbrengst een belemmering hiervoor zijn en vraagt hierover om een reactie. Uiteraard zijn de effecten op de verkeersveiligheid de belangrijkste factor daar waar het gaat om het afwegen van de voorstellen uit het CFT-advies. Dat geldt ook voor verlaging van boetes. Wel zal bij besluitvorming over het uitvoeren van (onderdelen van) het CFT-advies een integrale afweging gemaakt moeten worden, waarbij de effecten op de verkeersveiligheid, eventuele neveneffecten, de gevolgen voor de werklast in de keten en de boete-ontvangsten allen meegenomen zullen worden.

#### *Administratiekosten*

**De leden van de VVD-fractie zouden graag zien dat de administratiekosten (van 9 euro) verdwijnen. Waarom kiest de minister daar niet voor? Bij een sterk geautomatiseerd systeem is het ook niet logisch dat de administratiekosten eerder 6 euro waren en nu inmiddels 9 euro. Als het net als bij leges zou gaan om het dekken van de kosten, wat zouden dan de werkelijke administratiekosten zijn bij een boete?**

Het schrappen van de administratiekosten zou erop neerkomen dat ook burgers die geen overtredingen begaan, moeten meebetalen aan de kosten die overtreders veroorzaken. Dat is niet wenselijk.

De financieringswijze van de inning van geldelijke sancties via administratiekosten komt voort uit de motie Van Geel, Tichelaar en Slob (TK 2007-2008, 31.200, nr. 16). Achterliggende argumentatie was dat de overtredende burger opdraait voor de door hem veroorzaakte (innings)kosten, en dat deze daarom ook separaat zichtbaar in rekening moeten worden gebracht. De administratiekosten zijn in 2009 geïntroduceerd en hebben tot doel de gemiddelde inningskosten van verkeersboetes en andere financiële sancties door te belasten aan de overtredende burger.

Er wordt periodiek naar de kosten gekeken. Dat heeft in 2015 tot een wijziging geleid. In de Regeling van de Staatssecretaris van Veiligheid en Justitie van 19 oktober 2015 tot wijziging van de Regeling vaststelling administratiekosten 2012 is de verhoging van het tarief van de administratiekosten van 7 euro naar 9 euro vastgelegd en toegelicht. Hierbij is – net als met leges – uitgegaan van het dekken van de kosten. Deze kosten betreffen niet alleen automatiseringskosten maar bijvoorbeeld ook investeringen in de uitvoeringsketen ten behoeve van effectieve inning en incasso, inflatie en het leveren van maatwerk door het CJIB, zoals het bieden van ruimere mogelijkheden om gespreid te betalen en een persoonsgerichte aanpak bij betalingsproblemen.

De leden van de VVD hebben ook gevraagd waarom het tarief voor de administratiekosten 9 euro is. Het tarief van 9 euro is de uitkomst van de voor 2016 begrote directe en indirecte inningskosten van geldelijke sancties gedeeld

door het geraamde aantal (geïnde) geldelijke sancties en afgerond op hele euro's. De daadwerkelijke gemiddelde kosten fluctueren jaarlijks iets, afhankelijk van de aantallen boetes. In het kader van het begrotingsproces worden de gemiddelde kosten gemonitord.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

*BOA-pilot*

**De leden van de VVD-fractie zien uit naar de resultaten van de pilot in Utrecht waarbij buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) ook taken op het gebied van verkeershandhaving krijgen. Deze leden hebben hier eerder voor gepleit en zagen ook dergelijke verzoeken vanuit Rotterdam en Den Haag. Waarom kunnen die steden hier nog niet mee beginnen?**

**De leden van de CDA-fractie hebben vragen over de motie van het lid Van Dam over uitbreiden van taken van boa's op het vlak van verkeershandhaving (Kamerstuk 35300-VI, nr. 53) die is aangenomen, waarin de regering wordt verzocht om in nauwe samenwerking met de gemeente Utrecht te bezien of middels een pilot geëxperimenteerd kan worden met het uitbreiden van taken van boa's op het vlak van de verkeershandhaving. De minister geeft aan dat gesprekken lopen over de inrichting van de pilot. Kan de minister al op hoofdlijnen schetsen hoe die inrichting zal worden? De minister geeft aan dat door de coronacrisis het proces vertraging heeft opgelopen. Hoeveel vertraging? De minister verwacht dat de pilot dit najaar van start kan gaan. Deze leden zijn benieuwd aan welke maand de minister denkt.**

**De leden van de SGP-fractie horen graag of het mogelijk is om ook in andere gemeenten een pilot uit te voeren met betrekking tot de inzet van boa's voor verkeershandhaving. Deze leden zijn van mening dat pilots in kleine en middelgrote gemeenten, naast die in de grote gemeente Utrecht, een representatiever beeld geven van de kansen en knelpunten. Zij horen graag hoe de minister hiertegen aankijkt.**

De leden van de VVD en SGP hebben gevraagd of de BOA-pilot verkeershandhaving uitgebreid kan worden naar andere gemeenten. De pilot wordt voor nu beperkt tot de gemeente Utrecht. De gemeente Utrecht beschikt over een professioneel apparaat waarmee goed getoetst kan worden of uitbreiding van de bevoegdheden van BOA's op het gebied van verkeershandhaving haalbaar is. Aan de uitbreiding van bevoegdheden kleven mogelijke risico's, bijvoorbeeld op gebied van gevaarzetting voor de BOA's en de eventuele benodigde inzet van politie bij eventuele escalatie. Daarom wordt eerst bekeken hoe dit in de gemeente Utrecht uitpakt, voordat dit eventueel breder beproefd wordt. Bij de evaluatie van de pilot is het van belang om te bezien in hoeverre de uitkomsten toepasbaar zijn op kleinere gemeente met een minder uitgebreid apparaat. Indien nodig kan de pilot dan worden uitgebreid naar andere (kleinere) gemeenten.

De leden van de CDA-fractie hebben gevraagd hoe de pilot in Utrecht er op hoofdlijnen uit zal komen te zien. Zoals reeds in de brief van 25 mei jl.<sup>23</sup> is aangegeven, vinden hierover nog gesprekken plaats, daarom kunnen hierover nu nog geen definitieve uitspraken worden gedaan. Er wordt gedacht aan overtredingen door fietsers en voetgangers. Dit sluit aan bij de bevoegdheden en

---

<sup>23</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2019-2020, 29 398, nr. 823.

opleidingen van de boa's en doet geen fundamentele afbreuk aan het stelsel. Om te bepalen op welke extra feiten de BOA's in de pilot kunnen handhaven, is het van belang dat er probleemanalyses worden opgesteld, om te kunnen bezien waar de grootste behoefte zit. De gemeente Utrecht werkt momenteel aan deze analyses en het opstellen van een plan van aanpak voor de pilot. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat de gemeente Utrecht dit plan begin april gereed zou hebben. Doordat er prioriteit gegeven moest worden aan de maatregelen ter bestrijding van COVID-19, heeft dit vertraging opgelopen. De gemeente Utrecht streeft er nu naar het plan van aanpak binnenkort gereed te hebben. Daarna is er nog de nodige voorbereidingstijd nodig, onder andere om de BOA's te instrueren, samenwerkingsafspraken te maken met de politie en om de burgers te informeren. Het streven is om de pilot in oktober van start te laten gaan.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

#### *Innovatieve pilots*

**De leden van de CDA-fractie begrijpen dat de politie sinds kort gebruikmaakt van slimme camera's om appende en bellende automobilisten te kunnen bekeuren. Deze leden zijn ervan overtuigd dat slimme camera's de potentie hebben om op termijn op grotere schaal gebruikt te worden om afleiding in het verkeer tegen te gaan. Hoe ziet de minister dit? Ziet de minister potentie om dit uit te breiden?**

De politie is sinds 1 oktober gestart met de inzet van slimme camera's voor de handhaving op handheld bellen. Begin 2021 worden alle overige eenheden voorzien van deze camera's. Daarnaast wordt er door het OM een pilot voorbereid om met camera's volautomatisch te kunnen handhaven op handheld bellen. Er zijn veel kansen in de handhaving op handheld bellen met behulp van camera's. De minister van JenV juicht deze ontwikkelingen dan ook van harte toe. Conform de toezegging in het AO van 5 maart jl. zal uw Kamer dit najaar geïnformeerd worden over de stand van zaken met betrekking tot de pilot en de inzet van camera's bij de handhaving op handheld telefoongebruik.

#### *COVID-19 overtreders*

**Hufterig gedrag tijdens periode COVID-19-maatregelen. De leden van de CDA-fractie valt tijdens deze coronacrisis op dat onze maatschappij laat zien hoe solidair we eigenlijk zijn met onze medemens. Zelfs als we diegene niet kennen. Dat gebeurt al door iets heel simpels: jezelf aan de regels houden. Deze leden merken op dat we, gek genoeg, die solidariteit in het verkeer veel minder vaak terugzien. Deze leden schetsen een aantal voorbeelden. In Utrecht werd op een zondag in april een bestuurder aangehouden die 210 km/u reed. Team verkeer Zeeland – West-Brabant meldde eind april dat het rijbewijs heeft ingevorderd van een 21-jarige, beginnend bestuurder. Deze reed 162 km/u, waar 100 km/u is toegestaan. En wijkagent Henry van Galen meldde op 13 april jl. dat het rijbewijs is ingevorderd van een 45-jarige automobilist uit Wijchen. Hij reed met een snelheid van 151 km/u over de Graafseweg in zijn woonplaats, waar 80 km/u is toegestaan. Hoe kijkt de minister aan tegen deze voorbeelden? Deze leden vinden dat in het verkeer de gezondheid van andere weggebruikers ook centraal hoort te staan. Zij hebben begrepen dat in de maand april 2020 de politie van 1.100 automobilisten het rijbewijs heeft ingenomen wegens excessief te hard rijden (minstens 50 km boven de limiet). Dat is twee keer zo veel als normaal in dezelfde periode vorig jaar.**

**Hoe verklaart de minister dit? Wat wil de minister doen aan de kleine groep coronaracers die de tegenwoordig legere wegen aangrijpen om extreem hard te rijden? Maakt de politie een analyse om te zien op welke plekken en welke tijdstippen de overtredingen plaatsvinden om op die locaties en tijdstippen vaker snelheidscontroles te houden? Deze leden zijn van mening dat de grootste verkeershufters vooral effectief kunnen worden aangepakt via handhaving.**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

De voorbeelden die door de fractie van het CDA worden gegeven, zijn uiteraard schokkend. Wij zijn dan ook van mening dat er hard moet worden opgetreden tegen personen die de snelheidslimiet excessief overschrijden. In die gevallen dient, zoals in de genoemde voorbeelden ook het geval was, het rijbewijs te worden ingevorderd en een forse sanctie te worden opgelegd. Indien er sprake is van een snelheidsoverschrijding van 50 km/u of meer op een weg binnen de bebouwde kom, krijgt de bestuurder daarnaast ook een Educatieve maatregel gedrag en verkeer opgelegd.

Er kunnen verschillende oorzaken zijn voor de toename van het aantal ingenomen rijbewijzen. Zo kunnen bijvoorbeeld de legere wegen, de verlaging van de snelheid van 130 naar 100 km/u en de inzet van de politie een rol in hebben gespeeld. Wat de precieze reden is, is niet te achterhalen. Handhaving op (excessieve) snelheidsovertredingen is en blijft, ook in deze tijd, een prioriteit van de politie binnen de verkeershandhaving. Overigens houdt het overgrote deel van de weggebruikers zich ook in de COVID-19 tijd aan de maximumsnelheid. De informatie over de plekken en tijdstippen waarop coronaracers worden gepakt geven onvoldoende richting om bij de handhaving op snelheid zinvol te benutten. Wel werkt de politie voor de inzet van bijvoorbeeld haar mobiele radarsets informatiegestuurd en handhaaft zij op plekken die hiervoor vanwege de verkeersveiligheid in aanmerking komen. Om deze plekken te bepalen, maakt de politie onder andere gebruik van snelheidsgegevens van de betreffende wegen.

*Fraude kentekenplaten*

**De leden van de CDA-fractie hebben eerder dit jaar vragen gesteld over de flinke toename van het aantal gestolen of vermiste kentekenplaten. In de beantwoording hiervan (Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2019-2020, nr. 2197) werd aangegeven dat de minister van Justitie en Veiligheid, samen met de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de RDW, bekijkt of de 'RadioFrequency IDentification'-kentekenplaten (RFID) een oplossing kunnen zijn voor het tegengaan van fraude met kentekenplaten en, zo ja, op welke wijze deze kentekenplaten kunnen worden ingevoerd. Hoe staat het hiermee? En hoe staat het met het bezien of het verstandig kan zijn om kentekenplaten op dezelfde manier te bevestigen als in Denemarken?**

Ten aanzien van de introductie van de digitale kentekenplaat heeft er inmiddels overleg plaatsgevonden tussen JenV, IenW en de RDW. Door de COVID-19-crisis heeft dit proces wel enige vertraging opgelopen. We verwachten u voor het herfstreces te kunnen informeren over het vervolg.

We maken van de gelegenheid gebruik om u te informeren over de wijziging van het Besluit voertuigen in verband met het doorvoeren van verbeteringen in de aanpak van tellerfraude.

Op 10 juni is de internetconsultatie gestart voor een wijziging van het Besluit



voertuigen in verband met het doorvoeren van verbeteringen in de aanpak van tellerfraude. In het Besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- Een verbod op de invoer, de verkoop, het in voorraad hebben en afleveren van apparaten die geschikt zijn om de teller van een motorrijtuig stil te zetten, of op andere wijze te manipuleren (zogenaamde tellerblokkade-apparaten) en het rijden in een voertuig met zo'n apparaat;
- De door de RDW erkende bedrijven worden verplicht om ook tellerstand van motorfietsen te registreren bij overschrijving en bij reparatie, onderhoud en bandenwissel (ROB-bezoeken). Dit zal fraude met tellerstand van motorfietsen tegengaan, omdat er een mogelijkheid wordt gecreëerd voor de eigenaar van een motorfiets om aan te tonen dat de tellerstand van zijn of haar voertuig logisch is;
- De grens van 150 euro voor de registratie van tellerstand bij ROB-bezoeken wordt losgelaten waardoor het aantal registraties van tellerstand naar verwachting toeneemt en de mogelijkheid om tellerfraude te plegen verder wordt verminderd;
- De verplichting tot registratie bij demontage komt te vervallen.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

Belangenorganisaties, zoals BOVAG, RAI Vereniging en Vereniging Aanpak Tellerfraude hebben een breed gedragen wens om een registratie van tellerstand van motorfietsen op te zetten. De RDW is vanaf het begin zeer nauw betrokken geweest bij het opstellen van het wetsvoorstel bestrijding kilometertellerfraude en het onderhavige besluit. De RDW kan zich vinden in de keuzes die in het onderhavige besluit zijn neergelegd en acht deze uitvoerbaar.

Na de internetconsultatie wordt het ontwerpbesluit, na akkoord van de ministerraad, aan de Eerste en de Tweede Kamer aangeboden middels de voorhang procedure. Daarna wordt het stuk aangeboden aan de Raad van State voor een advies. Uitgaande van een positief dictum wordt tenslotte het besluit in het Staatsblad gepubliceerd.

*Negeren rode kruizen*

**De leden van de CDA-fractie maken zich al langer hard voor het aanpakken van het negeren van een rood kruis. Dat is namelijk zeer asociaal en heeft grote gevolgen voor de verkeersveiligheid. Om de handhaving te verbeteren hebben deze leden bij de begrotingsbehandeling eind vorig jaar voorgesteld om de camera's van RWS die al op de weg zitten, in te zetten. De minister zou hierover met een positieve grondhouding met de minister van Justitie en Veiligheid in gesprek gaan. In een Kamerbrief die daarop volgde, stond helaas alleen een herhaalde opsomming waaruit moest blijken dat het op dit moment technisch en juridisch niet mogelijk is, maar dat was al bekend. De vraag van deze leden is of het kabinet bereid is dit aan te passen, zodat het in de toekomst wel technisch en juridisch mogelijk wordt. Tijdens het algemeen overleg Handhaving van het verkeer van 5 maart 2020 gaf de minister van Justitie en Veiligheid op deze vraag aan dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat daarmee bezig is en zij hierop zal terugkomen. Deze leden ontvangen daarom graag een antwoord van de minister van Infrastructuur en Waterstaat of zij wil bezien welke technische en juridische aanpassingen mogelijk zouden zijn en of zij bereid is deze aanpassingen in te voeren en de Kamer hierover te informeren. Deze leden geven hierbij mee dat als camera's van RWS niet gebruikt kunnen worden, omdat ze niet voldoende uit kunnen lezen, er**

**ook camera's hangen die gebruikt worden voor de Automatic Number Plate Recognition (ANPR). Die kunnen wel heel goed nummerborden weergeven.**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

Zoals geschetst in de brief van 25 mei 2020 over de voortgang van de uitvoering van het SPV<sup>24</sup> werkt Rijkswaterstaat momenteel aan een verkenning naar de mogelijkheden van de inzet van camera's om roodkruisnegatie actiever te kunnen handhaven en welke aanpassingen hier eventueel voor nodig zijn. Zoals toegezegd wordt u voor het AO Verkeersveiligheid van eind december 2020 geïnformeerd over de resultaten.

De leden van de CDA-fractie vragen naar de mogelijkheid om camera's voor de Automatic Number Plate Recognition (ANPR) te gebruiken voor de handhaving op roodkruisnegatie. Het is begrijpelijk dat de ANPR-camera's worden gezien als een mogelijke oplossing vanwege de hoge beeldkwaliteit van deze camera's. De ANPR-camera, die onder het besluit ANPR valt, is een camera die de kentekens scant van voorbijrijdende voertuigen. De gelezen kentekens worden vergeleken met een referentiebestand in een computersysteem. Dit referentiebestand is een lijst met kentekens die op naam staan van personen die worden gezocht, boetes open hebben staan of om andere redenen bij de politie bekend zijn. Op bevel van de Officier van Justitie kunnen deze gegevens uitsluitend worden geraadpleegd in geval van verdenking van een misdrijf of in geval van een voortvluchtige persoon. De gegevens die worden opgeslagen door de ANPR-camera's hebben een streng afgebakende doelbinding en mogen niet worden gebruikt voor een ander doeleinde, zoals het vaststellen van het negeren van een rood kruis. De wijze waarop deze camera's worden gebruikt, is van een andere aard dan bijvoorbeeld flitscamera's die de overtreding constateren en geautomatiseerd een boete kunnen opleggen.

Daarnaast worden verschillende voorwaarden gesteld aan de bewijsvoering voor het vast stellen van roodkruisnegatie. Alleen een foto is niet voldoende. Het feit dient ook vastgelegd te worden op film. Op de film en de foto dient een goed leesbaar kenteken, het rode kruis en het voertuig in één beeld te zien te zijn. Daarnaast dienen de voertuigen en kentekens van derden onherkenbaar te worden gemaakt in deze foto. Dat is op dit moment met de ANPR-camera's niet mogelijk. Het OM heeft daarom aangegeven dat het gebruik van ANPR voor roodkruisnegatie niet geschikt is.

*Duitse ervaringen flitspaalsignalering*

**De leden van VVD zijn verheugd dat de minister niets ziet in een verbod op flitspaalsignalering en zijn tevreden dat de minister locaties en meldingen van snelheidscontroles als openbare informatie ziet, evenals het gebruik van apps hiervoor die de automobilist waarschuwen. Deze leden denken dat hiermee de verkeersveiligheid juist vergroot wordt, aangezien de schrikreacties uitblijven en mensen beter voorbereid op weg gaan. Daarnaast zien deze leden nog vele andere voordelen aan verkeersapps die tijdig waarschuwen voor congestie en gevaarlijke situaties. Deze leden denken dat het gebruik van data kan helpen om de verkeersveiligheid te vergroten.**

**De leden van de SGP-fractie constateren dat de minister geen inhoudelijke reactie geeft op de vraag vanuit de Kamer om de Duitse**

---

<sup>24</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2019-2020, 29398 nr. 827

## **ervaringen met het verbod op flitspaalsignalering te verkennen. Deze leden vragen de minister dit alsnog in beeld te brengen.**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/110249

De leden van de fractie SGP hebben de minister van JenV verzocht om meer inhoudelijke informatie te geven in aanvulling op de informatie die is gegeven in de verzamelbrief van 25 mei jl.<sup>25</sup> over het Duitse verbod op flitspaalsignalering. Duitsland heeft aangegeven dat het verbod uniform is, alleen de handhaving op dit verbod kan verschillen per bondsland. De verruiming op het verbod op flitspaalsignalering is medio februari gepubliceerd en is eind april inwerking getreden. Door deze verruiming zijn ook apps met flitspaalsignalering verboden. Navraag in het bondsland Noordrijn-Westfalen heeft geleerd dat voor de verruiming van het verbod in de periode tussen 1 mei 2019 en 30 april 2020, er ongeveer 60 bevindingen zijn gedaan van het in bezit zijn van een flitspaalsignalering door de Noordrijn-Westfaalse politie. Of deze bevindingen daadwerkelijk hebben geleid tot een boete is niet met zekerheid te stellen. Reden hiervoor is dat de beoordeling en verwerking van boetes niet bij een centrale autoriteit is ingericht. De laatste meting op het aantal bevindingen is voor het laatst uitgevoerd op 30 april, hierdoor zijn er nog geen aantallen bekend over het aantal bevindingen na de verruiming van het verbod.

Aangezien de nieuwe regels nog maar korte tijd van kracht zijn, is de ervaring met handhaving nog maar van korte duur. De handhaving op dit verbod is primair aan politie en justitie. In Noordrijn-Westfalen wordt bij de handhaving van verkeersveiligheid veelal de focus gelegd op het voorkomen van ernstige verkeersongelukken. Door de politie die belast is met de verkeershandhaving wordt niet specifiek prioriteit gegeven aan de handhaving van het verbod op flitspaalsignalering. Het vaststellen van de overtreding blijkt ook lastig te zijn. De politie dient in het voertuig te kijken en de gebruikte apparaten te controleren. Dit behoort echter niet tot de toegestane werkzaamheden in het kader van een reguliere verkeerscontrole. Pas wanneer er een vermoeden is van overtreding van het verbod al dan niet in combinatie met andere overtredingen mag worden gecontroleerd. Zoals eerder in de verzamelbrief is aangegeven, is er geen reden om een verbod op flitspaalsignalering in Nederland in te voeren. Het op de hoogte zijn van de locatie van de digitale handhavingmiddelen beïnvloedt het rijgedrag positief en draagt dan ook bij aan de verkeersveiligheid.

### **Nawoord**

Tot slot wordt van de gelegenheid gebruikt gemaakt om u te informeren over het volgende. Zoals uit de vragen en antwoorden onder het kopje heterogeniteit in het verkeer blijken, is de voertuigregelgeving complex en soms lastig uit te leggen. Elke situatie moet zorgvuldig worden bekeken om goed te kunnen beoordelen wat het toepasselijk kader is, zelfs op het ministerie van IenW. Dat het niet altijd makkelijk uit te leggen is, is ook vorig jaar gebleken toen het ministerie van IenW op een vraag van een importeur een keer een onjuist antwoord heeft gegeven, wat heeft geleid tot enige onduidelijkheid over welke regels per voertuig gelden en of een rijbewijs- en/of helmplicht geldt. Dat is natuurlijk vervelend en kan ertoe leiden dat mensen als gevolg hiervan onbedoeld in overtreding zijn. Daarom is deze situatie hersteld door middel van een rectificatie richting de importeur die de vraag stelde. Ook worden degenen die als gevolg van deze onjuiste informatie

<sup>25</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2019-2020, 29 398, nr. 823.

mogelijk onbewust een rijbewijsplichtig voertuig besturen, geïnformeerd. Het gaat om enkele tientallen eigenaren. Hiermee is de onduidelijkheid die bij deze eigenaren en de importeur is ontstaan, weggenomen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2020/110249