



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

## **Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019-2021**

Veilig van deur tot deur

## Colofon

Bestuurskern  
Dir.Wegen en Verkeersveiligheid

Contactpersoon

## **Inhoudsopgave Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid**

### **Inleiding**

Werken vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid  
Het aanpakken van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's  
Het treffen van maatregelen op landelijk niveau  
Het treffen van maatregelen op regionaal niveau  
Planning en looptijd

### **Veilige infrastructuur**

1. Uitvoeren van risicogestuurde aanpak op Rijkswegen
2. Ondersteuning voor andere wegbeheerders
3. Extra investering verkeersveiligheid N-wegen
4. Inventarisatie risico's rotondes en kruispunten
5. Verkeersveiligheid moet onderdeel worden van de nieuwe omgevingsvisie

### **Heterogeniteit in het verkeer**

6. Herijking toelating lichte elektrische voertuigen (LEV's)/ light support vehicles
7. Drukke op het fietspad en verkeer in de stad

### **Technologische ontwikkelingen**

8. Stimuleren, onder voorwaarden, van het gebruik van rijtaakondersteunende systemen en diensten (ADAS: advanced driver assistance systems)
9. Europese samenwerking ten behoeve van het toekennen van veiligheidswaarderingen
10. Verkennen en opstarten van verdere Smart Mobility maatregelen gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid, samen met mede-overheden en private partijen

### **Kwetsbare verkeersdeelnemers**

11. Verbeteren van kwaliteitsnormen voor fietshelmen en stimuleren helmgebruik kinderen en ouderen
12. Campagne fietsverlichting
13. Motorrijders, slimme systemen stimuleren
14. Motorhelmnormen verbeteren
15. Voorlichting medische aandoeningen
16. Verbeteren en verlichten van het huidige (her)keuringsbeleid
17. Doortrappen
18. Registratie enkelvoudige fietsongevallen
19. Elektrische fiets productinnovatie en voorlichting
20. Stimuleren gebruik beschermende kleding motorrijders
21. Online zelfevaluatiescan senior automobilisten (ZSA)
22. Stimuleren gerichte voorlichting specifieke doelgroepen
23. Beheren en doorontwikkelen Platform Veilig Fietsen

### **Onervaren verkeersdeelnemers**

24. Invoeren nieuwe aanpak beginnende bestuurder
25. Vernieuwingen praktijkexamen
26. Verbetering van de EMG (educatieve maatregel gedrag)
27. Onderzoek rijvaardigheid
28. Zorgen voor veilig gebruik scootmobielen

### **Rijden onder invloed**

29. Onderzoek rijden onder invloed
30. Invoeren geschiktheidseisen alcohol en drugs voor AM
31. Stroomlijnen stelsel aanpak rijden onder invloed van alcohol
32. Verlaging grens geschiktheidsonderzoek alcohol
33. Opnieuw aantonen rijvaardigheid- en/of geschiktheid na rijontzegging
34. Dadelijk uitvoerbaar verklaren uitspraak
35. Verhogen strafmaat
36. Alcoholmeter
37. Alcoholmeetnet

### **Snelheid in het verkeer**

38. Plaatsen trajectcontrolesystemen op N-wegen
39. Landelijke beschikbaarheid van snelheidsgegevens
40. Inventarisatie ten behoeve van snelheidsindicator

### **Afleiding in het verkeer**

41. Convenant 'veilig gebruik smartfuncties in het verkeer'
42. 'Safetydeals' en versleten banden
43. Verbod op (handheld) telefoongebruik tijdens besturen alle voertuigen en verbreding 'mobiele telefoon' naar 'mobiel elektronisch apparaat'
44. Rijschoolinstructeurs handsfree

### **Verkeersovertreders**

45. Wetsvoorstel aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten
46. Aanpassing boetestelsel
47. Opleggen vrijheidsbeperkende maatregel voor hardnekkige overtreeders
48. Aanpassing van de Leidraad Handhavingsplan Verkeer van de teams Verkeer van de politie
49. Voortzetten pilot verkeersveelplegers
50. Pilot intensivering aanpak verkeersveiligheid
51. Actief handhaven
52. Teams Verkeer
53. Regionale stuurgroepen
54. Innovatie op het gebied van handhaving
55. Aanpakken verkeersveelplegers/verkeersshuffers

### **Maatregelen stakeholders**

- Verkeersveiligheidswijzer
- Terugdringen verkeersovertredingen
- Drugs en alcohol
- Kennis voor decentrale overheden
- Educatie

## 1. Inleiding

Voor u ligt het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid (hierna LAP). Het LAP bevat de maatregelen die de komende twee jaar genomen worden door de rijksoverheid in samenwerking met maatschappelijke partners ter uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.

Deze maatregelen geven geen volledig beeld van het totale landelijke en Europese beleid op het gebied van verkeersveiligheid. Bestaand beleid wordt voortgezet en verbeterd.

Het LAP vervangt het plan dat ingaat op de inzet op de drie E's (Engineering, Education en Enforcement) dat is aangekondigd in de kabinetsreactie op het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) verkeershandhaving. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 1.5.

### 1.1 Werken vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Het gaat minder goed met de verkeersveiligheid in Nederland. Het aantal ernstig verkeersgewonden neemt al ruim tien jaar toe, en er is een stagnatie opgetreden in de daling van het aantal verkeersdoden. Om het tij te keren hebben overheden en maatschappelijke partners zichzelf als doel gesteld dat elk slachtoffer in het verkeer moet worden voorkomen. Deze ambitie is vastgelegd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 schetsen overheden hun nieuwe visie op de aanpak van het verkeersveiligheidsbeleid. Deze visie beoogt een omslag te realiseren in de manier waarop overheden en maatschappelijke partners gezamenlijk verkeersonveiligheid aanpakken. De kernelementen van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 zijn:

- *Risicogestuurde aanpak om verkeersongevallen te voorkomen*

Het leidende principe van de samenwerking is de risicogestuurde aanpak. Deze aanpak is erop gericht om ongevallen te voorkomen, door daár maatregelen te treffen waar de risico's het grootst zijn en deze het meeste effect hebben. Dit vraagt om analyses van de belangrijkste risico's op basis van gedegen informatie en daarmee tot 'evidenced-based' maatregelen.

- *Uitvoeringsagenda's op landelijk en regionaal niveau voor gerichte maatregelen*

Het zichtbare resultaat van de samenwerking en risicogestuurde aanpak uit zich in de landelijke en regionale uitvoeringsagenda's verkeersveiligheid. Het LAP bevat maatregelen voor alle thema's die op korte termijn in gang kunnen worden gezet. Voor de regionale agenda's stellen regionale overheden vast welke thema's op het gebied van verkeersveiligheid voor hen prioritair zijn. Er worden (zoveel mogelijk meetbare) doelen gesteld om de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's te verminderen en maatregelen ingezet om dat effectief te realiseren.

- *Een verbeterde governancestructuur voor een gestructureerde samenwerking.*

Overheden zijn een verbeterde governancestructuur overeengekomen waarin gezamenlijk het verkeersveiligheidsbeleid tot stand komt. Bij besluitvorming over maatregelen vindt er een afweging plaats tussen maatregelen met betrekking tot de infrastructuur, educatie en handhaving. Daarvoor zitten op zowel lokaal, regionaal als landelijk niveau de wegbeheerders aan tafel samen met OM en politie. In het jaarlijkse landelijk bestuurlijk overleg zal worden besproken op basis van monitoringsrapportages wat de vorderingen en effecten zijn van de uitvoeringsplannen.

## 1.2 Het aanpakken van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid schetst een toekomstvisie op negen inhoudelijke verkeersveiligheidsthema's en geeft daarmee richting aan het te voeren verkeersveiligheidsbeleid. Deze thema's zijn tot stand gekomen op basis van een gezamenlijke brede verkenning van alle mogelijke risico's op het gebied van verkeersveiligheid.

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers
6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

De maatregelen die bij de verschillende thema's worden beschreven kunnen grofweg in drie categorieën worden ingedeeld: infrastructurele aanpassingen en technische oplossingen in voertuigen, educatie en voorlichting en handhaving. Aanpassing van de infrastructuur resulteert in de meest permanente gedragsverandering van verkeersdeelnemers. Voorlichting en educatie zorgen dat verkeersdeelnemers bekend zijn met verkeersregels en risico's en goed voorbereid zijn op situaties die ze in het verkeer kunnen tegenkomen. Indien verkeersdeelnemers ondanks de preventieve maatregelen de (verkeers)regels overtreden, is handhaving van belang.

## 1.3 Maatregelen op landelijk niveau

Met dit Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid geeft het Rijk invulling aan de uitvoeringsagenda op landelijk niveau. Dit plan bevat per beleidsthema de concrete maatregelen die de Rijksoverheid, vaak samen met (maatschappelijke) partners zal nemen, zoals aanpassing van de regels met betrekking tot voertuigen en rijbewijzen, het stimuleren van innovatie en het beschikbaar stellen van kennis over verkeersveiligheid. De maatregelen beogen een forse impuls te geven aan de impact van het verkeersveiligheidsbeleid. De uitvoering van al deze maatregelen kent verschillende snelheden waardoor de effecten van de maatregelen komende jaren zichtbaar zullen worden.

Op landelijk niveau werken ook diverse maatschappelijke partners aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Het Manifest Verkeersveiligheid (2017) was een duidelijk appèl aan de overheden om hun ambities op het gebied van verkeersveiligheid op een hoger peil te brengen.

Deze maatschappelijke partijen hebben aangegeven een belangrijke rol te willen blijven en kunnen spelen in de uitvoering van maatregelen. Bij veel maatregelen in dit plan is aangegeven door of met welke maatschappelijke partners de maatregelen worden uitgevoerd (bv. 11, 12, 13, 19, 24). Daarnaast zijn aan het slot een aantal maatregelen genoemd die partijen zelf gaan nemen en die aansluiten bij het Strategisch plan.

#### 1.4 Maatregelen op regionaal niveau

In 2019 zal de governancestructuur waar nodig worden verbeterd en worden op regionaal niveau risicoanalyses uitgevoerd. Overheden stellen hun prioriteiten vast en bekijken wat nodig is om de risico's aan te pakken.

Het Rijk zal op regionaal niveau op diverse fronten procesmatige en inhoudelijke ondersteuning aanbieden. Deze ondersteuning zal zijn toegesneden op de regionale situatie, bijvoorbeeld ondersteuning bij het uitvoeren van een risicoanalyse, het inrichten van een governancestructuur en het opstellen van een regionale actieplannen. In deze regionale actieplannen stellen provincies, gemeenten en waterschappen uiterlijk medio 2020 maatregelen vast.

In dit LAP zijn een aantal acties opgenomen die op de ondersteuning betrekking hebben (actie 2, 3 en 4).

#### 1.5 Planning en looptijd

Dit Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid heeft betrekking op de periode 2019-2021. In 2021 zal dit LAP worden geactualiseerd.

De uitvoering van de maatregelen wordt gemonitord, zodat enerzijds continue aandacht is voor de acties en anderzijds tussentijds kan worden bijgestuurd indien nodig.

Dit LAP komt in de plaats van het plan dat is aangekondigd in de kabinetsreactie op het IBO verkeershandhaving. In de kabinetsreactie op het IBO is aangegeven dat de ministers van IenW en JenV elke twee jaar met een plan komen om de verkeersveiligheid en de inzet op de drie E's (Engineering, Education en Enforcement) op landelijk niveau meer integraal te bezien. Dit plan wordt afgestemd met het ministerie van Financiën, met het oog op de gebruikelijke toetsende rol op de beheersbaarheid, doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid. Omdat de reikwijdte van het LAP breder is en er grote overlap bestaat tussen het LAP en het in het kader van het IBO verkeershandhaving opgestelde plan, is besloten dat het LAP in de plaats komt van de in de kabinetsreactie aangekondigde plannen.

## **Thema 'veilige wegen'**

### **Maatregel 1 – Uitvoeren van risicogestuurde aanpak op Rijkswegen**

De Rijksoverheid implementeert de risicogestuurde aanpak om de verkeersveiligheid op Rijkswegen te verbeteren binnen de 'plan-do-check-act-cyclus'. Naast het analyseren van opgetreden ongevallen en daaruit af te leiden ongevalsrisico's, waarbij ook naar bredere patronen gekeken wordt dan alleen naar specifieke locaties, wordt ook pro-actief gestuurd op risicofactoren. Hiervoor worden diverse methoden gebruikt om wegkenmerken en gedragingen van weggebruikers in kaart te brengen die een sterke causale relatie hebben met ongevallen en ernstige letsels. Zo worden weggebruikers met de methode EuroRAP-RPS geïnformeerd over het veiligheidsniveau van de inrichting van het rijkswegennet. Daarnaast maakt onder andere de VIND-methode het voor Rijkswaterstaat als wegbeheerder mogelijk om meer gerichte maatregelen te ontwikkelen in het kader van het risicogestuurde veiligheidsbeleid. Met de VIND-methode wordt het gehele rijkswegennet geanalyseerd. De risicogestuurde aanpak wordt zo nodig doorontwikkeld of uitgebreid als blijkt dat niet alle risico's in beeld gebracht kunnen worden. Op deze wijze kunnen risicofactoren worden geïdentificeerd die perspectief bieden op maatregelen.

Op basis van de waargenomen ongevalsrisico's en de inventarisatie van risicofactoren, die worden gepubliceerd in de jaarlijkse monitor 'Veilig over Rijkswegen', worden vervolgens voorstellen voor maatregelen gedaan voor invulling van het investeringsprogramma "Meer Veilig".

### **Maatregel 2 – Ondersteuning bij risicogestuurde aanpak door mede wegbeheerders**

Om ervoor te zorgen dat alle wegbeheerders in 2030 ook risicogestuurd werken, ondersteunt het Rijk meerjarig met een expertteam en kenniscentrum de medewegbeheerders met de risicogestuurde aanpak voor infrastructuur. Dit gaat gepaard met de inspanningen van regionale en lokale overheden om regionale actieplannen te ontwikkelen en bestuurlijk te verankeren. Het kenniscentrum, dat start in 2019, borgt de ontwikkeling, het delen en het verspreiden van kennis over de risicogestuurde aanpak.

Daarbij is er aandacht voor verbeteringen waarbij rekening wordt gehouden met kwetsbare verkeersdeelnemers. Dit kan gaan om kennisontwikkeling of toepassing van bestaande kennis. Dat geldt bijvoorbeeld voor de CROW-richtlijnen die betrekking hebben op seniorvriendelijk wegontwerp.

### **Maatregel 3 – Extra investering verkeersveiligheid N-wegen**

Op basis van de geïnventariseerde risico's worden op N-wegen van het Rijk en provincies extra maatregelen ingezet. Er is €50 miljoen extra beschikbaar, waarvan € 25 miljoen voor de aanpak van N-wegen door provincies (via cofinanciering; provincies dragen 75% bij). De inhoudelijke focus van het programma voor N-wegen ligt op maatregelen voor de veilige inrichting van bermen, vanwege het aanhoudende hoge aandeel van (dodelijke) bermongevallen. Hiervoor kunnen op korte termijn doeltreffende infrastructurele maatregelen genomen worden, zoals het afschermen van obstakels met geleiderail of het aanbrengen van bermverharding.

### **Maatregel 4 – Inventarisatie risico's rotondes en kruispunten**

In 2019 brengen overheden de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's in beeld. Kruispunten kennen een verhoogd risico op ongevallen. Over het algemeen geldt dat de rotonde de meest veilige kruispuntvorm is. Op dit moment kent Nederland ruim 5.600 rotondes. Uit recent onderzoek (CROW-KpVV en bureau VIA) blijkt echter dat op circa 10% van de rotondes relatief veel ongevallen plaatsvinden. Naast de rotondes zijn er ongeveer nog evenveel kruispunten met verkeerslichten. Van alle kruispuntvormen kent deze vorm het hoogste ongevalsrisico<sup>[1]</sup>.

---

<sup>[1]</sup> SWOV (2014). *Kruispunttypen*. SWOV-factsheet, november 2014. SWOV, Den Haag



In opdracht van het Ministerie van IenW onderzoekt CROW-KpVV, zowel bij rotondes als bij kruispunten met verkeerslichten, welke rotondes en kruispunten het hoogste ongevalsrisico hebben, in welke mate deze voldoen aan de gestelde ontwerprichtlijnen en welke kernmerken zorgen voor een hoger risico. De onderzoeksresultaten worden in 2019 door het CROW-KpVV aan de betreffende wegbeheerder in de vorm van concrete verbetervoorstellen overgedragen.

### **Maatregel 5 – Verkeersveiligheid moet onderdeel worden van de nieuwe omgevingsvisie**

Verkeersveiligheid moet meer onderdeel worden van planvorming op diverse terreinen. Er komt een nieuwe Omgevingswet met planvormen op alle overheidsniveaus. Daar moet vanaf het begin op worden ingespeeld. In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt verkeersveiligheid opgenomen op landelijk niveau. De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) geeft richting voor keuzes, inspireert, stelt kaders en zorgt voor een integrale aanpak van strategische opgaven in de fysieke leefomgeving. De betekenis van de NOVI zit in het bij elkaar brengen van opgaven en mogelijke oplossingsrichtingen. Het maximaal zoeken naar combinaties en het geven van de randvoorwaarden daar waar het maken van harde keuzes aan de orde is. Doel is om verkeersveiligheid expliciet mee te laten nemen bij de afwegingen die worden gemaakt. Daarnaast stimuleert de Rijksoverheid dat op regionaal en lokaal niveau verkeersveiligheid onderdeel wordt van Omgevingsplannen. Het CROW heeft daarvoor een brochure voor gemeenten opgesteld.

## ***Thema 'homogeniteit in het verkeer'***

### **Maatregel 6 – Herijking toelating lichte elektrische voertuigen (LEV's)**

Voor langzame motorvoertuigen (tot 25 km/u) die geen Europees toelatingskader kennen, wordt het huidige toetsingskader herijkt met ruimte voor innovatie zonder afbreuk te doen aan de verkeersveiligheid. Hierin worden de volgende uitgangspunten meegenomen: verkeersveiligheid en duidelijkheid in regelgeving, de afbakening van verantwoordelijkheden van marktpartijen en de overheid en helder toezicht in combinatie met adequate handhaving. In het nieuwe kader zal ook worden gekeken naar de plek op de weg en de criteria snelheid, massa en afmeting. Bij het opstellen van dit nieuwe kader zal zowel zorgvuldigheid als voortvarendheid geboden zijn. Dientengevolge zal het nieuwe toelatingskader gefaseerd ingevoerd worden, zodat voor het uiteindelijke toetsingskader de uitkomsten van alle onderzoeken (naar aanleiding van het ongeval met de Stint), waaronder het strafrechtelijk onderzoek en het onderzoek van de OVV (Onderzoeksraad Voor Veiligheid), meegewogen kunnen worden.

Met betrekking tot toezicht wordt de inzet van steekproeven in overweging genomen. Ook gehandicaptenvoertuigen worden hierbij in beschouwing genomen. Daarbij zullen de adviezen van SWOV/RDW worden meegenomen. Tot slot wordt in Europees verband gepleit voor een Europese typegoedkeuring voor deze categorie.

### **Maatregel 7 - Drukke op het fietspad**

CROW heeft op verzoek van IenW aanbevelingen opgesteld voor het omgaan met drukte op het fietspad. Dit rapport is gebaseerd op ervaringen, pilots en literatuuronderzoek van de afgelopen drie jaar. Deze aanbevelingen en ervaringen leiden tot handvatten voor lokale wegbeheerders voor de beheersing van drukte op het fietspad en handvatten voor verder onderzoek hiernaar.

Gemeenten kunnen hierbij ook gebruik maken van het concept Verkeer in de stad dat door de ANWB is ontwikkeld en in een aantal steden reeds is toegepast. Indien blijkt dat gemeenten voor het gebruik van voertuigen, bij de toepassing van het concept Verkeer in de stad, behoefte hebben aan extra regelgeving in het RVV (Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens) zal bezien worden hoe dit mogelijk te maken is.

## **Thema 'technologische ontwikkelingen'**

### **Maatregel 8 – Stimuleren, onder voorwaarden, van het veilig gebruik van rijtaakondersteunende systemen en diensten (ADAS: Advance driver assistance systems) waarbij de volgende aandachtspunten worden meegenomen:**

1. De effecten van specifieke ADAS-systemen en diensten op de verkeersveiligheid. Welke systemen zijn aantoonbaar verkeersveilig of dragen bij aan verkeersveiligheid? En welke systemen hebben potentie maar moeten nog doorontwikkeld worden?
2. In samenwerking met de ADAS Community (oa ANWB, RAI en RDW) wordt een visie opgesteld met randvoorwaarden voor ADAS-systemen en diensten. Het gaat om conceptuele randvoorwaarden, technische voorwaarden en voorwaarden aan het gebruik door bestuurders. Hiermee wordt richting gegeven aan de markt voor veilige systemen en kunnen kopers en verkopers beter geïnformeerd worden.
3. We zetten hoog in bij de onderhandelingen voor de Europese verplichting van diverse noodhulp-ADAS-systemen en diensten (zoals detecteren en remmen voor kwetsbare verkeersdeelnemers) vanaf 2020.
4. We werken met de ADAS-community aan het ontwikkelen van standaarden voor ADAS ten behoeve van de gebruiker, zowel in herkenbaarheid van het systeem (generieke namen voor typen ADAS en generieke symbolen) als het standaardiseren van het de werking van de ADAS systemen.
5. Met EuroNCAP wordt een methode om de veiligheid van rijtaakondersteunende systemen en technologieën objectief te bepalen vastgesteld en uitgerold. IenW draagt hier inhoudelijk en financieel aan bij.
6. Samen met RAI/BOVAG-autoverkopers informeren en stimuleren we kopers en bestuurders om aantoonbaar effectieve ADAS-systemen en diensten te kopen en veilig te gebruiken, waaronder de informerende ISA.
7. Om ADAS systemen goed te laten functioneren gelden ook randvoorwaarden voor bijvoorbeeld de weginrichting en beschikbaarheid van snelheidslimieten. Voor de toepassing van ISA is het bijvoorbeeld noodzakelijk dat de snelheidslimieten overal veilig en geloofwaardig zijn. Deze worden meegenomen in het vaststellen van de randvoorwaarden.

### **Maatregel 9 – Europese samenwerking**

In EuroNCAP-verband blijft Nederland een jaarlijkse bijdrage leveren aan het vaststellen van de verkeersveiligheid van bestaande voertuigen. Personenauto's worden hiermee voorzien van een sterrensysteem: 5 sterren is erg veilig. Eén van de doelen van EuroNCAP is het informeren van consumenten zodat die bij de aanschaf rekening kunnen houden met de veiligheid van het voertuig. De consumentenbond is net als de Nederlandse overheid lid van EuroNCAP.

### **Maatregel 10 - Verkennen en opstarten van verdere Smart Mobility maatregelen gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid, samen met mede-overheden en private partijen**

Krachtenbundeling Smart Mobility: het Rijk trekt samen met lokale en regionale overheden op om op basis van gezamenlijke prioriteiten de inspanningen en invloed op internationaal, nationaal en regionaal niveau steviger te verbinden en daarmee slagkracht te verbeteren. We zetten samen in op de volgende stap in de transitie: het realiseren van impact door enerzijds tot grootschalig gebruik te komen van wat nu al kan, en anderzijds door een verantwoorde introductie van nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken. Voorbeelden:

- Bespreken in het Partnership Talking Traffic hoe bestuurders van voertuigen adequaat kunnen worden gewaarschuwd als zij zich in een gebied begeven waar vaak specifieke groepen kwetsbare verkeersdeelnemers zijn (rondom scholen, verzorgingstehuizen) en ze te attenderen op de geldende snelheidslimiet.

- Verkennen van nieuwe toepassingen die bijdragen aan de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers, bijvoorbeeld mogelijkheden om kwetsbare verkeersdeelnemer, zoals gemotoriseerde tweewielers, fietsers en voetgangers digitaal zichtbaar te maken (in het voertuig).
- Verkennen hoe veiligheidsdata uit voertuigen kunnen bijdragen aan een betere informatievoorziening en waarschuwingen bij risicovolle situaties, zoals bij gladheid, mist of bij een ongeval. In de internationale publiek-private Data Task Force werken we samen met lidstaten, de Europese Commissie en de automobielbranche aan de inzet van sensordata uit voertuigen om verkeersveiligheid gerelateerde informatiediensten te verbeteren.
- Samen met de ANWB via de online community weggebruikers informeren over de kansen en risico's die slimme en rijtaakondersteunende diensten bieden, ook op de fiets.
- Onderzoeken hoe in-car ondersteuning kan helpen bij het vereenvoudigen van de rijtaak in complexe situaties. Een eerste toepassing die we binnen Talking Traffic realiseren is vroegtijdige rijstrookadvisering.

## **Thema 'kwetsbare verkeersdeelnemers'**

### **FIETS:**

#### **Maatregel 11 – Verbeteren van de kwaliteitsnorm voor fietshelmen en stimuleren helmgebruik kinderen en ouderen**

In de ziekenhuizen wordt geconstateerd dat door de toename van oudere fietsers (e-bike) en racefietsers, er steeds meer ziekenhuisopnames zijn met ernstig hoofdletsel. Er is voldoende reden om steviger in te zetten op het landelijk stimuleren van het dragen van een helm door fietsers.

We kiezen niet voor een verplichting. Een verplichting om een helm te dragen heeft weinig draagvlak in Nederland. Nederlanders gebruiken de (e-)fiets vaak voor korte ritten en een helm levert dan een probleem op bij het doen van boodschappen en dergelijke.

Een helmplicht kan de keuze voor een (e-)fiets ontmoedigen terwijl IenW fietsen vooral wil stimuleren. VVN, RAI, BOVAG, ANWB en SWOV hebben zich bereid getoond om zich in te zetten voor het stimuleren van de fietshelm. Daarvoor is wel vereist dat de fietshelm veilig is en voldoende garantie op bescherming biedt. Deze garantie is er nu niet. RAI heeft zich bereid verklaard een kwaliteitsnorm voor fietshelmen te ontwikkelen in NEN/CEN (Nederlands normalisatie instituut/comité Europeen de normalisation) -verband (zoals ook de speed pedelec-helm door Nederland is ontwikkeld). Zodra die norm beschikbaar is, kan het dragen van fietshelmen verder worden gestimuleerd.

#### **Maatregel 12 - Campagne fietsverlichting evalueren**

De jaarlijkse campagne fietsverlichting voor meer (2017: 66%) en betere fietsverlichting wordt ondersteund vanuit het ministerie van IenW. Het Ministerie van IenW stelt jaarlijks budget beschikbaar voor onderzoek dat de campagne kan verbeteren of het belang van goede fietsverlichting duidelijk maakt, en ook voor materialen waar gemeenten en provincies hun campagne mee vorm kunnen geven. Er zijn bij de campagne een groot aantal maatschappelijke partners betrokken (Politie, ANWB, RAI Vereniging, BOVAG, Fietsersbond, TeamAlert, VVN, Provincies). Rai heeft een keurmerk Fietsverlichting gelanceerd. Het Ministerie van IenW zal deze langlopende campagne (sinds 2009) in het voorjaar van 2019 evalueren en waar nodig aanpassen op tijd voor de campagne najaar 2019.

## **MOTORRIJDERS:**

### **Maatregel 13 – Motorrijders, slimme systemen stimuleren**

Als onderdeel van de uitvoering van het actieplan verbetering verkeersveiligheid motorrijders 2 (TK brief 17 september 2018) worden de onder andere volgende maatregelen genomen.

1. In Europa zal een verbeterde detectie van motorrijders door noodremsystemen in (vracht)auto's worden geagendeerd. Slimme remsystemen of andere sensoren zien motoren soms niet. Samen met RDW gaan we de eisen aan deze systemen proberen aan te scherpen.
2. Meer slimme veiligheidssystemen op motoren. Tot nu toe hebben motoren en motorrijders onvoldoende geprofiteerd van de ontwikkelingen in slimme voertuigsystemen, deels omdat de vraag naar dit soort systemen onder motorrijders niet zo groot is. Onderzoek doen hoe dat kan worden verbeterd door enerzijds te bezien hoe we –samen met de organisatie voor motorrijders- het draagvlak onder motorrijders kunnen vergroten voor slimme voertuigsystemen, en anderzijds te bezien of en hoe de technieken die specifiek voor auto's zijn ontworpen ook toegepast kunnen worden op motoren.

### **Maatregel 14 – Motorhelmnormen verbeteren**

Motorhelmen zijn beperkt houdbaar (het gas loopt langzaam uit het schuim in de helmen) maar mogen nu nog onbeperkt verkocht worden. Het is een wens van motorrijders om de productie-datum (of THT datum) in de helm te zetten als opstap naar een verbod op de verkoop van te oude helmen. In ECE (Economic Commission Europe) verband zal dit in de relevante werkgroepen worden geagendeerd.

## **OUDEREN/MENSEN MET EEN AANDOENING**

### **Maatregel 15 –Voorlichting medische aandoeningen**

Het CBR heeft een belangrijke rol bij het toetsen van de medische gesteldheid van bestuurders van motorvoertuigen. Het is voor burgers en medici niet eenvoudig om goede informatie te krijgen over de relatie tussen medische aandoeningen en de geschiktheid voor deelname aan het verkeer. Het CBR zal haar rol als informatieverstrekker voor burgers en zorgprofessionals als volgt vorm geven:

1. Informatieverstrekking via de website van CBR voor bestuurders met een medische aandoening. Bestuurders vinden op één portaal alle relevante informatie, tips en adviezen en kunnen zelf ook online een toets doen.
2. Deskundigheidsbevordering van bij CBR betrokken professionals uit het zorgdomein. Ontwikkeling, promotie en borging van instrumenten voor zorginstellingen, wijkverpleging, mantelzorgers, apotheken, artsen, etc. die hen beter in staat stellen ouderen te adviseren over veilige deelname aan het verkeer.
3. Aansluiten bij landelijke initiatieven en netwerken in het sociale domein (VWS) om zo veilige mobiliteit te stimuleren, zoals bijvoorbeeld aan het Pact voor de Ouderenzorg, Beter Oud en de Ouderenraad.

### **Maatregel 16 – Verbeteren van het huidige (her)keuringsbeleid.**

Het CBR zal op basis van zijn inzichten over de invloed van een medische aandoening op de verkeersveiligheid bezien of de keuring (na advies van de Gezondheidsraad) kan worden verbeterd, te beginnen met ADHD.

## **OUDEREN EN FIETS**

### **Maatregel 17 – Doortrappen**

Het programma 'Doortrappen', gericht op langer en veilig doorfietsen van senioren, wordt door een aantal provincies uitgevoerd. Zij worden ondersteund door het Ministerie van IenW en een programmabureau.

### **Maatregel 18 – Verbetering registratie voor met name enkelvoudige fietsongevallen**

Ambulancedata vormen een belangrijke bron van informatie over fietsongevallen, zonder betrokkenheid van motorvoertuigen. Rijkswaterstaat is in samenwerking met Ambulance Zorg Nederland, Regionale Ambulance Voorzieningen, SWOV en VeiligheidNL gestart om ambulancedata toegankelijk te maken. De ambulancedata over het jaar 2019 kunnen naar verwachting in 2020 worden uitgeleverd. Wegbeheerders krijgen hierdoor een beter beeld van frequentie en locaties waar enkelvoudige ongevallen met fietsers plaatsvinden. Onderzocht wordt binnen welke technische en juridische condities deze data aan de landelijke ongevallenregistratie 'BRON' kan worden toegevoegd. In combinatie met informatie over de verkeersveiligheidsrisico's van fietsers en de fietsinfrastructuur kunnen door wegbeheerders gerichte maatregelen worden genomen.

### **Maatregel 19 - Elektrische fiets productinnovatie en voorlichting**

IenW stimuleert producenten van (elektrische) fietsen en rijwielhandelaren om de fietsveiligheid te verhogen door verdere productinnovatie en informatieverstrekking aan de kopers.

In 2017 heeft VeiligheidNL, in opdracht van het Ministerie, een verkennende studie gedaan naar de mogelijkheden rijwielhandelaren in te zetten om de verkeersveiligheid van senioren te bevorderen. In 2018 worden de ontwikkelde producten uit de verkenning in samenwerking met de doelgroep (senioren) en rijwielhandelaren verbeterd. De verbeterde materialen worden opgenomen in de toolbox van de website Doortrappen en kunnen per 2019 door professionals gebruikt worden.

### **Maatregel 20 - Stimuleren gebruik beschermende kleding motorrijders**

Samen met de leden van het Motorplatform zullen motorrijders geïnformeerd worden over het nut van beschermende kleding.

### **Maatregel 21 - Online zelfevaluatiescan senior automobilisten (ZSA)**

De zelfevaluatiescan is in een pilot met de gemeente Raalte ontwikkeld en wordt uitgerold naar andere gemeenten. De zelfevaluatiescan geeft ouderen inzicht in hun rijvaardigheid. De scan wordt inhoudelijk verder uitgebreid, denk daarbij aan het toevoegen van bijvoorbeeld modules als gevaarherkenning en rijden met een medische aandoening. In 2019 zal bezien worden welke maatschappelijke organisaties hiermee gaan werken.

### **Maatregel 22 – Stimuleren gerichte voorlichting specifieke doelgroepen**

IenW verstrekt subsidie aan maatschappelijke partners (VVN, TeamAlert, Motorplatform) die daarmee gerichte voorlichting en cursussen geven aan de belangrijkste risicogroepen: kinderen en ouders, senioren, jongeren, en motorrijders, over veilig deelnemen aan het verkeer.

### **Maatregel 23 - Beheren en doorontwikkelen Platform Veilig Fietsen**

Eind 2018 is het Platform Veilig Fietsen gelanceerd. Het doel van het platform is professionals die aan de slag willen met fietsveiligheid, te bedienen met kennis over fietsveiligheid. De primaire doelgroep van het platform zijn de professionals bij overheden en adviseurs.

## ***Thema 'onervaren verkeersdeelnemers'***

### **Maatregel 24 – Invoeren nieuwe aanpak beginnende bestuurder**

De huidige beginnersregeling lijkt weinig tot geen effect te hebben op de verkeersonveiligheid van de beginnende bestuurder. Wel heeft de aanpak bij 2ToDrive voor 17- jarigen een positief effect. Voor motorrijders is door SWOV al aangetoond dat een vrijwillige cursus voor motorrijders na het behalen van het rijbewijs aantoonbaar beter en minder gevaarlijk rijgedrag veroorzaakt. Onderzocht zal worden hoe een betere regeling voor beginnende bestuurders vorm kan krijgen.

### **Maatregel 25 – Vernieuwingen praktijkexamen**

Het praktijkexamen is aan vervanging toe. CBR zal vernieuwingen aanbrenge, zoals betere routes, objectiveren van de scores bij het examen en dergelijke. Deze vernieuwing van het examen wordt gezien in afstemming met het ontwerp van een beginnersregeling.

### **Maatregel 26 - Verbetering van de educatieve maatregel gedrag (EMG)**

De educatieve maatregel gedrag blijkt als belangrijkste doelgroep jonge beginnende bestuurders te hebben. Het gevaarlijke gedrag van jonge beginnende bestuurders lijkt met een gerichte cursus verbeterd te kunnen worden; echter bestuurders die willens en wetens rijgevaarlijk rijgedrag vertonen hebben een andere aanpak nodig. Samen met het CBR zal worden gezien hoe deze doelgroep en/of de maatregel aangepast kan worden.

### **Maatregel 27 - Onderzoek rijvaardigheid**

Het onderzoek rijvaardigheid is een bestuursrechtelijke maatregel die opgelegd wordt aan mensen die aantoonbaar gevaarlijk gedrag vertonen in het verkeer en door de politie worden doorgestuurd naar het CBR. Het is ook het sluitstuk van de huidige beginnersregeling en ook de vervolmaatregel na een Educatieve Maatregel Gedrag. Deze maatregel die in feite een soort praktijkexamen is, blijkt niet geschikt voor de doelgroep die er nu in terecht komt. Het Ministerie van IenW zal samen met het CBR worden gezien welke vorm van interventie beter aansluit bij de doelgroep.

### **Maatregel 28 – Zorgen voor veilig gebruik van scootmobielen**

Vele ouderen kunnen vanwege aandoeningen geen voertuig besturen waarvoor een rijbewijs nodig is. De laatste mogelijkheid is dan een scootmobiel of een ander invalidevoertuig. Op basis van de resultaten van het SWOV-onderzoek (rapportnr. R-2018-15) gaat IenW in gesprek met fabrikanten van scootmobielen om te worden gezien hoe deze veiliger kunnen worden gemaakt, bv. door veiligheidstechnieken toe te passen, zoals detecteren en remmen. De uitkomsten van het onderzoek zullen ook met gemeenten worden besproken.

## ***Thema 'rijden onder invloed'***

### **Maatregel 29 – Rijden onder invloed onderzoek**

Onderzocht zal worden of het mogelijk is om naast alcohol ook te worden gezien naar prevalentie van drugs in het verkeer. Hiervoor wordt door het ministerie van IenW een pilot ingericht in overleg met het ministerie van JenV.

### **Maatregel 30 – Invoeren geschiktheidseisen alcohol en drugs voor AM**

Bij deze weggebruikers (snorfietsen, bromfietsen, brommobielen) is relatief vaak sprake van alcohol- en/of drugsgebruik. De geschiktheidseisen voor alcohol en drugs die nu aan auto- en motorbestuurders worden opgelegd zullen ook gaan gelden voor de houders van een AM-rijbewijs. Hierdoor kunnen de educatieve maatregelen alcohol en de geschiktheidsonderzoeken alcohol en drugs ook aan deze weggebruikers worden opgelegd.

### **Maatregel 31 – Stroomlijnen stelsel aanpak rijden onder invloed van alcohol**

Het duale stelsel van het straf- en bestuursrecht is ingewikkeld en vraagt de betrokkenheid van veel ketenpartners. Daarom is gekeken hoe de effectiviteit van de maatregelen en sancties kan worden verhoogd, het stelsel kan worden vereenvoudigd en de uitvoering kan worden versterkt. In dat kader zijn verschillende maatregelen voorgesteld, waaronder het afschaffen van de recidiveregeling ernstige verkeersdelicten voor rijden onder invloed van alcohol en het verbeteren van de informatievoorziening tussen OM en CBR. Bezien wordt hoe hier uitvoering aan kan worden gegeven.

### **Maatregel 32 – Verlaging grens geschiktheidsonderzoek alcohol**

Aan de Kamer is reeds gemeld dat de grens voor het geschiktheidsonderzoek alcohol wordt verlaagd. Deze verlaging wordt uitgewerkt waarna de grens voor zowel beginnende als ervaren bestuurders op 1,3 ‰ (promille) komt te liggen en voor recidivisten op 1,0 ‰ (promille).

### **Maatregel 33 – Opnieuw aantonen rijvaardigheid en/of –geschiktheid na rijontzegging**

Onderzocht wordt of er een algemene bepaling in de wet kan worden opgenomen waarin staat dat een bestuurder die een ontzegging van de rijbevoegdheid opgelegd heeft gekregen, die (bijvoorbeeld) meer dan x jaar niet heeft gereden en in deze periode zijn rijgeschiktheid niet heeft aangetoond, zijn rijgeschiktheid en rijvaardigheid opnieuw moet aantonen voordat hij weer mag rijden.

### **Maatregel 34 – Dadelijk uitvoerbaar verklaren uitspraak**

Onderzocht wordt of de rechter de bevoegdheid kan worden gegeven een ontzegging van de rijbevoegdheid dadelijk uitvoerbaar te verklaren in de gevallen waarin onomstotelijk is vast komen te staan dat betrokkene met het vastgestelde promillage een voertuig heeft bestuurd en er kans is op recidive. Dit voorkomt dat de betrokkene, indien zijn rijbewijs niet is ingevorderd, aan het verkeer kan blijven deelnemen tijdens de behandeling van het hoger beroep.

### **Maatregel 35 – Verhogen strafmaat**

Met het wetsvoorstel aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten wordt het strafmaximum voor rijden onder invloed van alcohol verhoogd, waardoor personen die met alcohol op hebben deelgenomen aan het verkeer strenger kunnen worden aangepakt.

### **Maatregel 36 – Alcoholmeter**

Eind 2018 wordt de pilot Alcoholmeter afgerond. Indien de Alcoholmeter (enkelband die bijhoudt of de drager alcohol heeft genuttigd) een succesvol instrument blijkt, zal worden onderzocht op welke wijze de wetgeving aangepast kan worden om te voorzien in een passende grondslag en of en op welke wijze het alcoholverbod en de Alcoholmeter bij rijden onder invloed van alcohol breder kunnen worden toegepast.

### **Maatregel 37 – Alcoholmeetnet**

Er loopt een onderzoek naar de mogelijkheid om data uit digitale blaastesten te gebruiken om een (landelijk dekkend) alcoholmeetnet in te richten om meer inzicht te krijgen in het rijden onder invloed van alcohol. In het onderzoek wordt een relatie gelegd met het tweejaarlijkse Rijden onder Invloed onderzoek. Tevens wordt gekeken of deze data kunnen leiden tot een SPI alcohol ter ondersteuning van landelijk, regionaal en/of lokaal beleid.

## **Thema 'snelheid in het verkeer'**

### **Maatregel 38 – Plaatsen trajectcontrolesystemen op N-wegen**

Het OM heeft samen met de politie en de wegbeheerders in kaart gebracht of er in Nederland locaties op N-wegen zijn die op grond van de verkeersveiligheid in aanmerking komen voor het plaatsen van een trajectcontrolesysteem. Het gaat hierbij met name om de provinciale wegen, omdat op deze wegen per gereden kilometer gezien veel verkeersslachtoffers vallen en handhaving met trajectcontrolesystemen een effectieve en efficiënte manier is om de naleving van de geldende snelheidslimiet op deze wegen te bevorderen. Er zijn 20 locaties geïnventariseerd. Het is de verwachting dat deze 20 systemen in 2019 zullen worden geplaatst.

### **Maatregel 39 – Landelijke beschikbaarheid van snelheidsgegevens**

Ongeveer een derde van de dodelijke ongevallen wordt (mede) veroorzaakt door limietoverschrijdingen of onaangepaste snelheden. Met het inzicht in gereden snelheden kunnen wegbeheerders, in combinatie met andere risicofactoren, beter afwegen of, waar en welke maatregelen nodig zijn. In opdracht van het ministerie van IenW heeft de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) onderzocht of het mogelijk is om voor verkeersveiligheid relevante snelheidsindicatoren te bepalen uit de gegevens van Floating Car Data die NDW heeft. Een dataset als deze kan gebruikt worden bij het uitvoeren van een risico-inventarisatie van het wegennet. Vanwege de veelbelovende resultaten is inmiddels opdracht gegeven voor het landelijk beschikbaar maken van deze gegevens.

### **Maatregel 40 – Inventarisatie voor snelheidsindicator**

Onderdeel van de risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak is het werken met risico-indicatoren, ook wel 'Safety Performance Indicators' (SPI's). Onderzoek wijst uit dat het mogelijk is op basis van beschikbare informatie bij het NDW (Nationale Databank Wegverkeersgegevens) op nationaal niveau data beschikbaar te stellen met snelheidsinformatie die bruikbaar is voor verkeersveiligheid. Hierdoor wordt het tevens mogelijk om een uitvoerbare SPI voor snelheid te formuleren. Het Rijk inventariseert met (onderzoeks)partners, wegbeheerders en OM en politie wat een werkbare SPI Snelheid is die inzichtelijk maakt in hoeverre weggebruikers zich aan de maximum snelheid houden.

Op basis van een evaluatie van de resultaten uit de inventarisatie kunnen afspraken gemaakt worden over het verbinden van een nationale en Europese indicator voor snelheid. Zowel nationaal als Europees wordt gewerkt aan de SPI die meet in hoeverre mensen zich aan de maximumsnelheid houden. Op basis van de SPI kunnen wegbeheerders en OM en politie vervolgens afspraken maken over het doel dat wordt gesteld aan de SPI en welke maatregelen worden ingezet om die SPI te behalen.

## **Thema 'alert in het verkeer'**

### **Maatregel 41 – Uitvoeren Convenant 'Veilig gebruik smartfuncties in het verkeer'**

Samen met onder andere de ANWB, TeamAlert en VVN zet IenW zich in om het convenant 'Veilig gebruik smartfuncties in het verkeer' verder uit te rollen. Dit betekent dat met de bestaande ondertekenaars vervolgessies komen en nieuwe partijen gewonnen gaan worden. Doel is dat zoveel mogelijk organisaties, zoals producenten en werkgevers, bij het ontwikkelen van hun producten en inrichten van hun bedrijfsvoering, rekening houden met de norm uit het convenant.



#### **Maatregel 42 – ‘Safetydeals’ en versleten banden**

Het stimuleren van meer ‘safetydeals’ samen met maatschappelijke partners, zoals TLN (Transport en Logistiek Nederland) richt zich op vrachtwagens (driehoek chauffeur, transportbedrijf, opdrachtgever) en de algehele veiligheidscultuur binnen de bedrijven. Het kan hierbij gaan om zaken, zoals bijvoorbeeld de rij- en rusttijden, afleiding, correcte belading en goed opgeleide vakbekwame chauffeurs. Maar ook hoe te acteren bij extreme weersomstandigheden en afleiding in het verkeer. In het kader van extreme weersomstandigheden zijn concrete handelingsadviezen met betrekking tot extreme weersomstandigheden voor chauffeurs en bedrijven ter beschikking gesteld. Daarnaast zal er vanuit verzekeraars in het kader van preventieprogramma’s aandacht voor dit onderwerp worden gevraagd. Bandenkeuze en het op de juiste spanning houden van autobanden draagt bij aan veiliger en zuiniger rijden. Met name voor vrachtverkeer kunnen te zachte of versleten banden een risico opleveren voor verkeersveiligheid. In dat kader wordt vanuit IenW ingezet op betere voorlichting van automobilisten en beroepschauffeurs en het benutten van nieuwe technologieën die onderspanning automatisch signaleren. Daarbij wordt ook een beroep gedaan op partijen uit de branche, wagenparkbeheerders en werkgevers die kunnen bijdragen aan bewustwording bij en ontzorging van automobilisten.

#### **Maatregel 43 – Verbod op (handheld) telefoongebruik voor bestuurders van alle voertuigen**

Het verbod op (handheld) telefoongebruik voor bestuurders van alle voertuigen (ook fietsers en trambestuurders) wordt medio 2019 ingevoerd.

Het huidige verbod van (handheld) telefoongebruik in motorvoertuigen zal worden uitgebreid naar een verbod van het gebruik van mobiele elektronische apparaten voor alle voertuigen. Door de wijziging van mobiele telefoon naar alle mobiele elektronische apparaten is het verbod tevens beter handhaafbaar. Daarnaast wordt geëxpliciteerd dat het mogelijk is om handheld gebruik van mobiele elektronische apparaten te handhaven op kenteken (zie hiervoor ook maatregel 51).

#### **Maatregel 44 – Rijschoolinstructeurs handsfree**

Rijinstructeurs mogen op dit moment hun telefoon gebruiken tijdens het lesgeven op grond van een uitzonderingsbepaling in het RVV 1990. In overleg met de rijschoolbranche en het CBR zal worden bezien of deze uitzondering kan worden opgeheven omdat het een verkeerd voorbeeld geeft aan de beginnende bestuurder.

### ***Thema ‘verkeersovertreders’***

#### **Maatregel 45 – Wetsvoorstel aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten**

Personen die ernstige verkeersdelicten begaan dienen streng te worden aangepakt. Daarom wordt ingezet op invoering van het wetsvoorstel aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten. Het wetsvoorstel heeft de strekking om de strafmaxima voor een aantal verkeersdelicten, waaronder rijden onder invloed van alcohol, rijden zonder (geldig) rijbewijs en doorrijden na een ongeval, te verhogen. Ook zal (zeer) gevaarlijk rijgedrag zonder gevolgen strenger worden bestraft en zal nader invulling worden gegeven aan het begrip roekeloosheid in de Wegenverkeerswet 1994. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan het Regeerakkoord waarin staat dat notoire overtreeders harder worden aangepakt.

#### **Maatregel 46 – Aanpassing boetestelsel**

Ter uitvoering van het Regeerakkoord wordt onderzocht of het boetesysteem moet worden aangepast.

#### **Maatregel 47 – Opleggen vrijheidsbeperkende maatregel voor hardnekkige overtreeders**

Onderzocht wordt of een bepaling in de wet kan worden opgenomen die het opleggen van een vrijheidsbeperkende maatregel, in de vorm van een rijverbod, mogelijk maakt voor hardnekkige overtreeders.

#### **Maatregel 48 – Aanpassing van de Leidraad Handhavingsplan Verkeer door het OM en de politie**

Er wordt een nieuwe Leidraad Handhavingsplan Verkeer door het OM en de politie opgesteld. De huidige Leidraad benoemt de prioriteiten voor de teams Verkeer van de politie en loopt tot eind 2018. De nieuwe Leidraad zal van toepassing zijn voor zowel de Teams Verkeer als de basisteams.

#### **Maatregel 49 – Voortzetten pilot verkeersveelplegers**

De politie Midden Nederland en OM werken in een pilot actief samen om een kleine groep verkeersveelplegers die een groot risico voor de verkeersveiligheid vormen in kaart te brengen. De politie zet gericht capaciteit in om het rijgedrag van deze personen te zien en beoordelen. De inzet is dat de (verwachte) strafbare feiten gebundeld en zo snel mogelijk op zitting worden gebracht om zo mogelijk een zwaardere straf te kunnen eisen ten aanzien van het rijbewijs en inbeslagname van het voertuig. Indien de pilot succesvol blijkt zal worden bezien of en hoe de pilot kan worden voortgezet/uitgebreid.

#### **Maatregel 50 – Pilot intensivering aanpak verkeersveiligheid en stimuleren opname in integrale veiligheidsplannen**

De inzet van de basisteams van de politie wordt bepaald in de lokale driehoek. Om ervoor te zorgen dat verkeersveiligheid eerder onderwerp van gesprek is in de driehoek is het OM een pilot gestart om bij de arrondissementsparketten meer aandacht te vragen voor verkeershandhaving. Daarnaast wordt actief ingezet op het versterken van de regionale en lokale samenwerking voor verkeersveiligheid. Gemeenten, provincie en politie worden gestimuleerd om verkeersveiligheid te agenderen in de driehoeken en er gezamenlijk voor te zorgen dat het onderwerp wordt opgenomen in het integrale veiligheidsplan.

#### **Maatregel 51 – Actief handhaven**

In de afgelopen jaren is het aantal staandhoudingen door de politie afgenomen. De politie is een intern traject gestart om actief handhaven in het publieke domein een impuls te geven. Het gaat dan ook om het handhaven van de zogenaamde 'kleine norm', waaronder lichte verkeersovertredingen. Actief handhaven in het publieke domein hoort tot het reguliere werk op straat. In het ene geval volstaat een waarschuwing, in andere gevallen is een bekeuring op zijn plaats om gedrag te corrigeren. Door vanuit de politieleiding te sturen op het reguliere politiewerk en een handelingskader te bieden, kan de handhavingsdruk worden vergroot.

#### **Maatregel 52 – Teams Verkeer**

Bij het overhevelen van de budgetten van de verkeershandhavingsteams van het OM aan de politie is de voorwaarde gesteld dat de politie minimaal 659 fte blijft inzetten voor verkeershandhaving ten behoeve van de verkeersveiligheid. Deze afspraak wordt gecontinueerd. Er moet nog een substantieel aantal vacatures worden opgevuld bij de politie. Het invullen van de vacatures bij de teams Verkeer wordt nogmaals bij de korpsleiding onder de aandacht gebracht. Om zicht te houden op de vervulling van de vacatures blijft de afspraak staan dat de politie periodiek informeert over de voortgang hiervan en dat de Kamer hierover wordt geïnformeerd.

### **Maatregel 53 - Regionale stuurgroepen**

De inzet van de teams Verkeer wordt bepaald aan de hand van (regionale) handavingsplannen. Deze handavingsplannen worden op regionaal niveau met de wegbeheerders afgestemd. De overlegstructuren zijn per regio anders vormgegeven, maar bestaat in principe uit vertegenwoordigers van de wegbeheerders (provincie, gemeenten), politie en het OM. In verschillende stuurgroepen zijn ook partijen als het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV) vertegenwoordigd. Met de komst van het SPV wordt de hier voorgestelde overlegstructuur leidend. Deze lijn is het afgelopen jaar al ingezet.

### **Maatregel 54 – Innovatie op het gebied van handhaving**

Er worden door het OM in samenwerking met de politie meerdere innovatieprojecten op het terrein van verkeershandhaving in gang gezet. Het gaat hierbij om:

- Handhaving op snelheid: Onderzocht wordt op welke wijze met meer flexibele handhavingsmiddelen snelheidshandhaving effectief en efficiënt, bijvoorbeeld bij wegwerkzaamheden, kan worden ingezet zonder dat dit veel capaciteit van de politie kost. Deze vorm van flexibele snelheidshandhaving kan vervolgens ook bij andere situaties worden ingezet.
- Handhaving bij het negeren van een rood kruis met behulp van camera's: In samenwerking met RWS wordt gekeken in hoeverre automatische handhaving van roodkruishandhaving met camera's mogelijk is. Hiertoe zullen op enkele locaties pilots worden uitgevoerd.
- Handhaving van handheld telefoongebruik: Er is op dit moment nog geen camera op de markt beschikbaar die automatisch kan handhaven op handheld telefoongebruik. Er wordt door de leveranciers veel tijd en energie gestoken in productontwikkeling. In deze pilot test CVOM in samenwerking met een leverancier en de politie op het Nederlandse wegennet hoe ver de productontwikkeling is en wat er nog moet gebeuren om een camera binnen de Nederlandse context en randvoorwaarden te kunnen laten handhaven op handheld telefoongebruik.

Daarnaast worden nieuwe technologische ontwikkelingen nauwgezet gevolgd.

### **Maatregel 55 – Aanpakken verkeersveelplegers/verkeershufters**

He ministerie van JenV en IenW gaan onderzoeken hoe veelplegers in het verkeer en/of verkeershufters het beste kunnen worden aangepakt. Hierbij wordt samenwerking gezocht met het Fonds Slachtofferhulp en de Verkeersveiligheidscoalitie.

## **Maatregelen stakeholders**

Stakeholders zijn betrokken bij veel maatregelen die zijn opgenomen in dit actieplan. Daarnaast hebben zij aangegeven zelf maatregelen te nemen die hierbij aansluiten:

### Verkeersveiligheidswijzer

De *Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen* (VNA) neemt de verantwoordelijkheid om samen met SWOV en het ministerie van IenW te werken aan een verkeersveiligheidswijzer die via de leden van VNA zal worden aangeboden aan de werkgevers. Daarin wordt enerzijds ingegaan op het belang van verkeersveiligheid voor de werkgever en anderzijds een handelingsperspectief geboden voor afleiding en het goed gebruik van ADAS systemen.

### Terugdringen verkeersovertredingen

Het *Fonds Slachtofferhulp* heeft een expertgroep samengesteld die met behulp van innovatieve, multidisciplinaire technieken oplossingen bedenkt voor het terugdringen van recidive bij ernstige verkeersovertredingen en – misdrijven (zie maatregel 55).

Het *Verbond van verzekeraars* heeft aangegeven een rol te willen vervullen bij het verzamelen van (internationale) 'best practices' op gebied van flexibele premies op basis van gedragsmonitoring (met name voor beginnende bestuurders).

### Drugs en alcohol

*TeamAlert* voert interventies uit gericht op het vergroten van de kennis bij jongeren over drugs en alcohol in het verkeer én het bereiken van de gewenste norm ten aanzien van alcohol en drugs in het verkeer. Er worden brede (online) communicatiekanalen gebruikt om zoveel mogelijk jongeren effectief te bereiken. Een voorbeeld is de campagne 'Rij Tripvrij'. Daarnaast voert TeamAlert ook acties uit op locatie, bijvoorbeeld op festivals met het project 'Witte Waas', om risicovol gedrag van jongeren tot op het laatste moment te voorkomen. Tot slot zal TeamAlert binnen de doelgroep nader onderzoek uitvoeren om zoveel mogelijk effect te bereiken in het positief veranderen van het gedrag van jongeren.

### Kennis voor decentrale overheden

*CROW* voert een project uit 'zelfrijdende auto's en provinciale wegen' (gefinancierd door onder andere de Provincies) waarin vooral wordt gekeken naar de ADAS-systemen en hun relatie met de fysieke infrastructuur. Hier ligt een relatie met de 'smart mobility' (maatregel 10). Daarnaast zorgt CROW voor actualisering van richtlijnen (momenteel de richtlijn veilige inrichting bermen niet-autosnelwegen buiten de bebouwde kom), diverse projecten op gebied van veilig fietsen (onder andere: Toekomst van het fietspad), permanente verkeerseducatie en voetgangersveiligheid. CROW gaat een belangrijke rol spelen bij de implementatie van risicogestuurd werken.

Een nieuwe ontwikkeling is de koppeling met het bredere veiligheidsdomein. CROW is eind 2018 met het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV) een verkenning gestart hoe gebruik te maken van elkaars kennis en instrumenten om de koppeling tussen verkeersveiligheid en de gemeentelijke processen bij de totstandkoming van het Integraal Veiligheidsplan beter te maken.

### Educatie

Bij de opstelling van het Activiteitenplan 2019 sluit Veilig Verkeer Nederland (VVN) aan bij de thema's uit het SPV. VVN richt zich daarbij op beleidsbeïnvloeding richting gemeenten, onder andere door middel van een participatiepunt voor burgers. Daarnaast onderneemt VVN buurtacties en acties voor kinderen en ouders specifiek rond de schoolomgeving en richt VVN zich op het verkeersgedrag van kinderen. VVN neemt deel aan het convenant 'Veilig gebruik smartfuncties in het verkeer' en heeft een rol bij het programma Doortrappen (maatregel 17). VVN zal richting werkgevers en leasemaatschappijen voorlichting geven en campagne uitvoeren.