

Vergaderjaar 2019-2020

Schriftelijk overleg Verkeersveiligheid**Nr.****INBRENG VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK
OVERLEG**

Vastgesteld op 2020

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Justitie en Veiligheid over de brieven over Verkeersveiligheid: het afschrift van het antwoord op een burgerbrief met betrekking tot de Machinerichtlijn en bijzondere bromfietsen (Kamerstuk 29398, nr. 812), de uitgebreide beleidsreactie op OvV-rapport “Wie stuurt? Verkeersveiligheid en automatisering in het wegverkeer” (2020Z08656) en de Verzamelbrief toezeggingen AO Handhaving in het verkeer, mei 2020 (2020Z09273).

De vragen en opmerkingen zijn op 28 mei 2020 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Justitie en Veiligheid voorgelegd. Bij brief van ... zijn deze door haar beantwoord.

Voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**Inhoudsopgave**

Inleiding	1
VVD-fractie	2
PVV-fractie	6
CDA-fractie	6
D66-fractie	11
SP-fractie	12
50PLUS-fractie	15
SGP-fractie	14

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de agendapunten voor dit overleg over verkeersveiligheid. Deze leden benadrukken zeer aan verkeersveiligheid te hechten en onderschrijven de richting die het kabinet hierin kiest. Toch hebben deze leden enkele vragen

en opmerkingen.

De leden van de PVV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de betreffende beleidsbrieven en willen de minister nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de stukken op de agenda. Deze leden hebben hierbij de volgende vragen.

De leden van de D66-fractie hebben een aantal vragen aan de minister over het onderwerp verkeersveiligheid, juist nu in deze tijden waarin steeds meer mensen zich dichterbij huis verplaatsen. Deze leden vinden verkeersveiligheid ontzettend belangrijk. Je moet je veilig kunnen voelen en veilig kunnen zijn in het verkeer.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de geagendeerde stukken en hebben daarbij een aantal vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de voorliggende brieven. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de 50PLUS-fractie danken de minister voor het toezenden van de diverse stukken inzake verkeersveiligheid. Deze leden hebben nog wel enkele vragen opmerkingen en kanttekeningen daarbij.

VVD-fractie

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?

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 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 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 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 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?

De leden van de VVD-fractie vinden het niet kunnen dat buitenlandse overtreiders weggelaten worden zonder hun boete na een overtreding te betalen. Deze leden wensen inzicht in het aantal overtreiders 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?

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 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 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 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?

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? Deze leden 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 daarvoor nodig? Hoe wordt voorkomen dat drankrijders nog onnodig ongevallen veroorzaken, omdat de pakkans zo klein is?

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 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 verkeersshifters 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. Deze leden 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?

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd dat de minister in samenwerking met de bouwsector de aanleg, vervanging, renovatie en 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.

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?

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?

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 betreuren zijn op rijkswegen en juist de (oudere) fietsers (op een e-bike) risico lopen op een val en ongeval? Heeft de minister naar aanleiding van de #rijMONO-campagne al resultaten 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?

De leden van de VVD-fractie lezen in de brief van de minister van 25 mei jongstleden 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.

PVV-fractie

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?

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?

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.

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.

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?

CDA-fractie

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. Voor de meer reguliere verkeershufters zien deze leden ook een oplossing in een (grootschalige) overheidscampagne. Deze leden vinden het daarom belangrijk dat de campagne gericht moet zijn op hufterig 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) overheidscampagne te starten tegen deze verkeershufters?

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?

Ongelukken en verkeersdoden tijdens periode COVID-19-

maatregelen

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 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? 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. Het aandeel dat betrokken is bij een ongeval door de auto in de leeftijdsgroep van 18 tot 20 jaar is met 8,6 procent gestegen. Hoe wil de minister ervoor zorgen dat zij wel goed weten hoe hiermee om te gaan? 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 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? Deze leden 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?

Snelle toename gebruik mobieltje tijdens rijden

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 verkeersveiligheids campagne MONO voldoende effectief?

Matrixborden

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?

Ontwerpbesluit helmplicht snorfiets

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?

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?

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

Handhaving algemeen

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? Hoe staat het met de handhaving van een fietsappverbod? En hoe staat het met een alternatief voor het progressief verkeersboetestelsel?

Boa pilot verkeershandhaving

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.

Alcoholmeter

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 alcoholovertreders 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)?

Flinke toename van het aantal gestolen of vermiste 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?

D66-fractie

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 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 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 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? Deze leden 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?

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.

SP-fractie

Lichte elektrische voertuigen LEV's

De leden van de SP-fractie maken zich al geruime tijd hard voor het veilig toelaten van lichte 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?

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.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)

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? En kan de minister 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.

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?

Alliantie Samen Sterk

De leden van de SP-fractie juichen het toe dat de rijschoolbranche de handen ineen heeft geslagen en onder de naam 'Alliantie Samen Sterk' bezig is om concrete voorstellen te formuleren om de rijschoolbranche 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?

SGP-fractie

Verzamelbrief handhaving

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 SGP-fractie constateren dat de minister geen inhoudelijke reactie geeft op de vraag vanuit de Kamer om de Duitse ervaringen met het verbod op flitspaalsignalering te verkennen. Deze leden vragen de minister dit alsnog in beeld te brengen.

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?

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.

Overig

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

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 SGP-fractie hebben begrepen dat tijdens de coronacrisis, ondanks de sterk afgenomen verkeersdrukte, 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?

50PLUS-fractie

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.¹ Welke lessen trekt de minister hieruit? En hoe gaan we verder?

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

¹ RTL Nieuws, 14 mei 2020, Aantal verkeersdoden blijft gelijk tijdens coronacrisis (<https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/5121696/verkeersdoden-ongelukken-verkeer-coronacrisis-politie>)

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.

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?

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 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 gehandicaptervoertuig 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.

De leden van de 50PLUS-fractie 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 leden van de 50PLUS-fractie danken de minister van Justitie en VeiligheidV 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 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?

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 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 verkeersregelinstallatie (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?