

Vergaderjaar 2017–2018

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

35 000 A

**Vaststelling van de begrotingsstaat van het
Infrastructuurfonds voor het jaar 2019**

Nr. 611

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN
WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 september 2018

In deze brief informeer ik u over een aantal ontwikkelingen ten aanzien van verkeersveiligheid en wegvervoer.

Afleiding in het verkeer

Dankzij sociale media zijn vrienden, familie en collega's altijd dichtbij, altijd bereikbaar. Dat is fijn. Maar dat heeft ook negatieve effecten. Slingerende fietsers, bijna botsingen of echte ongelukken. Appen in het verkeer is gevaarlijk. Op donderdag 13 september 2018 heb ik samen met onder andere ANWB, Flitsmeister, Veilig Verkeer Nederland, Fietzersbond, TeamAlert, Nederland ICT en provincies het startsein gegeven voor de nieuwe grootschalige verkeersveiligheidscampagne MONO.

Een op de vier mensen leest wel eens berichten tijdens het rijden. Een op de vijf stuurt een berichtje terug. Het risico op een ongeluk is dan 6 keer zo groot. De nieuwe campagne MONO geeft aan dat het normaal is om even niet op social media bereikbaar te zijn en de aandacht bij het verkeer te houden. Vanuit de campagne worden verschillende tips gegeven. Ook roept de campagne anderen op om het versturen van een berichtje uit te stellen als je weet dat iemand onderweg is. MONO staat voor ongestoord onderweg zijn en de aandacht houden op één ding: het verkeer. Zonder afleiding van appjes of social media posts.

De campagne is niet los te zien van andere maatregelen zoals het convenant met onder andere producenten, werkgevers en wetgeving. Voor 1 oktober wordt het wetsvoorstel voor het verbod op appen op de fiets in consultatie gebracht. U ontvangt dan parallel de tekst van het wetsvoorstel.

APK-plicht landbouwvoertuigen

Zoals ik u in het AO van december 2017 heb toegezegd (Kamerstuk 29 398, nr. 576), heb ik met diverse partijen gesproken over de APK-plicht voor snelle tractoren en het voorstel tot kentekening. Deze gesprekken worden binnenkort afgerond en ik zal nog dit jaar komen met een nieuw wetsvoorstel.

Vrachtwagenheffing

Zoals bekend is het mijn ambitie om zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing in te voeren. Middels mijn brief op 6 juli eerder dit jaar, heb ik uw Kamer reeds geïnformeerd over de stand van zaken omtrent de concept beleidsuitgangspunten. Deze zijn opgesteld op basis van onderzoeken en input van stakeholders. De komende periode zal ik de concept beleidsuitgangspunten bespreken met o.a. de transportsector en de wegbeheerders. Op basis van de uitkomsten van die gesprekken én de resultaten van de (nog lopende) onderzoeken, stel ik een integraal beleidskader op. Ik streef ernaar het beleidskader voor het einde van het jaar aan uw Kamer aan te bieden. Vooruitlopend op het beleidskader wil ik u graag een aantal tussenresultaten aanbieden. Deze betrek ik ook in de afwegingen die ik maak ten behoeve van het beleidskader. Bijgevoegd bij deze brief treft u de volgende onderzoeken¹:

- Een internationaal vergelijkend onderzoek naar vergelijkbare heffingen in elf landen (België, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland, Oostenrijk, Hongarije, Slovenië, Polen, Tsjechië, Rusland, Slowakije);
- Een notitie registratie & inning waarin naar aanleiding van de Architectuur Blauwdruk Vrachtwagenheffing² de uitgangspunten en eisen voor de systeemarchitectuur met betrekking tot registratie en inning verder zijn uitgewerkt;
- Een onderzoek naar het gebruik van on-board units door Nederlandse vervoerders en hun ervaringen hiermee.

Scootmobiel onderzoek SWOV

De SWOV werkt op mijn verzoek aan een diepte-onderzoek over ongevallen met scootmobielen. Ik heb uw Kamer aangegeven dat dit onderzoek in de zomer klaar zou zijn. Het SWOV heeft mij echter bericht (zie bijlage) twee extra activiteiten toe te voegen aan hun standaard onderzoeksmethodiek:

1. Een analyse van politiedossiers van dodelijke scootmobielongevallen die elders in Nederland plaatsvonden en;
2. Een discussiebijeenkomst met stakeholders over de voor- en nadelen van door ons voorgestelde maatregelen om toekomstige scootmobielongevallen te voorkomen. Hierdoor zal het onderzoek volgens SWOV pas in oktober 2018 gereed zijn. Ik betreur deze vertraging, maar begrijp dat SWOV, die als onafhankelijke organisatie dit onderzoek uitvoert, besluit om een aangepaste en gedegen onderzoeksmethodiek te kiezen en uit te voeren. Zoals eerder toegezegd zal ik uw Kamer informeren over dit onderzoek, samen met mijn bevindingen.

Actieplan verbetering verkeersveiligheid motorrijders

Het Ministerie heeft in 2011 een actieplan verbetering verkeersveiligheid motorrijders (AVVM) opgesteld met een aantal concrete maatregelen om motorrijden veiliger te maken. Aandacht voor motorrijders blijft onverminderd nodig, daarom heeft lenW een vervolg op dit actieplan (AVVM-2)

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 262

geschreven. Dit plan (zie bijlage) bevat een aantal concrete maatregelen om het risico op een ongeval met een motor te verkleinen. Dit plan, en de hierin genoemde maatregelen, zullen worden opgenomen in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, dat ik later dit jaar aan uw Kamer zal aanbieden. De adviezen van de leden van het motorplatform zijn in dit AVVM-2 meegenomen, waarvoor ik hen zeer erkentelijk ben.

In het AVVM-2 staan de volgende maatregelen:

- Continueren van de voorlichting aan motorrijders en medeweggebruikers door leden van het Motorplatform. IenW stelt daartoe jaarlijks middelen beschikbaar aan het Motorplatform. De onderwerpen waarover voorlichting geeft worden jaarlijks bepaald door de leden van het Motorplatform en de SWOV en gaan altijd over veilig rijgedrag door motorrijders en goede interactie met andere verkeersdeelnemers.
- Verbeterde detectie van motorrijders door noodremsystemen in (vracht)auto's. Slimme remsystemen of andere sensoren zien motoren soms niet. Samen met RDW gaan we de eisen aan deze systemen aanscherpen. Deze systeemeisen worden in Europees verband gesteld, maar er lijkt gelukkig draagvlak voor de Nederlandse voorstellen op dit punt.
- Meer slimme veiligheidssystemen op motoren. Tot nu toe hebben motoren en motorrijders minder geprofiteerd van de ontwikkelingen in slimme voertuigsystemen dan auto's, deels omdat de vraag naar dit soort systemen onder motorrijders niet zo groot is, deels omdat deze systemen domweg niet beschikbaar zijn voor motorrijders. We gaan bezien hoe we dat kunnen verbeteren door enerzijds te bezien hoe we het draagvlak onder motorrijders kunnen vergroten en anderzijds te bezien of en hoe de technieken die specifiek voor auto's zijn ontworpen ook toegepast kunnen worden op motoren.
- Onderzoeken van ongevalsfactoren bij motorrijders. De meest recente onderzoeken zijn vrij oud; ik zal dit onderzoek herhalen.
- Hogere orde vaardigheden/Risico-perceptie nog meer aandacht geven. SWOV heeft de vrijwillige cursussen die aangeboden zijn in het kader van het vorige actieplan geëvalueerd en komt tot de conclusie dat hogere orde vaardigheden zoals risico-perceptie (dus niet «er komt een auto van rechts», maar «die auto van rechts vormt een risico waarop ik moet acteren») aantoonbaar groot effect hebben op de verkeersveiligheid. Bezien moet nu worden of en hoe dit verder gestimuleerd kan worden. Juist motorrijders, die immers extra kwetsbaar zijn, hebben hier baat bij. Er is draagvlak onder motorrijders om te bezien of het toetsen van deze zogeheten risico-perceptie (bijvoorbeeld in of na de rij-examens) kan worden opgenomen. Aandacht voor hogere orde vaardigheden zal ook een belangrijk aandachtspunt zijn in het Rijksactieprogramma van het SPV, met name voor de beginnende bestuurders.
- Aanpassen van de Europese helmnormen: helmen zijn beperkt houdbaar (het gas loopt langzaam uit het schuim in de helmen waardoor ze na 7 jaar niet meer te gebruiken zijn) maar mogen nu nog onbeperkt verkocht worden. Een wens van motorrijders is om de productie-datum (of THT datum) in de helm te zetten als opstap naar een verbod op de verkoop van te oude helmen.

Militaire mobiliteit

Tijdens het AO Transportraad van 30 mei 2018 jl. (Kamerstuk 21 501-33, nr. 715) heb ik toegezegd u middels een knelpuntenanalyse nader te informeren over de militaire eisen in het kader van de militaire mobiliteit. Voor de zomer zijn deze opgesteld door de EU Militaire Staf van de EU External Action Service. De militaire eisen hebben betrekking op wegen, spoor, vaarwegen, havens en luchthavens. In algemene termen gaat

liggen de eisen op het vlak van draagkracht, afmetingen, beschikbaarheid en afwikkelcapaciteit, overslagcapaciteit en multimodaliteit.

Op dit moment worden de voorbereidingen getroffen voor het onderzoek. Naar verwachting kan ik u in het voorjaar van 2019 nader informeren over de uitkomst van de knelpuntenanalyse.

Recente afsluiting IJsselbrug

De bijna 60 jaar oude IJsselbruggen in de A12, naderen het einde van hun levensduur en kampen met het risico op schade door vermoeiing. De bruggen staan in de planning om gerenoveerd te worden in 2021 binnen het programma Vervanging en Renovatie. Sinds medio 2017 hanteert Rijkswaterstaat een intensief inspectieregime en voert zo nodig reparatie- en onderhoudsmaatregelen uit. Zo zijn in de brug inmiddels op 14 plekken lassen verbeterd om scheurvorming te voorkomen. Ook zijn enkele verbindingen preventief vervangen.

Op maandag 3 september, is tijdens een van die inspecties een tikkend geluid geconstateerd in één van de hoofdliggers van de brug, onder de rechterrijstrook van de parallelbaan. Om dit nader te kunnen onderzoeken en om in de tussentijd de belasting op de brug te verlagen, heeft Rijkswaterstaat die avond de rechterrijstrook op de parallelbaan richting Duitsland afgesloten. Na het vaststellen van de locatie van het geluid heeft Rijkswaterstaat op één locatie van de brug een aanpassing aan een verbinding uitgevoerd. Bij het testen bleek daarmee het geluid verdwenen. Daarmee was de oorzaak achterhaald en is op basis van dit resultaat de rijstrook in de ochtend van 8 september weer vrijgegeven.

Komende weken zullen vergelijkbare aanpassingen op andere plekken worden uitgevoerd. De veiligheid van de brug is daarbij niet in het geding. Het verkeer ondervindt van deze werkzaamheden geen extra hinder. Het inspectie- en monitoringsprogramma van de IJsselbrug blijft gecontinueerd tot het moment van renovatie van de bruggen. Uit die inspecties en bij de nog uit te voeren werkzaamheden kunnen, tot de definitieve renovatie heeft plaatsgevonden, altijd resultaten komen die leiden tot aanvullende maatregelen.

Om daarop te anticiperen worden in overleg met de omgevingspartijen verschillende scenario's voorbereid. Dit is in lijn met de lessen uit de evaluatie van de stremming van de Merwedeburg waarover ik u op 4 december 2017 heb geïnformeerd (Kamerstuk 34 775 XII, nr. 56).

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga