



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025

LAP 2022-2025



Inhoudsopgave

Thema 1	Veilige Infrastructuur	4
Actielijn 1:	Ontsluiten en verbeteren van beschikbaarheid landelijke data	5
Actielijn 2:	Veiliger maken van de infrastructuur	6
Thema 2	Langzaam verkeer	8
Actielijn 3:	Meer inzicht creëren in risicofactoren	9
Actielijn 4:	Vergroten van het veiligheidsbewustzijn	10
Actielijn 5:	Ondersteunen van medeoverheden bij het verbeteren van de infrastructuur voor langzaam verkeer	10
Actielijn 6:	Veilige toelating en gebruik vervoermodaliteiten anders dan (vracht)-auto en fiets	11
Thema 3	Veilige voertuigen en rijhulpsystemen	12
Actielijn 7:	Inzicht verkrijgen in voertuigen met hoge ongevalsrisico's en de achterliggende oorzaken	13
Actielijn 8:	Verbeteren van de veiligheid van nieuwe rijhulpsystemen in voertuigen	13
Actielijn 9:	Stimuleren veilig gebruik van rijhulpsystemen in voertuigen	14
Thema 4	Veilig gedrag	15
Actielijn 10:	Verbeteren en uitbreiden van communicatie en educatie	16
Actielijn 11:	Inzet van innovatieve handhaving	16
Thema 5	Rijden onder invloed	18
Actielijn 12:	Verbeteren inzicht in middelengebruik in het verkeer	19
Actielijn 13:	Werken aan integraal beleid	19
Actielijn 14:	Verbeteren van communicatie en voorlichting	20
Actielijn 15:	Versterken van bestuurs- en strafrechtelijke handhaving	20
	Monitoring	21

Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025

In het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025 (LAP 2022-2025) zijn de maatregelen opgenomen die het Rijk – specifiek de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Justitie en Veiligheid (JenV) en hun uitvoeringsorganisaties – de komende periode neemt om invulling te geven aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030).

Het vorige LAP liep tot en met 2021 en vrijwel alle daarin opgenomen maatregelen zijn inmiddels afgerond (zie bijlage 10). Enkele nog niet omdat ze bijvoorbeeld door een wetwijziging een langere doorlooptijd kennen of door COVID-19 vertraging hebben opgelopen. Sommige maatregelen uit het LAP 2022-2025 zijn dan ook een continuering, verdieping of versterking van maatregelen uit het LAP 2019-2021.

Het LAP 2022-2025 valt binnen de tweede van de vier fasen van het SPV2030 (Implementatie, Ervaren, Leren en Evalueren, 2020-2025).¹ Kern van deze fase is de doorontwikkeling en versterking van de risico-gestuurde aanpak van de verkeersveiligheid, zodat de grootste verkeersrisico's worden verminderd. Daarom richt een groot deel van de LAP-maatregelen zich op het uitbreiden van inzicht en kennis over risico's en het operationaliseren van risico-indicatoren.

De afgelopen periode zijn diverse sessies met medeoverheden, kennisinstututen, uitvoerende instanties en maatschappelijke partijen georganiseerd om input op te halen voor het nieuwe LAP 2022-2025. Naar aanleiding van deze sessies, de lessen die getrokken zijn uit het vorige LAP (zoals meer focus) en de inzichten uit de eerste drie jaar van inzet op de negen thema's² van het SPV2030, zijn de volgende vijf thema's voor het LAP 2022-2025 geformuleerd:

1. Veilige infrastructuur
2. Langzaam verkeer
3. Veilige voertuigen en rijkhulpsystemen
4. Veilig gedrag
5. Rijden onder invloed

Deze vijf thema's zien we als belangrijke opgaven. Focus op deze vijf opgaven geeft invulling aan een risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid.

Binnen deze vijf thema's zetten we in op concrete actielijnen en maatregelen. De maatregelen hebben het volgende met elkaar gemeen:

- Ze kunnen worden gestart en uitgevoerd in de periode 2022-2025;
- Er ligt bij elk thema een specifieke taak voor de Rijksoverheid, zoals nationale wet- en regelgeving, landelijke gedragscampagnes, de landelijke ontsluiting van data en de taak als wegbeheerder op de Rijkswegen;
- Het Rijk kan een faciliterende en/of aanjagende rol aannemen, zoals het ondersteunen van medeoverheden bij het verbeteren van de lokale infrastructuur voor fietsers.

Het LAP 2022-2025 biedt geen uitputtend overzicht van het totale landelijke verkeersveiligheidsbeleid. Het is daarbij ook niet uitgesloten dat er nieuwe initiatieven en acties ontstaan na aanvang van het LAP 2022-2025. Zo wordt nu gewerkt aan de uitvoering van de motie Halvering Verkeersslachtoffers 2030³ die oproept om een tussendoelstelling te hanteren, namelijk een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030. Het LAP 2022-2025 is dan ook een dynamisch werkdocument. Dit betekent dat op basis van onder meer nieuwe ontwikkelingen de komende jaren maatregelen aan het LAP 2022-2025 kunnen worden toegevoegd.

De uitvoering van de maatregelen uit het LAP 2022-2025 worden – net als bij het LAP 2019-2021 – gemonitord, zodat er continu aandacht is voor de acties, er tussentijds kan worden bijgestuurd indien nodig en voor het volgende LAP ervaring wordt opgedaan. Uw Kamer wordt hier jaarlijks – door middel van de Verzamelbrief Verkeersveiligheid – over geïnformeerd. De evaluatie van het SPV2030 vindt plaats in 2025, zoals bij de lancering van het SPV2030 is afgesproken.

¹ De drie fasen van het SPV2030: Fase 1: Implementatie - Introductieperiode (2018-2020), Fase 2: Implementatie - Ervaren, leren en evalueren (2020-2025) en Fase 3: Bijstellen en professionaliseren (2025-2030)

² De negen beleidsthema's uit het SPV2030 zijn: 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. Aflleiding in het verkeer en 9. Verkeersovertreders

³ Motie van het lid Geurts over een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030, Kamerstuk 29398, nr. 946

Thema 1

Veilige Infrastructuur



Een belangrijke voorwaarde om de risico's op verkeersongevallen zoveel mogelijk te verminderen is een veilige infrastructuur (inclusief fietspaden). Een veilig ingerichte weg kan ongevallen voorkomen en de letselnst van ongevallen beperken. Niet altijd hoeft een weg daar speciaal voor te worden opgebroken. Het koppelen van verkeersveiligheidsmaatregelen aan het reguliere proces van beheer en onderhoud biedt kansen om efficiënter en kosteneffectiever te werken aan een veilige infrastructuur, waardoor met dezelfde middelen meer locaties kunnen worden verbeterd. Het is hierbij van belang om aan de voorkant inzicht te hebben in risicovolle situaties op de weg. Dit kan helpen om ongevallen te voorkomen. Ook vormen ongevallendata een belangrijke bron van informatie voor het vormgeven van verkeersveiligheidsbeleid. Een extra impuls op het verzamelen van gegevens over verkeersongevallen met fietsers is hierin gewenst, gezien het grote aantal fietsers onder het totaal aantal verkeersslachtoffers.

Actielijn 1: Ontsluiten en verbeteren van beschikbaarheid landelijke data

Het streven van het SPV2030 is de verkeersveiligheid met een risico-gestuurde aanpak te verbeteren. Deze aanpak is erop gericht ongevallen te voorkomen, door dáár maatregelen te treffen waar de risico's het grootst zijn en maatregelen het meeste effect hebben. Inzicht aan de voorkant in de factoren die een risico vormen voor de verkeersveiligheid is daarvoor noodzakelijk. Hierbij spelen risico-indicatoren of Safety Performance Indicators (SPI's) een belangrijke rol: indicatoren waarmee de veiligheidsrisico's in het verkeerssysteem kunnen worden geïdentificeerd; denk aan wegkenmerken, omstandigheden en gedragingen. Risico-indicatoren zijn belangrijke hulpmiddelen om het veiligheidsniveau van specifieke onderdelen van het verkeerssysteem te inventariseren en monitoren. Daarnaast blijft het van groot belang om de registratie van verkeersongevallen te verbeteren, zowel het aantal als de locatie en de toedracht. Daarom zetten we in op de volgende maatregelen:

MAATREGEL 1

Beschikbaar maken van landelijke data voor het eenduidig gebruik van vijf risico-indicatoren in risicoanalyses en verkeersveiligheidsbeleid

Uiterlijk in 2025 hebben we landelijke data beschikbaar gemaakt waarmee de wegbeheerders in hun verkeersveiligheidsbeleid de volgende vijf risico-indicatoren eenduidig kunnen gebruiken:

- Veilige wegen
- Veilige snelheden

- Veilige verkeersdeelnemers
- Veilige voertuigen
- Hoogwaardige traumazorg

Door het Kennisnetwerk SPV worden de data verwerkt in een landelijk dashboard, waarmee wegbeheerders de ontwikkeling van de risico-indicatoren op hun wegen (en dus de verkeersveiligheid) kunnen monitoren.

MAATREGEL 2

(Landelijk) beschikbaar maken van aanvullende ongevalsgegevens, waaronder uit ambulancedata

In de nationale verkeersongevallenregistratie Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) worden ongevalgegevens verwerkt die hoofdzakelijk door de politie zijn geregistreerd. Gebleken is dat er een onderregistratie is van eenzijdige fietsongevallen (zonder betrokkenheid van een ander voertuig). Met de ongevalgegevens van ambulances kan tot wel acht keer meer informatie over (eenzijdige) ongevallen met fietsers in beeld komen. We streven ernaar dat begin 2023 ongevalgegevens uit ambulances (ambulancedata) beschikbaar komen van een aantal regio's en dat dit in 2025 landelijk wordt uitgerold. Om data vanuit meerdere bronnen te kunnen samenvoegen gaan we BRON vernieuwen, zodat naar verwachting in 2023 binnen de grenzen van de privacywetgeving sneller en landelijk dekkend ongevalinformatie kan worden geleverd. Voor een bredere uitlevering van data aan medeoverheden is een wettelijke grondslag vereist. Hier wordt aan gewerkt. De verwachting is dat deze wettelijke grondslag eind 2022 is gecreëerd.

MAATREGEL 3

(Landelijke) beschikbaarheid realtime informatie over de conditie van de weg

Moderne auto's registreren steeds grotere hoeveelheden data en bieden extra 'ogen' op de weg. Een voertuig dat bijvoorbeeld is uitgerust met Lane Departure Warning (een systeem dat je helpt binnen de rijbaan te blijven) 'ziet' de wegbelijning en registreert waar de belijning ontbreekt of is weggesleten. Inzicht in deze data biedt kansen voor wegbeheerders: zij krijgen snel een goed beeld van de conditie van de weg en potentieel gevaarlijke plekken. Met de Road Monitor (ROMO) werken we samen met onze partner Mercedes Benz aan het verwerken van voertuigdata uit ADAS (rijhulpsystemen) tot bruikbare informatie in een geanonimiseerd dashboard dat wegbeheerders kunnen gebruiken bij het inrichten, onderhouden en repareren van wegen. Dit traject loopt door tot 2024.

Actielijn 2: Veiliger maken van de infrastructuur

Een veilige en geloofwaardige inrichting en onderhoud van wegen is een belangrijke voorwaarde voor de verkeersveiligheid. We zetten daarom in op de volgende maatregelen, gericht op ons eigen Rijkswegennet en ter ondersteuning van de mede-overheden bij hun wegennet:

MAATREGEL 4

Verbeteren van de verkeersveiligheid van Rijks N-wegen

Het risico op een ongeval met een ernstige afloop ligt per gereden kilometer op Rijks N-wegen hoger dan op autosnelwegen in beheer van het Rijk. Met het huidige coalitieakkoord is € 200 miljoen vrijgemaakt voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks N-wegen. Deze middelen komen vanaf 2023 beschikbaar.

In 2022 gaan we daarom de nodige voorbereidende stappen zetten door de prioriteringsopties voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks N-wegen verder uit te werken. Dit doen we in lijn met de uitgangspunten en aandachtsgebieden uit de Kamerbrief over verkeersveiligheid op Rijks N-wegen:

- een veilige en vergevingsgezinde berminrichting
- het toepassen van fysieke rijrichtingscheiding en
- het aanpakken van resterende knelpunten, zoals gevaarlijke gelijkvloerse kruisingen met het onderliggend wegennet.⁴

We starten naar verwachting in 2023 met de uitvoering van de eerste maatregelen van dit nieuwe pakket. Dit is in aanvulling op de verbetermaatregelen die al worden getroffen in het kader van het huidige programma Meer Veilig.

MAATREGEL 5

Verkennen van de mogelijkheden om verkeersveiligheid beter te koppelen aan beheer en onderhoud

Het koppelen van verkeersveiligheidsmaatregelen aan het reguliere proces van beheer en onderhoud biedt kansen om efficiënter en kosteneffectiever te werken aan veilige infrastructuur, zodat met dezelfde middelen meer locaties kunnen worden verbeterd. Met het oog op budgettaire krapte op het gebied van beheer en onderhoud, waar zowel decentrale overheden als de Rijksoverheid mee te maken hebben, is dit echter geen vanzelfsprekendheid. We gaan daarom verkennen of en hoe verkeersveiligheid sterker betrokken kan worden in het reguliere proces van beheer en onderhoud en welke rol ontwerprichtlijnen voor een veilige infrastructuur hierbij een rol kunnen spelen. Dit moet leiden tot een expliciete afweging welke veiligheidsknelpunten er op een wegvak zijn en in hoeverre die in samenhang met het onderhoud al dan niet effectief kunnen worden opgelost. Deze maatregel wordt nader uitgewerkt in de Strategische Agenda Verkeersveiligheid Hoofdwegennet (zie maatregel 6).

MAATREGEL 6

Ontwikkeling Strategische Agenda Verkeersveiligheid Hoofdwegennet

We werken hard aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op de snelwegen, N-wegen en andere wegtypes van het hoofdwegennet van het Rijk. Rijkswaterstaat hanteert als beheerder van deze wegen diverse kaders en instrumenten waarmee de ontwikkeling van de verkeersveiligheid en de veiligheidsrisico's op het hoofdwegennet gemonitord en getoetst worden. Los van elkaar leveren deze kaders en instrumenten waardevolle informatie op voor prioritering van deelopgaven en mogelijke verbetermaatregelen.

Voor het hoofdwegennet gaan we werken aan een integrale en samenhangende uitvoeringsagenda met inzicht in de belangrijkste verkeersveiligheidsopgaven voor het hoofdwegennet, inzicht in de mogelijkheden voor het aanpakken hiervan en inzicht in (het voorkomen van) mogelijke toekomstige risico's.

We gaan daarom in 2022, als eerste stap, een plan van aanpak opstellen voor het ontwikkelen van een Strategische Agenda Verkeersveiligheid Hoofdwegennet. Deze agenda wordt hét uitvoeringsplan van het SPV2030, specifiek voor het hoofdwegenet. Dit plan van aanpak gaat concrete handvatten bieden om in de jaren daaropvolgend de Strategische Agenda verder uit te werken en, afhankelijk van de beschikbare middelen, structureel in te zetten als integrale en meerjarige uitvoeringsagenda om de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's op het hoofdwegennet te verkleinen.

⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 970.

MAATREGEL 7

Uitwerken van het afwegingskader 30 km/u binnen de bebouwde kom

In samenwerking met gemeenten en maatschappelijke organisaties is eind 2021 een afwegingskader 30 km/u ontwikkeld waarmee alle gemeenten zorgvuldig kunnen afwegen wat een passende en veilige snelheidslimiet is voor wegen binnen de bebouwde kom. Met dit afwegingskader 30 km/u kunnen gemeenten bepalen op welke wegen het wenselijk is om de snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/u en op welke wegen een limiet van 50 km/u veiliger is. Het afwegingskader 30 km/u bevat een aantal aanbevelingen voor vervolgstappen. Deze gaan onder meer over:

- de uitwerking van de inrichtingskenmerken van een nieuwe wegcategorie GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met 30 km/u);
- de juridische vervolgstappen om het toepassen van een GOW30 mogelijk te maken;
- het doen van onderzoek naar de daadwerkelijke effecten op onder meer de verkeersveiligheid, OV en nood- en hulpdiensten;
- het faciliteren van een gestructureerde discussie over de voor- en nadelen van 30 km/u als norm voor binnen de bebouwde kom.

We gaan de komende jaren, in samenwerking met verschillende stakeholders, waaronder gemeenten, deze aanbevelingen verder uitwerken.

MAATREGEL 8

Versterken van het veiligheidsmanagement van de weginfrastructuur

Naar verwachting wordt in 2022 de werkingssfeer van richtlijn 2008/96/EG over het veiligheidsniveau van de weginfrastructuur nationaal uitgebreid van het rijkswegennet naar de (decentrale) autosnelwegen en autowegen van medeoverheden en mede-wegbeheerders. Dan moeten wegbeheerders ook op deze wegen de procedures uit deze (herziene) richtlijn volgen. Dit betekent dat zowel bij aanleg als beheer de verkeersveiligheid moet worden meegenomen en dat de wegbeheerders op basis van de resultaten van de procedures moeten beslissen of vervolgacties nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid.

Deze aanpak komt overeen met het uitgangspunt van de risico-gestuurde aanpak uit het SPV2030. IenW zal wegbeheerders die onder de verplichtingen van deze richtlijn vallen en wegbeheerders die deze procedures vrijwillig toepassen ondersteunen door het ter beschikking stellen van informatie en handreikingen. Ook gaan we bekijken hoe andere betrokken partijen, zoals weggebruikers en belangenorganisaties, kunnen worden gefaciliteerd bij het versterken van hun rol in het veiligheidsmanagement op het gehele netwerk, bijvoorbeeld door informatievoorziening over de inhoudelijke eisen aan infrastructuur.

MAATREGEL 9

Investeringsimpuls verkeersveiligheid

Veruit de meeste wegen behoren tot het onderliggend wegennet. Circa 80% van de jaarlijkse verkeersslachtoffers valt op deze wegen. Het Rijk heeft daarom tot 2030 € 500 miljoen gereserveerd om een impuls te geven aan de verkeersveiligheid van wegen in beheer van gemeenten, provincies en waterschappen. Het Rijk draagt voor maximaal 50% bij aan de maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren, zoals het verbreden van fietspaden, het inrichten van schoolzones en de aanleg van drempels en rotondes. Het geld wordt in verschillende tranches ingezet.

In 2020 is de eerste tranche weggezet. In 2022 wordt de tweede tranche opengesteld. De verwachting is dat in 2024 de derde tranche beschikbaar komt.

Thema 2

Langzaam verkeer



Het is een goede ontwikkeling, vanuit onder meer gezondheids- en duurzaamheidsoverwegingen, dat steeds meer mensen gaan fietsen en lopen. Deze groep verkeersdeelnemers is echter kwetsbaar in het verkeer, zij hebben een hoger ongevalsrisico dan bijvoorbeeld automobilisten of OV-gebruikers (aantal slachtoffers per afgelegde afstand). We zien in de verkeersongevallencijfers hoge aantallen deelnemers aan langzaam verkeer. Dit zijn verkeersdeelnemers die niet worden toegelaten op auto(snel)wegen, zoals voetgangers, fietsers, brom- en snorfietzers en gebruikers van gehandicaptenvoertuigen. Met name fietsers vormen een groot deel van de ernstige verkeersgewonden en verkeersdoden. In 2020 waren de meeste verkeersdoden fietser (38%) en dan met name 80-plussers bij een enkelvoudig fietsongeval (ongeval waar geen ander voertuig bij is betrokken). Daarnaast zijn er voertuigen met een potentieel hoog ongevalsrisico waar de veiligheid van moet worden verbeterd, zoals gehandicaptenvoertuigen.

Actielijn 3: Meer inzicht creëren in risicofactoren

Om een effectieve risico-gestuurde aanpak mogelijk te maken is het allereerst nodig om de data beter op orde te hebben, zoals data over het gebruik van fietspaden. Dit doen we onder meer door middel van de volgende maatregelen:

MAATREGEL 10

Beter inzicht krijgen in ongevallen langzaam verkeer

VeiligheidNL heeft in opdracht van het Rijk verdiepend onderzoek gedaan naar verkeersslachtoffers die als gevolg van brom-, snor-, en fietsongevallen op de Spoedeisende Hulp (SEH) binnen zijn gekomen. Het doel van het onderzoek was om meer inzicht te krijgen in de risicofactoren bij deze ongevallen. Op basis van dit onderzoek bekijken we in 2022 welke vervolgacties nodig zijn.

Dodelijke ongevallen laten in sommige opzichten andere patronen en ontwikkelingen zien dan ongevallen met ernstig gewonden. De jaarlijkse dieptestudie naar alle dodelijke ongevallen op Rijkswegen levert nuttige en aanvullende inzichten op die helpen om effectieve maatregelen te formuleren. We starten in 2023 met een pilot met het toepassen van een jaarlijkse landelijke dieptestudie naar dodelijke ongevallen onder langzame verkeersdeelnemers. Daarnaast start VeiligheidNL in 2022 in opdracht van het Rijk een vervolgonderzoek om meer inzicht te krijgen in de risicofactoren bij voetgangers die op de SEH terechtkomen na een verkeersongeval

of een val op straat. De resultaten worden in het eerste kwartaal van 2024 verwacht.

Bij voetgangersongevallen maken we volgens de internationale definitie onderscheid tussen verkeersongevallen (botsing met een voertuig) en eenzijdige ongevallen (meestal een val op straat). Deze laatste categorie valt buiten de definitie omdat er geen voertuig bij betrokken is. Hierdoor worden eenzijdige ongevallen veelal niet meegenomen in verkeersveiligheidsonderzoeken en -beleid. Eind 2022 starten we een verkenning naar de implicaties van dit onderscheid voor het verkeersveiligheidsbeleid. In 2023 gaan we na of eventuele vervolgacties nodig en mogelijk zijn.

MAATREGEL 11

Inzicht krijgen in het gebruik van fietspaden

Inzicht in het gebruik van het fietspad is van groot belang om gerichtere inzet van verkeersveiligheidsmaatregelen mogelijk te maken. We gaan daarom op verschillende locaties in het land (stad/buitengebied) onderzoeken van welke voertuigen met welke intensiteiten en snelheden gebruik wordt gemaakt op het fietspad. Het onderzoek start in 2023 en zal uiterlijk in 2025 worden afgerond.

Een voorwaarde voor het kunnen verbeteren van de veiligheid van en via de infrastructuur is inzicht in het fietsareaal in Nederland en het kunnen koppelen van geregistreerde ongevallen aan de juiste locatie op de weg. Hiervoor wordt het Nationaal Wegenbestand uitgebreid met de nu nog missende fietsinfrastructuur.⁵

⁵ Specifiek voor het grondgebied van Rijkswaterstaat loopt momenteel een inventarisatie van de fietspaden en paden waarop gefietst wordt, de staat van deze paden met betrekking tot verkeersveiligheidskenmerken en het gebruik ervan.

Ook wordt bezien welke verbeteringen er in de verkeersongevallenregistratie BRON kunnen worden gemaakt voor ongevallen die nu nog niet aan een locatie kunnen worden gekoppeld.

MAATREGEL 12

Stimuleren van gebruik van simulaties en innovatieve onderzoeksmethoden

Door nieuwe onderzoeksmethoden te ontwikkelen, kan meer inzicht worden verkregen in de verkeersveiligheid van langzame verkeersdeelnemers. Er is al een start met een fietssimulator gemaakt. Dit project wordt gefinancierd door de provincie Friesland en is een samenwerking tussen de Rijksuniversiteit Groningen (RUG) en de Technische Universiteit (TU) Delft. In 2024 moet de fietssimulator klaar zijn. We gaan onderzoeken hoe we een impuls kunnen geven aan fietsveiligheidsinnovaties en innovatieve onderzoeksmethoden. In samenwerking met betrokken stakeholders, waaronder de fietsbranche en wetenschappelijke instellingen, starten we eind 2022 met een eerste uitwerking hiervan.

Actielijn 4: Vergroten van het veiligheidsbewustzijn

Het is belangrijk dat langzame verkeersdeelnemers, zoals oudere fietsers, bewust worden gemaakt van de veiligheidsrisico's van hun mobiliteitskeuze. Dit doen we onder meer met de volgende maatregelen:

MAATREGEL 13

Uitbreiden en duurzaam borgen van het programma Doortrappen

Het Programma Doortrappen is vanaf 2018 landelijk uitgerold en richt zich op het vergroten van het veiligheidsbewustzijn onder oudere fietsers. Het programma biedt hun concrete handvatten via lokale organisaties zoals buurtsportcoaches, fietswinkels en fysiotherapeuten. We gaan het programma verder uitbreiden en intensiveren in samenwerking met het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) en de decentrale overheden. In 2025 zal het programma verankerd zijn in de beleidsprogramma's van alle provincies en in zeker de helft van alle Nederlandse gemeenten.

MAATREGEL 14

Vergroten van inzicht in veilige mobiliteit en veilige vervoeropties toegankelijker maken

Ouderen vormen een grote risicogroep. In 2020 was circa 45% van de verkeersgewonden en 50% van de verkeersdoden 60-plusser. Dit aandeel is de afgelopen jaren gestegen en zal naar verwachting ook blijven stijgen.

We gaan daarom in 2022 in het kader van het plan Veilige mobiliteit ouderen 2021 – 2025 'Langer veilig onderweg' – verschillende opties onderzoeken om gebruikersvriendelijke informatie en advies over veilig mobiel blijven beter te ontsluiten voor ouderen en hun omgeving. We willen de uitkomsten hiervan in 2023 implementeren. Hierbij zal onder meer specifiek aandacht zijn voor veilige alternatieve vervoerwijzen. We willen uiterlijk in 2025 de doelgroep verbreden naar alle kwetsbare verkeersdeelnemers, waaronder ook mensen met een mobiliteitsbeperking.

Actielijn 5: Ondersteunen van mede-overheden bij het verbeteren van de infrastructuur voor langzaam verkeer

Er zijn veel kennisproducten en praktische tools beschikbaar om de infrastructuur voor verkeersveiligheid te verbeteren, zoals informatie over de breedte van fietspaden (breedtelabels; zie maatregel 15). Deze kennisproducten en tools willen we verder verspreiden onder de medeoverheden en verder ontwikkelen door middel van de onderstaande maatregel:

MAATREGEL 15

Ontwikkelen van handreikingen voor verkeersveiliger infrastructuur

We zullen de komende jaren wegbeheerders ondersteunen met onder meer kennis en handreikingen om verkeersonveilige situaties voor langzaam verkeer aan te pakken. Zo gaan we met CROW goede voorbeelden verzamelen en actief delen via onder meer het platform Veilig fietsen, het platform Ruimte voor Lopen en het Kennisnetwerk SPV. Een voorbeeld hiervan is een inspiratiedocument voor een veilige en beweegvriendelijke omgeving voor voetgangers (verwacht medio 2022). Ook is CROW gestart met de ontwikkeling van een ontwerpwijzer voor een voetgangersinfrastructuur (verwacht eind 2023).

Breedtelabels

De breedte van fietspaden heeft grote invloed op de veiligheid voor en het comfort van fietsers. Het gaat daarbij zowel om het voorkomen van ongevallen waarbij sprake is van interactie met andere weggebruikers als om het voorkomen van conflicten tussen gebruikers van het fietspad onderling. Door de toename van snelheden, snelheidsverschillen, drukte en de omvang van voertuigen op de fietspaden wordt breedte nog belangrijker. Daarom gaan we het gebruik van breedtelabels voor fietspaden stimuleren. Deze breedtelabels zijn ontwikkeld door CROW om wegbeheerders te helpen bij de aanpak van te smalle fietspaden. De systematiek is vergelijkbaar met energielabels. Fietspaden met een kleine kans op conflicten krijgen breedtelabel A. Fietspaden met een hoog risico krijgen breedtelabel E.

Bij de inschatting van de risicokans wordt naast de breedte ook het gebruik van het pad door brom- en snorfietsers en overige voertuigen, zoals bakfietsen en racefietsers, meegenomen. Breedtelabels kunnen worden gebruikt bij het ontwerpen en (de prioritering van het) herinrichten van fietspaden. In het voorjaar van 2022 worden de breedtelabels door CROW vastgelegd en gebruikt voor een actualisatie van de CROW-aanbevelingen voor de breedte van fietspaden. Vanaf het najaar 2022 wordt verkend hoe het gebruik van breedtelabels door wegbeheerders kan worden gestimuleerd. We doen dit onder meer door de praktische toepassing ervan bij een aantal wegbeheerders te evalueren en de leerpunten te delen met andere wegbeheerders. Daarnaast wordt de systematiek van breedtelabels verder doorontwikkeld. Op basis van deze twee trajecten zal eind 2023 een verbeterde versie van de systematiek met breedtelabels beschikbaar komen.

Woonstraten zonder stoep

Ook gaan we bekijken hoe de verkeersveiligheid van woonstraten zonder stoep die formeel geen (woon)erf zijn, kan worden verbeterd. In het voorjaar van 2022 voeren we in samenwerking met CROW een verkenning uit naar de problematiek rond (woon)straten zonder trottoirs en de behoefte bij gemeenten en andere stakeholders aan 15 km/u (woon)straten. De wenselijkheid en haalbaarheid van een mogelijk nieuwe invulling van het juridische begrip erf in de verkeersregelgeving maakt daar ook deel van uit. Deze verkenning wordt medio 2022 afgerond. Op basis van de resultaten gaan we bekijken welke vervolgmogelijkheden nodig zijn en welke rol het Rijk daarin kan vervullen.

MAATREGEL 16

Langzaam verkeer in verkeersregelgeving

Momenteel loopt een inventarisatie naar de wensen en mogelijkheden van een actualisatie van de verkeersregelgeving in de Wegenverkeerswet en daaraan gerelateerde regelingen zoals de Wegenwet. De interacties tussen en met kwetsbare verkeersdeelnemers vormen daarin een belangrijk aandachtspunt.

De situatie voor langzaam verkeer is in belangrijke mate gewijzigd sinds het vaststellen van de huidige regelingen, nu zo'n 30 jaar geleden. Het is niet alleen drukker geworden op wegen waar fietsers rijden, de verscheidenheid en snelheid van voertuigen op het fietspad zijn ook toegenomen. Daarnaast is het aantal ongevallen onder langzame verkeersdeelnemers sterker gestegen dan het aantal voertuigkilometers en blijft dit aantal volgens de prognoses ook stijgen⁶. In de praktijk roepen de (niet altijd expliciete) regelingen voor interacties tussen en met langzaam verkeer geregeld vragen en verschillen van inzicht op bij onder meer wegbeheerders. In de begroting 2023 zal worden aangegeven of dit traject wordt opgenomen in de Strategische Evaluatie Agenda en wat de verdere planning zal zijn.

Actielijn 6: Veilige toelating en gebruik vervoermodaliteiten anders dan (vracht)-auto en fiets

We streven ernaar dat lichte elektrische voertuigen (LEVs) en gehandicaptenvoertuigen technisch veilig zijn en veilig gebruikt kunnen worden binnen het bestaande verkeer. Dit doen we onder meer door middel van de volgende maatregelen:

MAATREGEL 17

Nadere uitwerking van het LEV-kader

Nieuwe vervoermodaliteiten leiden tot vragen over toelatingseisen, plaats op de weg, het gebruik en handhaving (onder meer constructiesnelheid en gedrag). Voor de lichte elektrische voertuigen (LEVs) is een kader ontwikkeld. Het doel van het LEV-kader is zeker te stellen dat LEVs die zijn toegelaten, technisch veilig zijn en veilig gebruikt kunnen worden in het verkeer. In 2022 wordt het LEV-kader op bepaalde onderdelen verder uitgewerkt. Dit gaat onder meer over de technische eisen van LEVs en de plaats op de weg van deze voertuigen. Vervolgens wordt het LEV-kader vastgelegd in wet- en regelgeving.

MAATREGEL 18

Nieuw kader voor gehandicaptenvoertuigen

Bij gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen zijn de veiligheidsrisico's op dit moment al zichtbaar. Een recente rapportage van de SWOV laat zien dat er jaarlijks ruim 40 verkeersdoden te betreuren zijn bij ongevallen waarbij een gemotoriseerd gehandicaptenvoertuig is betrokken. Daarom zijn we reeds met de RDW aan de slag om de veiligheid van deze voertuigen te vergroten. Daarnaast bezien we welke maatregelen kunnen bijdragen om het veilige gebruik van deze voertuigen te vergroten. Hierbij wordt ook gekeken hoe de infrastructuur kan worden verbeterd zodat gebruikers van gehandicaptenvoertuigen zich veiliger kunnen voortbewegen. De impact van de maatregelen moet zorgvuldig gewogen worden zodat meer veiligheid niet ten koste gaat van de mobiliteit van de gebruikers. Om deze afweging zorgvuldig te maken, betrekken we in 2022 en 2023 ook belangenorganisaties van gebruikers en fabrikanten.

⁶ <https://www.swov.nl/nieuws/verkeersveiligheidsprognose-voor-de-integrale-mobiliteitsanalyse-2021>

Thema 3

Veilige voertuigen en rijhulpsystemen



De ontwikkelingen binnen het thema Veilige voertuigen en rijhulpsystemen volgen elkaar snel op. Technologische ontwikkelingen leiden ertoe dat voertuigen steeds meer worden uitgerust met zogeheten slimme software. Hierdoor nemen voertuigen stap voor stap rijtaken over of helpen ze de bestuurder bij het besturen van het voertuig. Dit soort ontwikkelingen biedt kansen maar vergt ook dat het toelatingsstelsel voor voertuigen constant moet worden aangepast om de veilige toelating van voertuigen en rijhulpsystemen te waarborgen. Daarbij gaat het niet alleen om de technische eisen aan voertuigen, maar ook om nieuwe aandachtsgebieden zoals cybersecurity, privacy, software-updates, data en gedrag. Om het potentieel van nieuwe systemen optimaal te benutten, wordt ingezet op het verbeteren van de veiligheid en het gebruik van deze nieuwe rijhulpsystemen. Daarnaast wordt extra ingezet op voertuigen met hoge ongevalsrisico's, in lijn met de risico-gestuurde aanpak van het SPV2030.

Actielijn 7: Inzicht verkrijgen in voertuigen met hoge ongevalsrisico's en de achterliggende oorzaken

Er zijn voertuigen, zoals gehandicaptenvoertuigen, die een hoog ongevalsrisico kennen en waarvan veiligheidsrisico's bekend zijn. Voor andere voertuigen is er niet altijd voldoende zicht op de achterliggende oorzaken waarom het voertuig een hoog ongevalsrisico kent. Daarom zetten we in op de volgende maatregel:

MAATREGEL 19

Verdiepend onderzoek naar ongevalsrisico's bij voertuigen

Voertuigen rijden in alle maten en soorten op de weg: van vrachtwagens tot scootmobielen en van landbouwtrekkers tot motorfietsen. De ongevalsrisico's verschillen per voertuig. Daarbij bevindt de bestuurder zich bij het ene voertuig in een relatief veilige positie en brengt het voertuig potentieel met name andere weggebruikers in gevaar. Bij andere voertuigen loopt de bestuurder zelf juist het grootste risico.

Binnen het brede scala van voertuigen is meer inzicht nodig in de ongevalsrisico's en achterliggende oorzaken. Daarom gaan we in 2022 een verdiepend (meta-) onderzoek starten om deze risico's in kaart te brengen. De uitkomsten van dit onderzoek zullen worden gebruikt om met extra prioriteit de grootste risico's aan te pakken, waardoor er wordt aangesloten bij de risico-gestuurde aanpak van het SPV2030.

Actielijn 8: Verbeteren van de veiligheid van nieuwe rijhulpsystemen in voertuigen

Rijhulpsystemen kunnen de verkeersveiligheid verhogen door functies van de bestuurder over te nemen en zo risicovol gedrag te vermijden, ongevallen te voorkomen en letsel te beperken. Aan de andere kant kunnen rijhulpsystemen ook risico's met zich meebrengen die voortkomen uit de interactie tussen de (imperfecte) bestuurder en de (imperfecte) systemen. Daarom zetten we onder meer in op de volgende maatregelen:

MAATREGEL 20

Verstevigen Europese inzet voor veilig gedrag van geautomatiseerde voertuigen in het verkeer

De eisen voor de typegoedkeuring van geautomatiseerde voertuigen worden na internationale onderhandelingen door de Europese Commissie vastgesteld. De veiligheidseisen zijn nog niet volledig uitontwikkeld, maar Europa zet wel in op snelle doorvoering. Het gedrag van zelfrijdende voertuigen in het Nederlandse verkeer en de veiligheid van hun interactie met andere weggebruikers behoeft aanvullende aandacht. We zetten daarom in op een versteviging van de Europese inzet op dit onderwerp.

MAATREGEL 21

Europese inzet op automated related errors

De term automated related errors wordt gebruikt wanneer voertuigen met slimme systemen zoals ADAS (Automatic Driver Assistance Systems) en ADS (Autonomous Driving Systems) anders reageren dan een bestuurder verwacht. Een voorbeeld hiervan is wanneer het systeem AEB (Automated Emergency Braking) het voertuig remt, terwijl de bestuurder dit niet verwacht en de rembeweging niet gewenst is.

Om de Europese inzet zo goed mogelijk vorm te geven is het belangrijk signalen te ontvangen over automated related errors die een mogelijk risico voor de verkeersveiligheid vormen. Om meer inzicht te verkrijgen in hoe geautomatiseerde systemen in praktijk-situaties reageren, zijn de signalen daarover vanuit het toezicht op voertuigen en verschillende consumentenmeldpunten van belang, zoals van Rijkswaterstaat, ANWB, CBR en RDW. We gaan in 2022 een overleg faciliteren, zodat alle ontvangen signalen gebundeld kunnen worden ten behoeve van de Europese inzet op dit dossier.

MAATREGEL 22

Extra stimuleren van Euro NCAP

Steeds meer auto's zijn uitgerust met ADAS. De ontwikkeling van ADS gaat ook enorm hard. De regels van deze systemen worden op internationaal niveau vastgesteld. Euro NCAP speelt een grote rol in het stimuleren van de ontwikkeling van deze regelgeving. Via de sterrenbeoordeling stimuleert Euro NCAP fabrikanten om hun voertuigen zo veilig mogelijk te maken en worden consumenten geïnformeerd over de veiligheid van hun voertuigen. Nederland stimuleert als actieve deelnemer van Euro NCAP dat er wordt gekeken naar hoe de interactie tussen mens en machine de veiligheid van een voertuig beïnvloedt. Ook de Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft in de rapportage 'Wie stuurt?' aandacht gevraagd voor deze interactie. Binnen Euro NCAP wordt gewerkt aan een protocol om deze Human-Machine Interface aspecten van voertuigen een cruciale plek te geven in de veiligheidsbeoordeling: Nederland trekt deze werkgroep

MAATREGEL 23

In-car waarschuwingen voor verkeersonveilige situaties

De afgelopen periode zijn er afspraken gemaakt met zes aanbieders van in-car navigatiediensten. Dankzij deze afspraken krijgen miljoenen weggebruikers vanaf 2022 meldingen in de auto die de verkeersveiligheid verbeteren. Het gaat om rode kruizen, filestaart-beveiliging, naderende hulpdiensten en Safety Related Traffic information zoals glad wegdek. Deze waarschuwingen zijn effectief gebleken. Een in-car waarschuwing voor een rood kruis is net zo effectief als een rood kruis boven de weg. Door deze toepassingen vergroten we dus direct de veiligheid van hulpverleners en weginspecteurs. Filestaartbeveiliging verkleint de kans op een kop-staartbotsing met 20%.

Nederland loopt binnen de EU voorop als het gaat om deze Smart Mobility toepassingen. We zetten in EU verband in om dergelijke in-car veiligheidswaarschuwingen in de toekomst verplicht te stellen voor alle aanbieders van navigatiediensten. Met het tekenen van de contracten met de serviceproviders werd op 3 januari 2022 door IenW een financiële verplichting aangegaan van maximaal € 12 miljoen.

Actielijn 9: Stimuleren veilig gebruik van rijhulpsystemen in voertuigen

We streven ernaar dat mensen bij aankoop van een nieuwe auto met verschillende nieuwe rijhulpsystemen zich bewust zijn van deze functionaliteiten en ze goed weten te gebruiken. Dit doen we met de volgende maatregel:

MAATREGEL 24

Lancering Campagne Veilig Gebruik Rijhulpsystemen

Steeds meer auto's zijn uitgerust met extra functies en rijhulpsystemen. Denk hierbij aan lane-keeping, dode-hoekwaarschuwingen, adaptive cruise controle en de mogelijkheid om de telefoon aan de auto te koppelen en de functies via schermen in de auto te blijven gebruiken. Enerzijds bieden de rijhulpsystemen kansen om de auto veiliger te gebruiken, anderzijds kan het risico op ongevallen toenemen, onder meer door onveilig gebruik. In het voorjaar van 2022 starten we daarom met een campagne om mensen bewust te maken van de rijhulpsystemen en hoe je ze op een goede en effectieve manier gebruikt.

Thema 4

Veilig gedrag



Onderzoek naar en het stimuleren van veilig gedrag in het verkeer verdient aandacht in het LAP 2022-2025. Onveilig gedrag in het verkeer is er in vele vormen. Er is een brede groep verkeersdeelnemers die lichte overtredingen begaat of risicovol verkeersgedrag vertoont. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om voetgangers die zonder op te letten oversteken, fietsers die geen licht voeren, automobilisten die een kleine snelheidsovertreding begaan of hun snelheid onvoldoende aanpassen aan de situatie. Dit zijn veel voorkomende gedragingen die relatief onschuldig lijken, maar het risico op ongelukken vergroten. Zo leidt het negeren van een rood verkeerslicht tot een veertien maal hogere kans op een dodelijk ongeval.

Daarnaast zijn er ook zware overtreeders. Dit zijn weggebruikers die, vaak bij herhaling, ernstige overtredingen begaan. 1,3% van alle bekeurde voertuigen krijgt vijf of meer bekeuringen per jaar. Deze voertuigen zijn betrokken bij meer dan 20% van het totale aantal ongevallen. Ondanks de bestaande handhavingsmaatregelen past een deel van deze groep chauffeurs het gedrag niet aan, met alle risico's van dien. Voor zowel de lichte als de zware overtreeders bevat het LAP 2022-2025 maatregelen.

Actielijn 10: Verbeteren en uitbreiden van communicatie en educatie

We streven ernaar om veilig gedrag te stimuleren via communicatie en educatie, denk hierbij aan een landelijke gedragscampagne en voorlichting aan specifieke doelgroepen. Dit doen we onder meer met de volgende maatregelen:

MAATREGEL 25

Jaarlijks terugkerende MONO-campagne

In 2018 is MONO, een brede aanpak om afleiding in het verkeer tegen te gaan, gelanceerd. We willen dat MONO een sterk merk wordt, net als BOB. Daarom zetten we MONO ten minste tot met 2025 voort met jaarlijks terugkerende campagnes. Daarnaast werken we met meerdere partners aan MONO-zakelijk, waarbij werkgevers gestimuleerd en gefaciliteerd worden om hun bedrijfsvoering meer MONO te maken. Vanuit MONO-zakelijk heeft Arcadis opdracht gekregen om een meting te doen naar het aantal werkgevers dat maatregelen neemt tegen afleiding onderweg. Hieruit bleek dat 37% van de werkgevers maatregelen heeft genomen. Tijdens een uitzending van De Ochtenspits van BNR Nieuwsradio op 23 februari jl. heeft minister Harbers de BV-Nederland opgeroepen om dit aandeel tijdens deze kabinetsperiode te verdubbelen.⁷

⁷ <https://monozakelijk.nl/actueel/2162462.aspx>

MAATREGEL 26

Aandacht voor verkeersveiligheid vergroten onder leerlingen in het voortgezet onderwijs

Uit een eerste onderzoek van TeamAlert blijkt dat er onder jongeren behoefte is om frequent (minstens één keer per jaar) te leren over verkeersveiligheid in het voortgezet onderwijs. De resultaten van dit onderzoek worden breder getoetst onder een grotere groep scholieren – waaronder het Landelijk Actie Komitee Scholieren (LAKS) – om zo een breder gedragen beeld te krijgen. Deze uitkomsten worden in 2022 gecombineerd met de inzichten onder docenten en bestuurders van scholen, zodat er een compleet beeld ontstaat. Op basis van een combinatie van de uitkomsten en aanbevelingen van beide onderzoeken werken we voor eind 2022 – samen met het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap – aan mogelijke concrete vervolgacties.

MAATREGEL 27

Inzet preventieve voorlichting over de gevolgen van zeer risicovol gedrag

Vanuit het bestuurs- en strafrecht bestaan verscheidene maatregelen, zoals de Educatieve Maatregel Gedrag (EMG) die door het CBR wordt opgelegd om weggebruikers die een ernstige overtreding hebben begaan, te bewegen tot veiliger gedrag in het verkeer. Tot nu toe wordt nog weinig (preventief) gecommuniceerd over de inzet van deze maatregelen. Om het (preventieve) effect hiervan te versterken, onderzoeken we of en hoe voorlichting kan worden ingezet om het risico op zware overtredingen te verminderen.

Actielijn 11: Inzet van innovatieve handhaving

Handhaving op overtredingen via innovatieve methoden en een specifieke aanpak voor zware overtredders zijn manieren waarmee veilig gedrag in het verkeer kan worden bevorderd. Daarom zetten we de komende jaren in op de volgende maatregelen:

MAATREGEL 28

Handhaven met Handheld Detectie Systemen

De pilots voor handhaving op het vasthouden van de telefoon tijdens het autorijden via het Handheld Detectie Systeem (HDS) in de periode 2019-2021 waren succesvol. Naast handheld telefoongebruik kan dit type camera ook handhaven op de gordeldracht. Het OM is gestart met de voorbereiding van de aanbesteding van 10 HDS-camera's voor onbemande 24/7 handhaving op handheld telefoongebruik (bellen en appen) en het dragen van de gordel. Wanneer er meer budget beschikbaar komt, kan het aantal systemen en dus handhavingslocaties worden uitgebreid. De verwachting is dat de camera's in het eerste kwartaal van 2023 in gebruik kunnen worden genomen.

Het gebruik van dit type handhaving is een aanvulling op de handhaving door middel van monocams, waarvan elke politie-eenheid er al een in gebruik heeft. De bemande monocams handhaven alleen op het vasthouden van een telefoon tijdens het rijden.

MAATREGEL 29

Handhaven met verplaatsbare flitspalen (VFP)

In vervolg op de pilots met verplaatsbare flitspalen (VFP) uit het LAP 2019-2021, heeft het OM besloten dat een VFP een waardevolle toevoeging is aan het arsenaal van handhavingsmiddelen voor snelheid. Het OM start nog dit jaar met de aanbesteding van 50 VFP's. Wanneer er meer budget beschikbaar komt, kan het aantal systemen en dus het aantal handhavingslocaties verder worden uitgebreid. Voor de inzet van dit type flitspalen stelt het OM een beleidskader op. We verwachten dat eind 2022 de eerste 12 verplaatsbare flitspalen operationeel zijn en dat alle palen in 2023 in gebruik zijn genomen.

MAATREGEL 30

Verdere (door)ontwikkeling van maatregelen om het gedrag van zware overtredders te beïnvloeden

We verkennen hoe zware overtredders door middel van onder meer cursussen (educatieve maatregel gedrag) en technische oplossingen tot veiliger gedrag kunnen worden bewogen. Rijvaardigheid is bij een groot deel van deze groep bestuurders niet zozeer het probleem. Hun gedrag moet blijvend worden gewijzigd. Samen met het CBR en het Fonds Slachtofferhulp verkennen we in 2022 welke juridische en privacytechnische aspecten een rol spelen in dergelijke maatregelen.

Thema 5

Rijden onder invloed



Een van de meest gevaarlijke vormen van onveilig gedrag in het verkeer is rijden onder invloed (ROI). Rijden onder invloed van alcohol, drugs en/of rijgevaarlijke medicijnen vermindert de rijgeschiktheid en vergroot de kans op een ongeval aanzienlijk. Ook in de praktijk blijkt dit: elke week zijn er nieuwsberichten over ongevallen en verkeersdoden waarbij mogelijk sprake is van rijden onder invloed. Het terugdringen van het aantal ongevallen als gevolg van alcohol, drugs- en onverantwoord medicijngebruik is daarom een belangrijk thema voor het LAP 2022-2025. Een zorgwekkende ontwikkeling is te zien in het aantal verkeersincidenten waarbij lachgas mogelijk een rol speelde. Vanaf 2019 tot het derde kwartaal van 2021 zijn jaarlijks meer dan honderd mensen (ernstig) gewond geraakt en in totaal 63 mensen omgekomen bij incidenten waarbij sprake was van een vermoeden van het gebruik van lachgas.

Rijden onder invloed van middelen kan worden gezien als een symptoom van een breder maatschappelijk vraagstuk: problematisch middelengebruik. Dit houdt in dat een integrale aanpak van rijden onder invloed nodig is en dat rijden onder invloed niet los kan worden gezien van de (verslavings-)zorg of (lokaal) alcohol- of horecabeleid. Daarom wordt de komende jaren ingezet op een integrale aanpak met als doel meer weten, meer samenwerken en een verbeterde aanpak van (zware) overtreeders. De maatregelen zijn geformuleerd langs vier actielijnen.

Actielijn 12: Verbeteren inzicht in middelengebruik in het verkeer

Aan de basis van een effectieve aanpak van rijden onder invloed ligt een helder beeld van de prevalentie van middelengebruik in het verkeer. Daarom wordt de komende jaren gewerkt aan het verbeteren van de kennis over middelen-gebruik(ers) in het verkeer met de volgende maatregelen:

MAATREGEL 31

Meerjarige onderzoeksagenda rijden onder invloed

Samen met deskundigen en de taskforce Verkeersveiligheidsdata gaan we een meerjarige onderzoeksagenda opstellen. Deze onderzoeksagenda heeft als doel meer inzicht te krijgen in middelengebruik(ers) in het verkeer. Dit inzicht kan leiden tot een meer risico-gestuurde aanpak van rijden onder invloed onder meer op basis van de risico-indicator rijden onder invloed die nu wordt ontwikkeld.

MAATREGEL 32

Pilot (bloed)onderzoek naar rijden onder invloed op een Spoedeisende Hulp

Samen met VeiligheidNL verkennen we of het mogelijk is onderzoek te doen onder verkeersgewonden op de spoedeisende hulp. Het idee is meer inzicht te krijgen in het gevaar van middelengebruik in het verkeer door bloedonderzoek te doen bij slachtoffers van verkeersongevallen die zich bij de Spoedeisende Hulp melden. Dit onderzoek kan helpen bij het vaststellen van de omvang van het probleem van middelengebruik(ers) in het verkeer en welke middelen het meest worden gevonden.

Actielijn 13: Werken aan integraal beleid

We streven ernaar rijden onder invloed te verbinden aan andere beleidsterreinen, denk hierbij aan de gezondheidszorg. Dit doen we onder meer door middel van de volgende maatregelen:

MAATREGEL 33

Ontwikkelen van een stakeholdersanalyse over rijden onder invloed

We gaan de komende periode doorlopend na welke beleidsvelden en organisaties (in)direct te maken hebben met rijden onder invloed. Denk hierbij aan landelijk en lokaal middelenbeleid, horecabeleid en (verslavings)zorg. Het streven is rijden onder invloed hieraan te verbinden, samenwerkingsafspraken te maken en zo ROI vanuit meerdere invalshoeken aan te pakken en te borgen.

MAATREGEL 34

Versterken van integrale samenwerking op het gebied van rijden onder invloed

Op dit moment is er een ambtelijke klankbordgroep rijden onder invloed. Deze klankbordgroep gaan we uitbreiden naar een breder platform voor partijen die (in)direct te maken hebben met rijden onder invloed. Het streven is dat we periodieke bijeenkomsten plannen waarbij partijen informatie uit kunnen wisselen en waarbinnen samenwerking op gebied van bijvoorbeeld onderzoek en communicatie wordt gestimuleerd.

MAATREGEL 35

Integreren van rijden onder invloed in projecten van het Trimbos-instituut

We hebben het Trimbos-instituut⁸ gevraagd te onderzoeken hoe het thema rijden onder invloed kan worden geïntegreerd in hun projecten. Hierbij gaat het zowel om preventie als om het meenemen van vragen over rijden onder invloed in vragenlijsten voor o.a. het uitgaandersonderzoek. Het resultaat van het onderzoek is een concreet plan van aanpak waarin de stappen worden beschreven om te komen tot implementatie van de samenwerkingsmogelijkheden tussen het domein van de volksgezondheid en verkeersveiligheid.

Actielijn 14: Verbeteren van communicatie en voorlichting

Het is een maatschappelijk probleem dat Nederlanders na of tijdens het gebruik van alcohol en/of drugs aan het verkeer deelnemen, terwijl de sociale norm is dat je niet onder invloed rijdt. Bijna alle Nederlanders zijn bekend met de BOB-campagne en de oproep niet te rijden onder invloed van alcohol, maar menigene ziet toch geen bezwaren om achter het stuur te stappen na een paar borrels. Daarom zetten we in op de volgende maatregelen om de communicatie en voorlichting te verbeteren:

MAATREGEL 36

Ontwikkeling communicatieaanpak rijden onder invloed

Op dit moment loopt een Communicatie Activatie Strategie Instrument (CASI)-traject voor rijden onder invloed. We onderzoeken of er één centrale boodschap over nuchtere (alcoholvrije en drugsvrije) deelname aan het verkeer kan worden ontwikkeld voor verschillende doelgroepen of dat een doelgroepspecifieke communicatieaanpak beter aanzet tot het gewenste gedrag. Het advies dat hieruit volgt, levert bouwstenen op voor een communicatiestrategie.

MAATREGEL 37

Opstellen van een handreiking rijden onder invloed voor gemeenten en andere regionale organisaties

Ook op lokaal niveau liggen kansen voor een effectieve aanpak van rijden onder invloed. We gaan daarom een handreiking opstellen voor gemeenten om het tegengaan van rijden onder invloed integraal onderdeel te laten zijn van gemeentelijk beleid. Deze handreiking gaat in op de relatie van rijden onder invloed met ander gemeentelijk beleid (bijvoorbeeld jeugd-, horeca- of alcoholbeleid), de wijze waarop relevante gegevens kunnen

worden verzameld en praktijkvoorbeelden van voorlichting, educatie, handhaving en doelgroepenbeleid.

MAATREGEL 38

Dag van het Verantwoord Medicijngebruik in het teken van de Publiekscampagne Rij veilig met medicijnen

Voorlichting over veilig rijden met medicijnen blijft een belangrijk aandachtspunt. Niet alleen bij weggebruikers, maar juist ook bij voorschrijvers, apothekers en zorgmedewerkers. Elk jaar organiseert het Instituut voor Verantwoord Medicijngebruik de Dag van het Verantwoord Medicijngebruik om aandacht te vragen voor veilig medicijngebruik. IenW heeft ervoor gezorgd dat op 9 januari 2023 de Dag van het Verantwoord Medicijngebruik in het teken staat van veilig rijden met medicijnen.

Actielijn 15: Versterken van bestuurs- en strafrechtelijke handhaving

De politie houdt bestuurders veelal staande op basis van opvallend, verkeersgevaarlijk of excessief rijgedrag. Daarnaast wordt bij bestuurders die betrokken zijn bij aanrijdingen een blaasproef afgenomen. Als wordt vastgesteld dat een bestuurder onder invloed van middelen is, dan start het traject van de bestuurs- en de strafrechtelijke handhaving. Ten behoeve van de handhaving van middelengebruik zetten we in op de volgende maatregelen:

MAATREGEL 39

Verkenning van mogelijkheden voor herinvoering van een alcoholslot(programma)

Steeds meer onderzoeken wijzen op de effectiviteit van een alcoholslot bij de aanpak van rijden onder invloed. Daarnaast wordt in elke nieuwe auto vanaf 2022 een aansluiting voor een alcoholslot ingebouwd. Daarom starten we een verkenning naar de mogelijkheden van herinvoering van een alcoholslot(programma) in het bestuursrecht.

MAATREGEL 40

Evaluatie van de Wet Drugs in het Verkeer

Op 1 juli 2017 is de wet Drugs in het verkeer in werking getreden. Hiermee zijn voor een aantal stoffen grenswaarden gesteld voor het gebruik in het verkeer. Daarnaast is hiermee het gebruik van de speekseltester door de politie mogelijk gemaakt. In 2022 start de evaluatie van deze wet. Onderdeel van de evaluatie is of er verdere verbeteringen mogelijk zijn in de handhaving op drugsgebruik in verkeer. In 2022/2023 wordt gekeken of er naar aanleiding van de evaluatie eventuele vervolgstappen te nemen zijn.

⁸ Het Trimbos-instituut is een onafhankelijk, wetenschappelijk kennisinstituut voor mentale gezondheid, alcohol, tabak en drugs.

MAATREGEL 41

Verkennen van mogelijkheden om detectie van middelengebruik in het verkeer te optimaliseren

Niet alle middelen die de rijvaardigheid beïnvloeden kunnen momenteel met de speekseltest van de politie worden gedetecteerd. Daarom gaan we verkennen of er betere methoden zijn of kunnen worden ontwikkeld om middelen te detecteren. Lachgas is één van de middelen die nog niet is te detecteren. Momenteel doen TNO, de Universiteit van Maastricht en het Nederlands Forensisch Instituut (NFI) in opdracht van de politie onderzoek naar het detecteren van lachgas. Op basis hiervan wordt gekeken welke vervolgacties mogelijk zijn.

MAATREGEL 42

Digitale informatie-uitwisseling tussen CBR en OM verbeteren

De komende periode wordt bekeken hoe de informatieuitwisseling tussen het CBR en het OM kan worden verbeterd. Dit moet ertoe leiden dat in het strafrecht beter rekening kan worden gehouden met de maatregelen die eerder in het bestuursrecht zijn opgelegd en uitgevoerd, zodat een passende aanvullende sanctie kan worden opgelegd. Op deze manier kan de effectiviteit van de aanpak van (zware) overtreeders worden verbeterd.

MAATREGEL 43

Het optimaliseren van mededelingen van de politie richting het CBR

Het CBR is voor de uitvoering van de mededelingenprocedure afhankelijk van de instroom van mededelingen vanuit de politie. Momenteel wordt nog niet in alle gevallen waarbij daar aanleiding toe is, een mededeling gedaan aan het CBR. Het CBR en de politie werken samen om deze gegevensstroom voor alle soorten mededelingen te optimaliseren.

Monitoring

De uitvoering van de maatregelen uit het LAP 2022-2025 worden – net als bij het LAP 2019-2021 – gemonitord, zodat er continu aandacht is voor de acties, er tussentijds kan worden bijgestuurd indien nodig en voor het volgende LAP ervaring wordt opgedaan. Uw Kamer wordt hier jaarlijks – door middel van de Verzamelbrief Verkeersveiligheid – over geïnformeerd. De evaluatie van het SPV2030 vindt plaats in 2025, zoals bij de lancering van het SPV2030 is afgesproken.

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

April 2022