

Vergaderjaar 2016–2017

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

34 550 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2017

Nr. 543

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 december 2016

Ik informeer u hierbij over een aantal dossiers met betrekking tot het wegverkeer en de verkeersveiligheid. Over het aantal ernstig verkeersgewonden in 2015 en de beleidsmonitor van SWOV ontvangt u een separate brief. Daarin informeer ik u ook over mijn strategie voor de verkeersveiligheid.

In de voorliggende brief informeer ik u over diverse onderwerpen met betrekking tot de verkeersveiligheid en het wegverkeer. Het betreft afleiding in het verkeer, de campagnes in 2017, het betrekken van burgers bij het handhaven van maximum snelheden, nadeelcompensatie in verband met de afsluiting van de Merwedeburg, de medische eisen aan rijbewijsbezitters, fietsveiligheid, de evaluatie van de wet- en regelgeving over het wijzigen van tellerstand van motorrijtuigen, de proef met RFID-chips op kentekenplaten en tot slot de stand van zaken met betrekking tot mijn toezegging om u te informeren over knooppunt Hooipolder.

Afleiding in het verkeer

Afleiding door smartphones is een relatief nieuwe en belangrijke risicofactor in het verkeer, zowel in de auto als op de fiets. Dat is de reden dat het gebruik van de mobiele telefoon mijn nadrukkelijke aandacht heeft. Campagnes dragen bij aan het bewustzijn dat social media en verkeer niet samen gaan. Smartphones kunnen heel nuttig zijn in het verkeer (denk aan navigatie). Bij binnenkomende berichten is de verleiding echter groot om de telefoon ook voor andere activiteiten te gebruiken. Ik heb met KPN, Ziggo, T-Mobile, Vodafone, ANWB, VVN en TeamAlert afgesproken om met elkaar te werken aan een nieuwe sociale norm voor smartphone gebruik in het verkeer. De Bob-campagnes hebben bewezen dat zo'n aanpak mogelijk en effectief is. Het vergt echter ook de nodige tijd.

Appen in de auto met de telefoon in je hand is al verboden. Daarnaast is het verboden om het verkeer in gevaar te brengen (artikel 5 Wegenverkeerswet). Ik zal in overleg met marktpartijen aandringen op het inzetten van slimme technologie die kan bijdragen aan het verminderen van de risico's van de mobiele telefoon in het verkeer. Daarnaast is het een optie om ook het bedienen van de telefoon in een houder te verbieden.

Mobiele telefoon op de fiets

Tijdens het AO van 26 mei jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 525) heb ik u toegezegd te onderzoeken of het mogelijk is om gebruik van mobiele telefoons op de fiets te verbieden. Ik ben inmiddels gestart met het wetgevingstraject om te komen tot een verbod.

Aan diverse experts van de SWOV, Rijksuniversiteit Groningen en TNO en aan de Expertgroep verkeershandhaving heb ik de vraag voorgelegd of het mogelijk is om het gebruik van mobiele telefoons te verbieden. Daaruit bleek dat het bedienen van een touchscreen tijdens het fietsen het grootste risico oplevert. Dit betekent dat ik niet alleen handheld gebruik zou moeten verbieden, maar ook moet voorkomen dat mensen doorgaan met het bedienen van de smartphone in een houder op het stuur. Ik verwacht eind dit jaar tussenresultaten van het diepteonderzoek van VeiligheidNL onder fietsers die op de spoedeisende hulp zijn beland. Medio volgend jaar zullen de eindresultaten hiervan bekend worden. Ik hoop dat hieruit ook de rol van smartphones bij fietsongevallen zal blijken, aangezien dat zeer expliciet onderdeel van de vragenlijst is.

Ook heeft uw Kamer mij gevraagd om een evaluatie te doen naar de effecten van de nu ingezette maatregelen. Het gaat dan om de campagnes van lenM (Fietsmodus) en van partners zoals ANWB, VVN en TeamAlert. Michael Kulkens, de vader van de omgekomen jongen Tommy-Boy werkt ook heel hard aan verantwoord smartphonegebruik in het verkeer door scholieren. Zijn aanpak en ervaringen zal ik betrekken bij de evaluatie.

De informatie uit de hiervoor genoemde evaluatie en onderzoeken heb ik nodig om een wettelijk verbod op het gebruik van de mobiele telefoon op de fiets te onderbouwen. Een verbod heeft uiteraard als groot voordeel dat het een duidelijke norm neerzet. Ik zal u in 2017 informeren over het vervolg van dit wetgevingstraject.

Campagnes 2017

Voor 2017 zet ik campagnes in op de thema's Aandacht op de weg, Alcohol, Snelheid en Fietsverlichting. Aangezien de smartphone een nuttige rijtaak ondersteunende rol kan vervullen voor navigatie, maar ook voor afleiding kan zorgen zet ik in op verantwoord smartphone gebruik (social media en verkeer gaan niet samen). Dit gebeurt met tv- en radiospotjes en acties gericht op scholieren.

Voor Alcohol wil ik dit jaar naast de inzet van landelijke radiospots, de mogelijkheden uitproberen om meer online en «on the spot» communicatie in te zetten. Dat betekent dat er in 2017 geen landelijke tv-spots komen in de zendtijd van de rijksoverheid. Ik zal de effecten van deze nieuwe aanpak van de Bob-campagne monitoren.

Voor het thema Snelheid werk ik nu samen met de provincies en andere partners aan een toolkit. De communicatie moet vooral lokaal plaatsvinden omdat iedereen de regels en gevaren wel kent, maar juist op de momenten dat het extra belangrijk is een reminder kan gebruiken. De toolkit zal materialen bevatten voor gemeentelijke en provinciale wegen

en zich niet alleen richten op het naleven van de limiet, maar vooral ook op het kiezen van een verantwoorde snelheid in de geldende omstandigheden.

Voor Fietsverlichting zal lenM de partners, VVN, Fietzersbond, ANWB, BOVAG, RAI, Provincies en Politie, net als dit jaar faciliteren met een toolkit.

Betrekken van burgers bij handhaving van maximum snelheden

Uw Kamer heeft mij via de motie Van Helvert (Kamerstuk 34 300 XII, nr. 20) gevraagd of de beleving van verkeersveiligheid en de verkeersveiligheid zelf bevorderd worden, als burgers locaties kunnen aandragen waar zij van vinden dat de politie snelheidscontroles zou moeten houden. Inderdaad kan het betrekken van burgers bij verkeersveiligheid een belangrijke bijdrage leveren aan de beleving van verkeersveiligheid en de verkeersveiligheid zelf. Meldingen door burgers van verkeersonveilige situaties zijn vaak al mogelijk bij gemeenten en/of bij de politie. De politie handhaaft in afstemming met het (lokaal) gezag op die plaatsen en tijdstippen waar het effect van het optreden optimaal is. Daarbij worden signalen van de politie op basis van klachten van burgers meegenomen.

Sinds een aantal jaren heeft ook VVN een participatiepunt verkeersveiligheid ingericht. Ook ongevallendata zijn daarin opgenomen. Daardoor kunnen subjectieve meldingen van onveiligheid worden getoetst aan objectieve informatie.

Bij 40% van de buurtacties van VVN werkt VVN samen met de politie (wijkagent). Snelheid is nummer 1 in de top 10 van de meldingen. De meldingen vormen een goede basis voor de VVN om samen met politie en gemeenten te bespreken hoe meldingen een rol kunnen spelen bij snelheidshandhaving. Door te zorgen voor een goede toegang tot deze informatie kunnen gemeenten die informatie betrekken bij probleemanalyses en besluitvorming over te nemen maatregelen, bijvoorbeeld de inrichting van de weg of handhaving van de maximum snelheid. In de eerste helft van 2017 brengt VVN een rapport uit over het Participatiepunt. Dit zal inzicht bieden in hoeveel meldingen er per provincie zijn binnengekomen, waar de melding is gedaan, welke maximum snelheid daar geldt, welke verkeersdeelnemers de veroorzaker(s) en gedupeerde(n) zijn, het aantal en soort VVN Buurtacties dat is uitgevoerd en het aantal VVN Buurtlabels dat er is uitgereikt.

Nadeelcompensatie in verband met de afsluiting van de Merwedebrug

Tijdens het notaoverleg MIRT van 28 november 2016 (Kamerstuk 34 550 A, nr. 52) is de nadeelcompensatie in verband met de afsluiting van de Merwedebrug aan de orde gekomen. Daarbij is een motie ingediend door de leden Bruins en Van Tongeren (Kamerstuk 34 550 A, nr. 34), die vervolgens is aangehouden.

In verband hiermee bericht ik u dat inmiddels aan mij advies is uitgebracht over de minimumschade die moet zijn geleden om voor vergoeding op grond van de *Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014* in aanmerking te kunnen komen. De adviescommissie komt tot het advies om in dit geval een drempelwaarde van 5% in plaats van 15% van de bedrijfskosten op jaarbasis te hanteren. Het advies gaat over ondernemingen zoals vrachtvervoerders waarbij bedrijfskosten grotendeels bestaan uit transportkosten en die extra kosten hebben moeten maken door de afsluiting van de Merwedebrug. Dit advies is gericht op de transportsector omdat daarvan de meeste verzoeken zijn te verwachten, maar andere ondernemingen of burgers kunnen uiteraard ook een verzoek om nadeelcompensatie indienen.

Door bekendmaking van het advies wordt aan potentiële verzoekers meer duidelijkheid verschaft over de kans van slagen van hun verzoek. Zij kunnen dan een afweging maken of zij een verzoek tot nadeelcompensatie willen indienen. Het advies zal met een toelichting door Rijkswaterstaat worden gepubliceerd.

Medische rijgeschiktheid

Ik hecht er veel waarde aan dat mensen zo lang mogelijk vitaal en veilig kunnen deelnemen aan het verkeer. Vanuit het belang van verkeersveiligheid worden aan rijbewijsbezitters eisen gesteld op het gebied van geestelijke en lichamelijke gezondheid. Voor mij staat centraal dat rijbewijsbezitters een eigen verantwoordelijkheid hebben om te blijven voldoen aan de vereiste vaardigheden en medische geschiktheid die nodig zijn voor een veilige deelname aan het verkeer. Naar mijn mening is met het huidige systeem een goede balans gevonden, waarbij ik oog heb voor de verkeersveiligheid, zonder rijbewijsbezitters te belasten met onnodige administratieve lasten en kosten voor medische onderzoeken.

Op basis van adviezen van de Gezondheidsraad zijn diverse versoepelingen van de geschiktheidseisen in de Regeling eisen geschiktheid 2000 (hierna: de Regeling) doorgevoerd. Zo heb ik per 7 juli 2016 de eisen voor mensen met psychiatrische aandoeningen versoepeld. Het betreft onder andere meer mogelijkheden voor besturen van een bus of vrachtauto, kortere termijnen van ongeschiktheid en het niet altijd meer nodig zijn van een specialistisch rapport.

De Gezondheidsraad bracht op 24 november 2014 een advies uit over rijgeschiktheid bij gebruik van middelen die de aandacht verbeteren en slaapaanvallen voorkomen (psychostimulantia, waaronder modafinil). De Gezondheidsraad heeft het standpunt ingenomen dat rijbewijsbezitters die deze middelen gebruiken niet rijgeschikt zijn. Een uitzondering is mogelijk bij de behandeling van ADHD bij volwassenen en bij bepaalde vormen van excessieve slaperigheid overdag (narcolepsie of ideopatische hypersomnolentie). Wanneer er geen rijgevaarlijke bijwerkingen zijn (zoals overmoedigheid), bestaat in die gevallen geschiktheid. Op advies van de Gezondheidsraad heb ik door de Koninklijke Nederlandse Maatschappij ter bevordering der Pharmacie (KNMP) onderzoek laten uitvoeren naar rijgeschiktheid bij het gebruik van de hiervoor genoemde middelen voor aandoeningen die niet in de bijsluiter zijn vermeld (off-label gebruik van psychostimulantia).¹ De Gezondheidsraad heeft kenbaar gemaakt van mening te zijn dat dit rapport geen aanleiding geeft voor versoepeling van de Regeling.

De commissie Brookhuis en De Waard heeft op 6 juni 2016 een advies² uitgebracht tot verruiming van de mogelijkheden voor rijbewijsbezitters die gebruik maken van een bioptisch telescoop systeem (BTS). Een BTS is een kleine telescoop die op een brillenglas geplaatst wordt voor een beter zicht op afstand bij bepaalde oogaandoeningen. De Gezondheidsraad heeft geen opmerkingen bij het advies van de commissie. Op basis hiervan zal ik de Regeling in 2017 verlichten voor rijbewijsbezitters met een BTS. Volgend jaar zal de commissie nog een vervolgadvis uitbrengen met betrekking tot het gebruik van een BTS in het donker.

¹ Koninklijke Nederlandse Maatschappij ter bevordering der Pharmacie. Adviesrapport Psychostimulantia en Rijgeschiktheid (www.knmp.nl)

² Gebruik van een bioptisch telescoop systeem bij beroepsmatig rijden en het T-rijbewijs. Een advies tot herziening van de regelgeving. Commissie Brookhuis en De Waard Groningen, 6 juni 2016 (www.auto-mobiliteit.org/btsberoepsmatig).

Eind 2016 worden nog twee onderzoeken afgerond die in mijn opdracht worden uitgevoerd. De Universiteit van Utrecht, de Rijksuniversiteit van Groningen en de Universiteit Maastricht voeren gezamenlijk onderzoek uit naar de effecten op het rijgedrag bij langdurig gebruik van angstremmers, antidepressiva en slaapmiddelen die een gevaarlijke invloed hebben op de rijvaardigheid. Het slaap- en waakcentrum SEIN doet in samenwerking met het Leids Universitair Medisch Centrum onderzoek naar een goedkopere testmethode in de keuringsprocedure voor mensen met excessieve slaperigheid overdag. Na afronding van deze onderzoeken zal ik de Gezondheidsraad in 2017 vragen of deze onderzoeken aanleiding geven om de geschiktheidsnormen aan te passen.

Ik verwacht in 2017 drie adviezen van de Gezondheidsraad. Het betreft allereerst een verzoek om mij te adviseren over de geschiktheidsnormen voor rijbewijsbezitters met diabetes en voor rijbewijsbezitters met hart- en vaatziekten. Ook heb ik de Gezondheidsraad verzocht om een advies uit te brengen over rijgeschiktheid van personen met een curatief behandelde hersentumor.

Fietsveiligheid

Drukke op het fietspad

Het wordt drukker op de Nederlandse fietspaden. We zien een gewenste toename van het fietsgebruik (met 11% gestegen sinds 2005) zowel in stedelijk gebieden als in recreatieve gebieden. Ook zijn verschuivingen zichtbaar in het gebruik van de fietsinfrastructuur, in zowel de typen tweewielers (denk aan elektrische fietsen, bakfietsen, snorscooters etc.) als in de doelgroep die daarvan gebruik maakt (denk aan forenzen, scholieren, recreatieve fietsers, wielrenners etc.).

Deze ontwikkelingen hebben de aandacht van de wegbeheerders, want er ontstaan zo langzamerhand diverse knelpunten, niet alleen op het gebied van de verkeersveiligheid, maar ook op het gebied van comfort en doorstroming. Wegbeheerders geven aan dat maatwerk nodig is. De wegbeheerders, verantwoordelijk voor de lokale fietsinfrastructuur, hebben behoefte aan kennis om knelpunten aan te pakken. Daarom heb ik CROW opdracht gegeven in kaart te brengen waar de knelpunten liggen en welke maatregelen praktisch haalbaar zijn. De haalbaarheid en effectiviteit van maatregelen gaat CROW in de praktijk beproeven samen met andere wegbeheerders in de vorm van pilots. De aftrap van het project «Drukke op fietspaden» gebeurde tijdens het nationale Verkeerskunde Congres op 3 november 2016. Voor de zomer van 2017 verwacht ik de eerste resultaten.

Handvatten voor lokale wegbeheerders

Ik heb het CROW-Fietsberaad opdracht gegeven handvatten te maken voor lokale wegbeheerders voor het inrichten van fietsstraten. Dit zijn straten die zijn ingericht als fietsroute, maar waarop tevens auto's zijn toegestaan. In totaal zijn 29 fietsstraten in kaart gebracht en is onderzocht welke inrichting goed werkt met het oog op doorstroming en veiligheid. Dit heeft geresulteerd in een discussienota waarin een eerste aanzet staat om te komen tot goed onderbouwde inrichtingseisen. Hiervoor worden de komende maanden regionale bijeenkomsten georganiseerd. De «Discussienota fietsstraten binnen de bebouwde kom» is te vinden op de website van het CROW-Fietsberaad³.

³ www.fietsberaad.nl/fietsstraten.

Op steeds meer locaties in Nederland ontstaan in de spitsperiodes capaciteitsproblemen op fietspaden. De belangrijkste bottlenecks worden gevormd door verkeerslichten. Binnen de groentijd kan slechts een beperkt aantal fietsers worden afgewikkeld, waardoor de wachtrij oploopt. Deze problemen roepen bij wegbeheerders de behoefte op aan kentallen met betrekking tot de capaciteit van fietspaden bij kruispunten met verkeerslichten. Ik heb het CROW-Fietsberaad daarom gevraagd een handvat te ontwikkelen voor wegbeheerders. Dit heeft geresulteerd in een gebruiksvriendelijke Rekentool voor ontwerpers die bijdraagt aan de nieuwe kennis die nodig is om de ontwerprichtlijnen actueel te houden. De tool is beschikbaar op de website van het CROW-Fietsberaad.⁴

Evaluatierapport «Effecten vrijwillig helmgebruik 4–8 jarigen in Zeeland»

In Nederland leren kinderen al op jonge leeftijd fietsen. Dat gaat met vallen en opstaan. In veruit de meeste gevallen houden kinderen een schaafwond over aan zo'n val, maar in een aantal gevallen (jaarlijks meer dan 300 kinderen tot 12 jaar) leidt een val tot hoofdletsel met opname in het ziekenhuis. De provincie Zeeland heeft het initiatief genomen om te proberen dit soort letsels terug te dringen door kinderen in de leeftijd van 4 tot 8 jaar te stimuleren een helm te dragen. In de periode 2010–2015 heeft in Zeeland de fietshelmcampagne «Coole kop, helm op!» gelopen. In totaal zijn 32.000 helmen uitgedeeld en interventies gepleegd zoals toneelstukjes op school over het nut van een helm. Het is voor het eerst dat op deze wijze het dragen van een fietshelm onder jonge kinderen wordt gestimuleerd. Daarom heb ik dit initiatief gesteund door de effecten van de campagne te laten evalueren om lessen uit te trekken voor de toekomst. De evaluatie is door SWOV en VeiligheidNL uitgevoerd en gepubliceerd.⁵

De resultaten laten zien dat door actief de fietshelm te promoten de helmdracht steeg van 3% naar bijna 16% onder de Zeeuwse kinderen tussen de 4 en 8 jaar. Dit percentage is hoger dan doorgaans wordt gevonden voor campagnes die vrijwillige gedragsverandering beogen. Zodra de promotie werd gestopt daalde helaas ook weer het vrijwillig helmgebruik. Het aandeel hoofdletsels was in de provincie Zeeland lager dan in het controlegebied. Dit is alleen niet met zekerheid aan de campagne toe te schrijven. De onderzoekers geven aan dat het aantal ongevallen hoger moet liggen om hier met zekerheid uitspraken over te kunnen doen. Verder blijkt uit het onderzoek dat ouders en kinderen sterk beïnvloed worden door de sociale norm dat men in Nederland vanaf een zekere leeftijd nu eenmaal zonder helm fietst. De campagne en de evaluatie bieden handvatten om vrijwillige helmdracht bij deze doelgroep te stimuleren. Ik heb VVN gevraagd om de inzichten toe te passen in hun voorlichting aan ouders. De provincie Zeeland heeft mij laten weten na te denken over een vervolg. De resultaten geven mij geen aanleiding om een verplichting te introduceren.

Erkenning buitenlandse APK

Sinds oktober 2012 is het op basis van tijdelijke (experimenteer-)regelgeving mogelijk dat Nederlands gekentekende voertuigen bij enkele Spaanse keuringsstations terecht kunnen voor de Algemene Periodieke Keuring (APK). Hier maken jaarlijks circa 1.200 Nederlanders gebruik van. Aanleiding voor deze regeling waren verzoeken van Nederlandse personen die voor langere tijd in andere EU-lidstaten verblijven en voor de APK terug naar Nederland moeten rijden. Op basis van een andere

⁴ www.fietsberaad.nl/rekentool_fiets_vri.

⁵ <https://www.swov.nl/rapport/coole-kop-helm-op.pdf>.

juridische constructie is het al sinds 2007 mogelijk Nederlands gekentekende voertuigen in een aantal keuringsstations in België te laten keuren. Recent heeft Luxemburg zich gemeld om te bezien of tot wederzijdse erkenning van de APK gekomen kan worden. Verder lijkt er geen interesse te zijn bij andere EU-landen.

In 2018 vervalt de experimenteerregeling. De Wegenverkeerswet 1994 en onderliggende regelgeving moeten voor die tijd worden aangepast om de erkenning van de buitenlandse APK structureel vorm te geven. Uw Kamer heeft in het verleden aangegeven dat wederzijdse erkenning een voorwaarde is als de regeling structureel zou worden gemaakt. Tot op heden is het, na herhaalde pogingen, helaas niet gelukt dit te bewerkstelligen met Spanje en België. Ik zou toch graag willen doorgaan met de mogelijkheid Nederlands gekentekende voertuigen in Spanje en België te keuren, omdat dit in een behoefte van Nederlanders voorziet. Hiervoor moet de eis van wederkerigheid in deze gevallen worden losgelaten. Ik zal aanpassing van de wet- en regelgeving in gang zetten. Bij eventuele nieuwe verzoeken tot samenwerking van andere EU-lidstaten, zoals nu in het geval van Luxemburg, zal ik wederkerigheid als voorwaarde stellen.

Evaluatie wet- en regelgeving wijzigen tellerstand motorrijtuigen

Het terugdraaien van tellerstanden van motorrijtuigen veroorzaakt grote economische schade, brengt eerlijke concurrentie tussen autohandelaren in gevaar en zorgt ervoor dat consumenten worden opgelicht en wellicht ook risico's lopen. Om fraude met het wijzigen van tellerstanden tegen te gaan, is op 1 januari 2014 een wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in werking getreden, bestaande uit een verbod op het (doen) wijzigen of beïnvloeden van kilometerstanden, de creatie van een grondslag voor een registratie van tellerstanden door de RDW en de verplichting voor erkende bedrijven tellerstanden door te geven aan de RDW. Twee jaar na de inwerkingtreding moet de wijziging van wet- en regelgeving worden geëvalueerd. Adviesbureau Twynstra Gudde heeft in mijn opdracht deze evaluatie uitgevoerd. Als bijlage bij deze brief bied ik u de resultaten van de evaluatie aan⁶.

De evaluatie laat zien dat de overdracht van de registratie van tellerstanden door Nationale autopas (NAP) naar de RDW soepel is verlopen. De registratie van tellerstanden heeft aan betrouwbaarheid en zorgvuldigheid gewonnen en het aantal geregistreerde tellerstanden is toegenomen. Het aantal standen met het oordeel «onlogisch» is naar schatting gedaald van ruim 5% in het voorjaar van 2011 tot zo'n 2% in het voorjaar van 2015. Er wordt geconcludeerd dat de registratie van tellerstanden door de RDW doeltreffend en doelmatig is. Het is volgens de onderzoekers nog te vroeg om te concluderen wat het effect is van het strafrechtelijk verbod. Het is aannemelijk dat niet alleen van dit verbod, maar ook van voorlichtingscampagnes een preventief effect uit gaat. De doelmatigheid en doeltreffendheid van het verbod kan pas worden beoordeeld als enkele zaken (tenlastelegging, uitspraak, eventueel hoger beroep/cassatie) zijn afgerond.

Om de doeltreffendheid en doelmatigheid verder te verbeteren doet Twynstra Gudde enkele aanbevelingen. Door mijn ministerie en de RDW wordt momenteel bekeken of de aanbevelingen tot concrete acties moeten leiden. Ik verwacht uw Kamer hierover in het voorjaar van 2017 te kunnen informeren.

⁶ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Voor het tegengaan van fraude met tellerstanden bij geïmporteerde motorrijtuigen heb ik onlangs met mijn Belgische collega's afgesproken een pilot uit te voeren waarbij de RDW en Car-Pass tellerstanden gaan uitwisselen. Hiermee wordt ervoor gezorgd dat grensoverschrijdende tellerfraude kan worden gesignaleerd en voorlichting aan consumenten plaats kan vinden. Dit komt ten goede aan de veiligheid van weggebruikers en kan voorkomen dat consumenten worden opgelicht bij hun aankoop.

Proef met RFID-chips op kentekenplaten

Naar aanleiding van de procedurevergadering van 9 november jongstleden, heeft u mij verzocht uw Kamer te informeren over de stand van zaken van de besluitvorming rondom de proef met radiofrequency identification-chips (RFID-chip) op kentekenplaten. Sinds de zomer van 2015 hebben drie private partijen (Kirpestein, NXP en Tönnjes) een proef uitgevoerd met het gebruik van deze chip op kentekenplaten. Naar verwachting zal deze proef op korte termijn worden afgerond. Op het moment dat de resultaten van de proef bekend zijn, zal het kabinet bezien of op basis van de dan beschikbare informatie een oordeel kan worden gevormd over de toegevoegde waarde van het gebruik van RFID-chips op kentekenplaten ten opzichte van de huidige systematiek en of aanvullend onderzoek nodig is.

Daarna zal moeten worden bekeken welke gegevens met de RFID-chip kunnen worden verzameld, of het systeem voldoende waarborgen voor de bescherming van privacy kent en of de data die het systeem kan genereren voldoende beveiligd zijn.

Knooppunt Hooipolder

In mijn brief van 22 november 2016 (Kamerstuk 34 550 A, nr. 20) met de antwoorden op uw schriftelijke vragen over het MIRT-overzicht heb ik u bij vraag 17 gemeld dat ik met de provincie Noord-Brabant in gesprek ben over een beperkte extra aanpak van het Knooppunt Hooipolder. Ik gaf daarbij aan te verwachten nog voor het einde van het jaar hierover uw Kamer te kunnen informeren. Naar nu blijkt, vindt besluitvorming hierover in provinciale staten van Noord-Brabant plaats eind januari 2017. Pas daarna kan ik uw Kamer definitief hierover informeren.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus