

Van Waning

moet worden gezien? Ik heb van de eerste ondertekenaar van het amendement duidelijkheid gekregen. Nu stel ik deze vraag aan de tweede ondertekenaar.

De heer **Van Waning** (D66): De beste verdediging is de aanval en als oud-militair waardeer ik dat van de heer Lilipaly. Ik heb bij een vorige gelegenheid met nadruk gezegd dat mijn persoonlijke mening in dezen er niet toe doet omdat ik als woordvoerder van mijn fractie optreedt. Ik heb mijn sympathie voor het wetsvoorstel uitdrukkelijk terzijde gesteld. Door de horizonbepaling, met gelegenheid tot evaluatie, krijgt deze staatscommissie de gelegenheid en de tijd om duidelijkheid te verschaffen – "waarmaken" klinkt ten opzichte van een 102-jarig eerbiedwaardige staatscommissie hovaardig – over de afgelopen jaren. Het gaat ook om de wijze waarop de Raad van verkeer en waterstaat heeft geopereerd. De minister zegt met nadruk dat zij die vijftien mensen niet met deze zeer specialistische, tijdrovende, vroegtijdige voorbereiding van dit soort wetgeving wil belasten.

Ik ben blij dat een paarse coalitiegenoot, ondanks aanvallende "voorweerstand", eventueel de gelegenheid voor invoering van een termijn van drie jaar wil geven. Ik heb collega Blaauw zojuist geïnterrupteerd en dat doe je als medeondertekenaar niet zo gauw. Ik zie niet graag dat in de Handelingen wordt opgenomen dat het na drie jaar over en uit is. Voor de D66-fractie is dat beslist niet het geval. Sterker nog, ik benader het subamendement van de heer Van den Berg positief. De interruptie van de heer Lilipaly, waaruit een "over-en-uitclausule" kan worden opgemaakt, is voor mij reden om aan mijn fractie voor te stellen om wellicht ook voor het subamendement te stemmen.

De heer **Lilipaly** (PvdA): Voorzitter! Het wordt wat onduidelijk. De horizonbepaling houdt in dat de wet in het jaar 2000 expireert. De heer Van Waning geeft daar nu een geheel andere invulling aan dan de eerste ondertekenaar, want die was heel duidelijk.

De heer **Van Waning** (D66): In de toelichting staat dat deze tevens de gelegenheid biedt om na evaluatie,

bijvoorbeeld na verloop van drie jaar, door de wetgever te laten beslissen of er voldoende aanleiding bestaat tot handhaving of verlenging. Het is niet voor niets dat ik dit amendement, inclusief toelichting, heb medeondertekend.

De heer **Lilipaly** (PvdA): Begrijp ik dat u het amendement-Van den Berg voor één deel steunt en voor het andere deel uw eigen amendement, medeondertekend door de heer Blaauw?

De heer **Van Waning** (D66): Eerst wordt het amendement in stemming gebracht en daarna het subamendement. U begrijpt dat wij voor het amendement zullen stemmen. Door uw interruptie wordt de kans steeds groter dat wij ook voor het subamendement zullen stemmen.

□

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik bevind mij in een wat moeilijke situatie. Bij de vorige gelegenheid was nog een behoorlijke meerderheid van de Kamer van plan om mij niet te steunen in mijn wens – de wens van het kabinet – om de Staatscommissie voor de waterstaatswetgeving in stand te houden. Ik ben blij dat er nu toch enige bereidheid is om haar nog een kans te geven. Ik wijs op de inbreng van de heren Blaauw, Van Waning en Lilipaly.

In het wetsvoorstel heb ik voorgesteld de staatscommissie te handhaven. Men zal dus begrijpen dat ik met elk jaartje dat zij langer mag blijven bestaan, tevreden ben. Men zal mij niet euvel duiden dat ik nog iets blijer ben met het amendement van de heer Van den Berg. Ik was het meest blij geweest als beide amendementen niet nodig waren geweest. Ik lees in het amendement dat de heren Van Waning en Blaauw er nog steeds niet van overtuigd zijn dat de staatscommissie moet blijven bestaan, maar er wordt wel de mogelijkheid van een evaluatie geboden. Ik denk dat mijn opvolger dat maar moet beslissen. Wil hij dat de staatscommissie blijft bestaan, dan moet er een wetsvoorstelletje gemaakt worden om dat paragraafje weer in stand te brengen. Dat kan snel gebeuren, zeker als daarvoor op dat moment een draagvlak in de Kamer is. Ik ben er eerlijk gezegd van overtuigd dat uit de evaluatie zal

blijken dat het een nuttige club is. Als daarom gevraagd was, had ik de Kamer in het verleden wellicht een stukje van de evaluatie van de afgelopen jaren kunnen laten zien. Dan waren wij misschien tot een andere conclusie gekomen. Dat is niet gebeurd. Ik neem mij dat een beetje kwalijk. Laten wij pogen de komende periode te gebruiken om daar in elk geval goed op te letten.

Naar mijn mening zijn beide amendementen niet nodig als het wetsvoorstel gewoon wordt aangenomen. Ik ben natuurlijk het meest blij met het subamendement van de heer Van den Berg, maar uiteindelijk ben ik ook tevreden met het amendement van de heren Blaauw en Van Waning. In elk geval zal ik de degenen die van plan waren tegen te stemmen, zeer wel aanbevelen via amendering het wetsvoorstel toch aan te nemen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, dinsdag aanstaande te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een notaoverleg op 21 oktober 1996 en een algemeen overleg op 29 oktober 1996 met de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Justitie over het **Meerjarenprogramma verkeersveiligheid (24722)**.

De beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Ik herinner eraan dat dit een tweeminutendebat is. U weet allen wat dat betekent.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Was het debat dat net werd gevoerd, ook een tweeminuten-debat?

De **voorzitter**: Nee, nee. Het debat van zojuist betrof een heropening van de behandeling van een wetsvoorstel. Zoals u als ervaren Kamerlid weet, geldt daarbij geen beperking van de spreektijd. Het debat dat nu wordt gevoerd, is een tweeminutendebat. U heeft nu nog anderhalve minuut.

Stellingwerf

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Na het overleg over het verkeersveiligheidsbeleid wil ik graag twee moties indienen die beide samenhangen met de fietsverlichting. Zoals bekend, mankeert daar vaak het nodige aan en dat heeft elk jaar weer een groot aantal doden en gewonden tot gevolg.

Het lijkt mij goed beide moties direct voor te lezen, zodat ik mijn spreektijd niet zal overschrijden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- fietsers tot de kwetsbaarste verkeersdeelnemers behoren;
- de kwetsbaarheid 's avonds en 's nachts nog aanzienlijk groter is dan overdag;
- vergroting van de zichtbaarheid en herkenbaarheid van fietsers in het donker uitstekend past in het concept van Duurzaam veilig;
- het voeren van fietsverlichting die ook bij stilstand in werking is de zichtbaarheid en veiligheid van de fietser aanzienlijk vergroot;

verzoekt de regering onderzoek te doen naar de verschillende soorten fietsverlichting die ook bij stilstand in werking is en welke bijdrage een dergelijke fietsverlichting kan leveren aan een verbetering van de verkeersveiligheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Stellingwerf, Valk, Dankers, Van den Berg en Rosenmöller.

Zij krijgt nr. 7 (24722).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- fietsers tot de kwetsbaarste verkeersdeelnemers behoren;
- de kwetsbaarheid 's avonds en 's nachts nog aanzienlijk groter is dan overdag;
- vergroting van de herkenbaarheid en zichtbaarheid van fietsers in het

donker uitstekend past in het concept van Duurzaam veilig;

- met het verplicht voeren van een witte reflector aan de voorzijde van de fiets in andere landen goede ervaringen zijn opgedaan;

constaterende, dat het verplicht voeren van een witte reflector aan de voorzijde van de fiets de zichtbaarheid en herkenbaarheid van de fiets(er) en de verkeersveiligheid aanmerkelijk vergroot;

verzoekt de regering wetgeving ter introductie van een dergelijke plicht voor te bereiden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 8 (24722).



De heer **Kamp** (VVD): Voorzitter! In vervolg op het algemeen overleg over het Meerjarenplan verkeersveiligheid wil ik drie moties aan de orde stellen. Hiermee wil ik overigens niet proberen mijn collega Stellingwerf te overtroeven.

De eerste motie gaat over de handhaving. Daarmee wordt beoogd te bereiken dat in het uitvoeringsprogramma Duurzaam veilig voor de jaren 1998, 1999 en 2000 een accent op de verkeershandhaving komt te liggen en, in het bijzonder, de gemeenten daaraan te binden. De motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het voor het halen van de taakstelling voor de vermindering van het aantal slachtoffers ten gevolge van de verkeersveiligheid noodzakelijk is dat de handavingsinspanningen worden vergroot, in het bijzonder de inspanningen gericht op de handhaving van de regels betreffende de snelheidslimieten, het verbod op het rijden onder invloed en de helm- en gordel draagplicht;

voorts overwegende, dat de gemeenten op grond van de

Politiewet ervoor kunnen zorgen dat in de beleidsplannen van de politie voldoende prioriteit aan de verkeershandhaving wordt gegeven;

verzoekt de regering ernaar te streven dat concrete afspraken over de handavingsinspanningen door de politie deel uitmaken van het binnenkort vast te stellen uitvoeringsprogramma Duurzaam veilig;

verzoekt de regering voorts de door de minister van Justitie voor het voorjaar 1997 toegezegde notitie over nieuwe mogelijkheden voor de verkeershandhaving op dat moment te betrekken bij de verdere uitwerking van het uitvoeringsprogramma Duurzaam veilig voor de jaren 1998, 1999 en 2000,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden H.G.J. Kamp, Valk en Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 9 (24722).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de jaarlijkse kosten van verkeersonveiligheid (exclusief de preventiekosten) ruim 9 miljard gulden bedragen;

voorts overwegende, dat deze kosten voor een groot deel gedekt worden door de motorrijtuigenverzekeraars, de zorgverzekeraars en de sociale verzekeraars;

verzoekt de regering te streven naar een convenant met de motorrijtuigenverzekeraars en zo mogelijk ook met de zorgverzekeraars en de sociale verzekeraars, waarvan in ieder geval de volgende elementen deel uitmaken:

- de erkenning dat verkeersonveiligheid een maatschappelijk probleem is dat om een gezamenlijke aanpak vraagt;
- het samenwerken bij het verrichten van onderzoek naar de mogelijkheden voor gezamenlijk te realiseren concrete projecten gericht op vermindering van de verkeersonvei-

Kamp

ligheid en de daardoor veroorzaakte kosten;

- het op korte termijn realiseren van een gezamenlijk project in het kader van de implementatie van het concept Duurzaam veilig dat als landelijk voorbeeld kan dienen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden H.G.J. Kamp, Van Heemst en Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (24722).

De heer **Kamp** (VVD): De derde motie is verleden jaar al door de Kamer aangenomen. Daarin wordt de minister opgeroepen creatief gebruik te maken van de bijzondere verbruiksbelasting voor personenauto's. De mogelijkheid om te spelen met die belasting werd nog eens uitdrukkelijk vermeld in een beleidsnota van het ministerie van Financiën, die deze zomer in de Kamer besproken is. Ik zou de minister opnieuw attent willen maken op deze motie en haar willen uitnodigen van de mogelijkheden die haar daarin aangereikt worden, creatief gebruik te maken.

Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! Is dat onderwerp, toen de nota in de Kamer werd behandeld, door de VVD-fractie bij de staatssecretaris van Financiën aangekaart?

De heer **Kamp** (VVD): Dat is een goede vraag. Naar beste weten antwoord ik daarop ja. Mocht het anders zijn, dan zal ik dat de minister melden.

□

De heer **Biesheuvel** (CDA): Voorzitter! Door het schuiven van de Kameragenda was helaas mijn collega mevrouw Dankers die bij het notaoverleg en het algemeen overleg verkeersveiligheid het woord heeft gevoerd, niet in staat de afronding van het debat mee te maken. Aan mij is dus de eer een motie, die zij namens de fractie heeft voorbereid, in te dienen. De motie heeft tot doel een extra impuls te geven aan de doelstellingen die geformuleerd zijn over de verkeersveiligheid. De motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het bereiken van de streefcijfers van het SVV 2 inzake de verkeersveiligheid onder zware druk staat;

van mening, dat het noodzakelijk is het beleid op speerpunten intensiever in te zetten;

verzoekt de regering een extra impuls te geven aan het speerpuntenbeleid verkeersveiligheid, met name ten aanzien van de implementatie van Duurzaam veilig en ten aanzien van de handhaving,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Dankers en Biesheuvel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 11 (24722).

De heer **Biesheuvel** (CDA): Voorzitter! Zeer recent hebben wij een bericht ontvangen van het Landelijk selectie- en opleidingsinstituut voor politie.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Mag ik de heer Biesheuvel een vraag stellen? Op zichzelf is elke intensivering van het verkeersveiligheidsbeleid mij natuurlijk sympathiek. De motie klinkt mij echter zo ontzettend vaag in de oren. Kan hij een voorbeeld geven van enkele concrete maatregelen die hij op grond van deze motie graag zou zien uitgevoerd? De intentie beoordeel ik positief. Ik weet alleen niet wat de minister zich hierbij precies moet voorstellen.

De heer **Biesheuvel** (CDA): Nu wreekt het zich dat ik het debat niet heb meegemaakt. De heer Van den Berg spreekt mij misschien nog met terugwerkende kracht aan op het feit dat de voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat helaas niet in staat was dat debat te leiden. Ik heb mij echter wel zodanig voorbereid dat ik het tweede deel van het debat waarbij mevrouw Dankers namens de fractie het woord heeft gevoerd, snel heb kunnen lezen.

Als je constateert dat de doeleinden niet gehaald worden en dat er minder geld wordt uitgetrokken voor de verkeersveiligheid, dan is het op zijn minst noodzakelijk de minister in haar centrale verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid aan te sporen dat zij daaraan een extra impuls geeft. Op die manier kan zij proberen de geformuleerde doeleinden binnen bereik te krijgen. Dat is in feite de weergave van de rode lijn die mevrouw Dankers namens ons heeft verwoord en in deze motie heeft vastgelegd.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik wil het de heer Biesheuvel niet moeilijker maken dan nodig is. Het was een serieuze vraag, maar bedoelt u nu gewoon: meer geld? Zo ja, zeg dat dan, want dat staat niet in de motie. Bedoelt u meer geld of – dat is iets anders – scherpere normen. Het kan ook allebei, zodat er op sommige terreinen scherpere normen komen. Of moet de minister bestuurlijk meer investeren in overleg met andere overheden? Dat zijn allemaal verschillende mogelijkheden. Dat kan misschien ook allemaal, maar voor ons is het nu niet helder. Ik vraag met name of u "meer geld" bedoelt.

De heer **Biesheuvel** (CDA): Ook.

Voorzitter! Wij hebben uit een zeer recent bericht van het Landelijk selectie- en opleidingsinstituut voor politie begrepen dat er met betrekking tot het verkeersonderwijs bij de politieopleiding minder geld beschikbaar komt of dat dat onderwijs zelfs wordt wegbezuinigd. Wij hebben overwogen om ook op dat punt een motie in te dienen, maar alles afwegende hebben wij besloten om daar bij de behandeling van de politiebegroting op terug te komen.

De voorzitter: Voor de goede orde deel ik u mee dat ik de vrijheid heb genomen om uw naam te vermelden als medeondertekenaar van de motie, omdat slechts leden die aan het woord zijn, een motie kunnen indienen. Die aanpassing is reeds geschied.

□

De heer **Valk** (PvdA): Voorzitter! Ik dien namens mijn fractie twee moties in. Ik was van plan om één van die twee moties namens de heer

Valk

Van Heemst in te dienen, maar ik begrijp dat hij die niet mag indienen. Dan komt mijn naam er dus onder, samen met die van de heer Kamp.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de positie van (nabestaanden van) verkeersslachtoffers zowel bij de strafrechtelijke als de civielrechtelijke afwikkeling zo goed mogelijk behoort te zijn gewaarborgd;

overwegende, dat onder meer bij de belangenorganisatie van verkeersslachtoffers en bij verzekeraars moet worden nagegaan welke concrete verbeteringen in deze positie zijn aan te brengen;

verzoekt de regering een dergelijke inventarisatie te maken en deze voorzien van conclusies aan de Kamer te doen toekomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Heemst, H.G.J. Kamp en Valk. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (24722).

De heer **Valk** (PvdA): De tweede motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het onzeker is of de taakstelling met betrekking tot de reductie van het aantal verkeersslachtoffers in 2000 wordt gehaald;

van mening, dat onverkort vastgehouden dient te worden aan genoemde taakstelling;

verzoekt de regering de Kamer jaarlijks te rapporteren over de ontwikkelingen op dit terrein en aan de hand van deze rapportage aan te geven op welke terreinen er een intensivering van het verkeersveiligheidsbeleid wenselijk is om

genoemde taakstelling te halen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Valk en Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 13 (24722).

De heer **Valk** (PvdA): Met deze motie willen wij onderstrepen hoeveel waarde wij hechten aan die taakstelling en hoe noodzakelijk wij het vinden dat dit proces door de Kamer wordt gemonitord.

Mijn laatste opmerking betreft het alcoholmatigingsbeleid. Wij hebben al eerder gepleit voor verlaging van het alcoholpromillage. Minister Sorgdrager heeft in het algemeen overleg over verkeersveiligheid interessante opmerkingen gemaakt, inhoudende dat ook zij van mening is dat één glas alcohol te veel zou kunnen zijn en gevaar op de weg zou kunnen opleveren. Toch zal ik hierover geen motie indienen. Ik heb overwogen om dezelfde motie in te dienen die wij anderhalf jaar geleden hebben ingediend. Daar stonden aanvankelijk de handtekeningen onder van collega's van de fracties van D66 en het CDA. Als deze collega's alsnog zeggen dat zij er waarde aan hechten dat deze motie wordt ingediend en in de Kamer een meerderheid behaalt, ben ik natuurlijk bereid om die motie alsnog in te dienen, maar ik zie dergelijke bewegingen niet in de zaal. Gelet op het belang van het onderwerp vraag ik de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Justitie wel om een nadere notitie met betrekking tot de alcoholproblematiek in het verkeer. Daarin moeten de recente ontwikkelingen worden opgenomen en daarin moet ook worden aangegeven hoe het gesteld is met de handhavingsproblematiek en welke initiatieven denkbaar zijn om het alcoholgebruik in het verkeer verder terug te dringen, zodat er in ieder geval een moment voor de Kamer komt om de nadere discussie hierover met het kabinet aan te gaan.

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Mijnheer de voorzitter! De twee hoofdpunten van het debat over Duurzaam veilig en handhaving komen nog in verschillende vormen

terug. Er ligt ook een motie, die mede door ons is ondertekend, om bij Duurzaam veilig ook de handhaving en de concrete afspraken daarover te betrekken. Ik beperk mij nu dus tot het indienen van een motie over het voorlopig rijbewijs.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat een proefperiode voor de beginnende autobestuurder zal bijdragen aan de verkeersveiligheid;

van mening, dat van het voorlopig rijbewijs een groot preventief effect zal uitgaan;

verzoekt de regering de alternatieven voor het voorlopig rijbewijs die geschikt zijn voor de Nederlandse situatie, verder te onderzoeken, zodat binnen een jaar een definitief besluit kan worden genomen over de invoering van het voorlopig rijbewijs,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van 't Riet, Rosenmöller, Van den Berg, Dankers en Stellingwerf.
Zij krijgt nr. 14 (24722).

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Met betrekking tot het vraagstuk van de verkeersveiligheid zullen de meer structurele oplossingen moeten worden gevonden binnen het concept Duurzaam veilig, waar wij in de loop van het volgende jaar uitgebreid over komen te spreken. Dat vond ik in ieder geval wel de belangrijkste conclusie van het overleg dat wij gehad hebben.

Ik heb zelf in het overleg de aandacht gevraagd voor de maximumsnelheid op de rijkswegen. Dat was overigens niet het belangrijkste onderwerp. Ik heb er echter al wel eerder over gesproken. Ik werd daar in het overleg in gestimuleerd door minister De Boer van VROM, die daarover vorige week, weliswaar op een partijbijeenkomst, iets heeft gezegd. Toen dacht ik: ja, daar moet ik toch weer eens een keer wat mee

Rosenmüller

doen. Dat heeft mij gebracht tot het maken van de volgende motie, ook omdat ik, zeker bij de fractie van de PvdA, maar ook bij de fractie van D66, een gretigheid meende te constateren om hierover vooral in de richting van de fractie van de VVD een aantal opmerkingen te moeten maken en wel nadat de heer Kamp een aantal mondelinge vragen had gesteld aan mevrouw De Boer. Daar ging zo nadrukkelijk de suggestie van uit dat er inderdaad op de snelwegen een lagere maximumsnelheid moest komen, dat ik denk dat nu het moment is gekomen om dit te verzilveren. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat in het conceptplan van aanpak Duurzaam veilig voorstellen zijn opgenomen voor een verlaging van de maximumsnelheid op 80 km-wegen en in de bebouwde kom;

overwegende, dat voor de autosnelwegen dergelijke plannen niet voorliggen;

voorts overwegende, dat de meest recente ongevalscijfers wijzen op een toename van de verkeersonveiligheid op deze wegen;

van oordeel, dat een verlaging van de maximumsnelheid op de autosnelwegen zowel een positief effect kan hebben voor de verkeersveiligheid als het milieu en de congestie;

verzoekt de regering in het kabinetsstandpunt over het plan van aanpak Duurzaam veilig ook aandacht te schenken aan de mogelijkheden van verlaging van de maximumsnelheid op autosnelwegen en voorstellen hiervoor aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Rosenmüller. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 15 (24722).

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Mijn slotzin is de volgende. Ik heb zelf de maximumsnelheid regelmatig ingevuld met 100 km/uur. Mevrouw De Boer doet het met 90 km/uur. Als het kabinet zich vrij voelt om daartussen ergens een uitkomst te verzinnen, lijkt mij dat winst op al de drie genoemde terreinen.

De **voorzitter**: Ik complimenteer u ermee dat u naar mijn weten als eerste in staat bent geweest om mondelinge vragen te heropenen en op procedureel geheel correcte wijze daarover een motie in te dienen.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Mijnheer de voorzitter! Ik zal mij beperken tot een afronding van het debat in de vorm van commentaar op de moties.

Laat ik beginnen met de eerste motie die is ingediend door de heer Valk, mevrouw Dankers, de heer Van den Berg en de heer Rosenmüller. Daarin wordt gevraagd om een onderzoek te doen naar de verschillende soorten fietsverlichting die ook bij stilstand in werking blijven en daarbij ook de vraag te betrekken welke bijdrage een dergelijke fietsverlichting kan leveren aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Ik weet niet zeker of daar nog heel veel onderzoek voor nodig is. Ik heb zelf een fiets waar dat al op zit. Volgens mij is het ook volop te koop in Nederland. Ik zal kijken of er onderzoek nodig is. Als dat niet zo is, laat ik de Kamer de gegevens weten op basis waarvan wij een standpunt in kunnen nemen over de vraag of er verder in de sfeer van stimulering nog iets aan moet worden gedaan. Wat dat betreft heb ik met die motie geen problemen. Ik zal hem graag uitvoeren. Ik hoor nu te zeggen dat ik de motie zal uitvoeren en dat hij daarmee dus overbodig is. Zo werkt dat eigenlijk. Dat durf ik tegenwoordig echter nauwelijks meer te zeggen.

Naar aanleiding van de tweede motie van de heer Stellingwerf herhaal ik dat het in sommige landen inderdaad gebruikelijk is, maar daar zijn nauwelijks fietsers op de weg. Een fietser moet daar dus eigenlijk alles doen om zichtbaar te zijn. Immers, als je de enige bent in een omgeving met alleen maar auto's, is het van het grootste belang dat je in dat opzicht ontzettend je best doet.

Er zijn in dit land echter 16 miljoen fietsers. Bovendien zijn de effecten van het voorgestelde op de verkeersveiligheid zeer gering. Ik meen dan ook aanvaarding van deze motie te moeten ontraden.

De motie van de heren Kamp en Van Heemst en mevrouw Van 't Riet bevat de vraag of wij kunnen nagaan of wij tot een convenant kunnen komen met de motorrijtuigenverzekeraars. Ik beschouw de uitvoering van die motie als een inspanningsverplichting en kan dus niet garanderen dat het lukt. Ik doe dus wel graag mijn best om dat te bevorderen en de motie zal daarbij ten eerste helpen. Ik wil deze motie dan ook nog niet overbodig verklaren, opdat de verzekeraars weten wat de mening is van de Tweede Kamer. De motie mag wat mij betreft brede steun krijgen. Vervolgens doen wij ons best om te bereiken dat de verzekeraars enige spoed betrachten. Het is bekend dat er gesprekken met de verzekeraars gevoerd worden, alsook dat op sommige terreinen al een en ander samen gedaan wordt. Maar ik begrijp dat de indieners van de motie daarin verder willen gaan en daar heb ik geen problemen mee.

Ik weet niet zo goed wat er bedoeld wordt met "extra impuls" in de motie van mevrouw Dankers en de heer Biesheuvel. Wij zijn namelijk bezig met het actieprogramma Duurzaam veilig. Op enig moment wordt daarover een stuk naar de Kamer gestuurd met, zo hoop ik, de daarbij behorende middelen. Daar de omvang van die middelen nog niet bekend is, is het wat raar om aan te geven dat daar iets extra's bij moet. Het kan ook zijn dat ik straks moet zeggen: dat was het basisbedrag, maar dankzij de motie heb ik er nog iets opgedaan. Nee, de Kamer krijgt omstreeks het eind van het jaar het actieprogramma Duurzaam veilig.

Eerlijk gezegd, meen ik de indieners te moeten vragen om die motie aan te houden of bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat een amendement in te dienen waarmee middelen beschikbaar worden gesteld voor het implementatietraject Duurzaam veilig. Ik vind het dus wat raar om daar in een motie om te vragen. De begroting komt nog aan de orde. Ieder Kamerlid kan bij de behandeling daarvan dus gewoon vragen om geld te reserveren voor Duurzaam veilig. Tegen deze achtergrond vraag

Jorritsma-Lebbink

ik de indieners om de motie niet in stemming te brengen en een ander moment af te wachten. Bovendien vraag ik de indieners om, als het om geld gaat, daar bij de begrotings-behandeling op terug te komen. Dat is volgens mij het moment waarop de Kamer invloed heeft op de beschikbare financiële middelen voor Verkeer en Waterstaat.

De motie van de heer Valk en mevrouw Van 't Riet over het jaarlijks rapporteren over de ontwikkelingen op dit terrein voer ik al jaren uit. Immers, ieder jaar worden in het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport én in de toelichting op de begroting de cijfers over verkeersveiligheid opgenomen. Het lastige is evenwel dat in de motie gesuggereerd wordt dat er een rechtstreekse link te leggen is tussen maatregelen en het aantal slachtoffers. Ik zou willen dat het nog zo simpel was! Dat was een aantal jaren mogelijk, bijvoorbeeld bij de invoering van de plicht voor bromfietzers om helmen te dragen en de plicht om gordels te dragen. Met die maatregelen had je een heel grote invloed op vermindering van het aantal doden. Het lastige is nu dat het geheel veel diffuser is geworden. Het gaat nu om het halen van de doelstelling met wat er nu wordt bedacht en uitgevoerd in het kader van Duurzaam veilig. De vraag is echter of er een concrete maatregel bedacht kan worden die resulteert in een vermindering van het aantal doden. Als dat zo was, hadden wij die gisteren al ingevoerd, maar helaas is dat niet het geval. Ik ben het wel met de indieners eens dat wij de ontwikkelingen goed moeten volgen en dat doen wij ook.

De heer **Valk** (PvdA): Maar toch moeten wij de laatste tijd constateren dat het gevaar dreigt dat de taakstelling voor het jaar 2000 (reductie van het aantal verkeersslachtoffers met 25%) niet gehaald wordt.

Ik denk dat het van groot belang is dat vanuit de Kamer deze ontwikkeling wordt gemonitord. Het gaat er niet alleen om dat die cijfers ook nog een keer in andere bronnen worden opgenomen. Het gaat er ook om aan de hand van zo'n rapportage, gekoppeld aan de vraag welke intensiveringen mogelijk en noodzakelijk zijn, indien de taakstelling niet gehaald wordt, als Kamer extra betrokken te worden bij deze

gang van zaken. Zo is de motie bedoeld.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik moet daar toch iets over zeggen. Wij zijn bezig met het actieprogramma Duurzaam veilig. Wij weten uit alle onderzoeken dat waarschijnlijk de belangrijkste methode om het aantal doden en gewonden substantieel naar beneden te krijgen, is om die plekken in die gemeenten veiliger zien te krijgen. En het is niet alleen het aantal doden, laten wij ons ook nog eens zorgen maken over de 50.000 gewonden die er vallen. Daar hoort nog een stukje bij, als wij denken aan het aantal doden door alcohol en het niet dragen van de gordel. Als wij in de sfeer van de handhaving en voorlichting beter omgaan met die twee problemen, valt er nog een heel stuk winst te halen. Daar ben ik mee bezig. U krijgt in december dat actieprogramma. Wij doen daar dat schepje bovenop, om te bevorderen dat wij de vermindering van het aantal doden wel halen.

De heer **Valk** (PvdA): Deze motie is niet tegen u gericht, deze motie is in het belang van ons allemaal.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U krijgt dus die rapportage al. Die krijgt u elk jaar. Die moet ook in de begroting worden opgenomen. Dat is overigens ook het moment waarop wij het weten. Het aantal slachtoffers van het jaar ervoor, gecorrigeerd voor allerlei fouten die gemaakt worden en dergelijke, weet je ongeveer halverwege het jaar daarop. Het wordt dus in elk geval gerapporteerd. De vraag in hoeverre een intensivering nodig is, hoort ook bij de begroting thuis. Daarin worden namelijk ook de geldmiddelen gereserveerd.

De leden Van 't Riet, Rosenmöller, Van den Berg, Dankers en Stellingwerf hebben een motie ingediend over het voorlopig rijbewijs. Ik dacht dat wij dit debat hadden gehad. Wij hebben verleden jaar een discussie gehad over het voorlopig rijbewijs, gekoppeld aan punten. Wij hebben toen geconcludeerd – en de Kamer met ons – dat een puntensysteem in Nederland niet haalbaar is vanwege de lex-Mulder. Wij hebben toen de alternatieven gepresenteerd die wij daarvoor wensten in te voeren. Wij zitten middenin het implementatieproces van het aanspreken van

bestuurders, jonge bestuurders, maar het liefst alle bestuurders, op hun verantwoordelijkheid voorover het gaat om zware overtredingen. Dat is dus ons antwoord, zoals in sommige andere landen puntensystemen zijn ingevoerd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik wil het debat uit het algemeen overleg niet herhalen, maar het accent lag op preventief en begeleidend, eventueel met bepaalde cursuspakketten. Ik heb daarom ook het voorbeeld van Drenthe genoemd. Australië is ook een voorbeeld. Het is niet mijn bedoeling om de lex-Mulder uit te kleden. Ik heb dat ook gezegd. Wij hebben niet een discussie gehad over het voorlopig rijbewijs, maar over het puntensysteem. Drie jaar geleden hebben wij deze discussie ook gevoerd, met name over loskoppeling van puntensysteem en voorlopig rijbewijs. Er ligt een onderzoek met verschillende opties. Mijn vraag aan u is om dat onderzoek uit de la te halen. Kijk eens wat daaruit geëvalueerd is. Wij hebben er nooit over gesproken. Naar aanleiding van dat verhaal wil ik graag dat u met een voorstel komt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wil de boel nog wel een keer bekijken, maar voorzover ik weet, was het antwoord verleden jaar het antwoord op dat onderzoek. Ik zal het nog eens bekijken, zeker dat Drentse verhaal. Ik laat u daar nader over horen.

Dan kom ik ten slotte bij de motie van de heer Rosenmöller. Het is inderdaad waar dat op een aantal plekken het afgelopen halfjaar het aantal slachtoffers is toegenomen op de rijkswegen. Mijn antwoord daarop zou zijn dat wij de handhaving op de rijkswegen moeten verbeteren. Wij zijn daar heel hard mee bezig op technologisch en innovatieve wijze. Ik geloof niet dat een verlaging van 100 km/uur naar 90 km/uur daar een grote bijdrage aan zal leveren. Wij hebben al moeite genoeg met de handhaving op de 100 km-gedeelten. Op 120 km-gedeelten gaat het prima. Dat is zeer goed voor de verkeersveiligheid. Vergelijk de cijfers voor onze autosnelwegen met die van het Duitse autosnelwegennet. Ik ben er nog steeds voor om te zorgen dat automobilisten zich zo gemotiveerd mogelijk aan de maximumsnelheid houden. Onze ervaring is dat dit voor een groot deel lukt voor de 120 km/uur. Daarvoor hoeft je geen grote

Jorritsma-Lebbink

handhavingsinspanningen te verrichten.

Bij de 100 km-wegen is het al een stuk moeilijker, omdat het daar niet altijd vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen gemotiveerd wordt, maar ook vanuit milieuoverwegingen. Dat maakt het lastiger in de sfeer van de handhaving en laten wij nu oppassen om te snel een te lage snelheid voor te schrijven. Daarbij zou ik er overigens op willen wijzen dat in Samen werken aan bereikbaarheid voorgesteld wordt om in de Randstad bij de dynamische verkeersbeïnvloeding tijdig de snelheid te laten zakken, zodat de capaciteit een beetje groter wordt. Dat helpt natuurlijk ook voor de verkeersveiligheid, doordat de files dan niet te snel ontstaan, waardoor die klappen achterop kunnen worden voorkomen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Het gaat hier natuurlijk om het verlagen van de snelheid op de 120 km-wegen; dat zal de minister van Verkeer en Waterstaat duidelijk zijn. Soms heb je het idee dat het kabinet echt met één mond spreekt, maar soms is het ook duidelijk dat dit niet het geval is. Het minste dat ik verwacht had van de minister, was dat zij op basis van die motie zou zeggen: ik zal eens met mevrouw De Boer gaan spreken over de vraag wat nu de reactie van het kabinet hierop zou moeten zijn. Misschien mag ik het dan toch zo verstaan en anders hoop ik dat de Kamer deze discussie binnen het kabinet afdwingt, want veel meer is het niet, maar het is wel een signaal met een richting.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Toevallig had ik dinsdagmiddag even geen afspraak, want ik moest er rekening mee houden dat ik wellicht ook mondelinge vragen zou moeten beantwoorden. Ik heb toen op televisie de mondelinge vragen aan en de antwoorden daarop van mevrouw De Boer gezien. Dat is voor u misschien een beetje jammer, maar voorzover ik begrepen heb, heeft mevrouw De Boer juist gezegd dat zij graag een interne partij-discussie wil voeren, omdat ook binnen haar partij de meningen daarover verdeeld zijn, alvorens zij daar in het kabinet enige actie op onderneemt. Wat dat betreft hoeven wij niet met verschillende monden te spreken. Er is terzake absoluut geen intentie van het kabinet om dit soort

voorstellen in deze kabinetsperiode aan de Kamer te doen.

Ik moet u zeggen dat ik ook niet van plan ben om dat te doen, juist omdat wij nog veel te hard moeten werken om te zorgen dat de handhaving van de 120 km- en de 100 km-wegen op een voldoende en adequate wijze gebeurt, want dat moet wel gebeuren. Ik wil ook graag dat via de verkeersregels mensen zich een wat beter gedrag aanmeten, en dan moet je naar mijn mening een snelheid voorschrijven waarbij mensen ook nog het gevoel hebben dat het van enig realisme getuigt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het kan hier niet gaan, voorzitter, om het vraagstuk van gebrek of geen gebrek aan realisme, want op veel wegen is er een 100 km/uur-snelheidsgrens en dat is niet irreëel. Als het hier gaat om het gaan van 120 km/uur in de richting van 100 km/uur of, zoals mevrouw De Boer zei, 90 km/uur – daar heb ik nog nooit over gesproken; in die zin heeft zij ons "groen" ingehaald en dat gebeurt niet zo vaak – dan is dat een signaal. Als minister Jorritsma dat niet wil, hebben wij een meningsverschil; dan zullen diegenen in de Kamer die in de richting van mevrouw De Boer ondersteuning gaven en in de richting van de VVD kritisch waren, hun stemgedrag met betrekking tot de motie duidelijk moeten maken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Misschien mag ik een opmerking maken in uw richting, naar aanleiding van wat u in het begin zei, namelijk dat het reëel zou zijn om van 120 km/uur naar 100 km/uur te gaan. Onze constatering is dat de 120 km-wegen redelijk gehandhaafd kunnen worden en dat daar zo'n 87% à 88% van de mensen zich er gewoon aan houdt, zonder dat wij dat hoeven te handhaven. Het betekent dat je handhavingsinspanning daar op een normaal peil kan zijn, terwijl dit bij de 100 km-wegen knap wat ingewikkelder is. Dan zeg ik: laten wij nu eerst maar eens proberen om op die gedeelten waar wij 100 km/uur hebben voorgeschreven, er via het handhavingsregime voor te zorgen dat de mensen er zich aan houden, in plaats van dat wij nu alweer pleiten voor een vergroting daarvan of voor een totale invoering van 100

km/uur op het hele autosnelwegen-net.

□

Minister **Sorgdrager**: Voorzitter! Er zijn nog twee moties die wat meer op mijn terrein liggen.

De eerste is de motie van de heer Van de Camp, de heer Valk en mevrouw Van 't Riet over de handhavingsinspanningen. Ik denk dat ik die motie inderdaad kan uitvoeren, zodat ik daar geen bezwaar tegen heb. Het betekent dat wij in de toekomst zullen bekijken of bij de verdere uitwerking van het uitvoeringsprogramma Duurzaam veilig ook de nieuwe mogelijkheden van verkeershandhaving betrokken kunnen worden. Wat betreft het ernaar streven dat er concrete afspraken over handhavingsinspanningen door de politie gemaakt worden, merk ik op dat dit al gebeurt door het openbaar ministerie, dat juist in de beleidsplannen concrete handhavingsinspanningen afspreekt op basis van de leidraad verkeershandhaving. In die zin ligt het ook wel in elkaars verlengde.

De andere motie is van de heer Van Heemst, de heer Kamp en de heer Valk, en gaat over de verkeersslachtoffers. Er wordt gevraagd om een inventarisatie te maken van verbeteringen die mogelijk zijn in de positie van verkeersslachtoffers en/of hun nabestaanden. Wij hebben in het algemeen overleg even gesproken over de verkeersaansprakelijkheid. Ik constateer toch dat het misschien niet helemaal duidelijk was. Dat is natuurlijk een van de elementen. Misschien zijn er nog andere. Wij zullen inderdaad proberen om er een inventarisatie van te maken en kijken wat er eventueel mogelijk is. Ik heb dan ook geen bezwaar tegen aanneming van deze motie.

De heer **Valk** (PvdA): Voorzitter! Ik heb gevraagd om een nadere notitie over recente ontwikkelingen op het gebied van alcohol en verkeer, mogelijkheden om de handhaving op dat gebied aan te scherpen, enzovoort. Ik interpreteer het zwijgen van de minister daarover als een toezegging. Ik neem dan ook aan dat de Kamer zo'n notitie tegemoet kan zien. Dat heb ik niet vervat in een motie, want dat leek mij toch overbodig.

Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Sorgdrager

Voorzitter! Wij zorgen ervoor dat ook die notitie naar de Kamer gaat.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, dinsdag aanstaande te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het plan van aanpak n.a.v. de Parlementaire enquête opsporingsmethoden (24072, nr. 89).**

(Zie vergadering van 6 november 1996.)

De beraadslaging wordt hervat.



Minister **Sorgdrager**: Mijnheer de voorzitter! Het werk van de parlementaire enquêtecommissie opsporingsmethoden werd in het voorjaar afgerond met het debat tussen uw Kamer en de commissie, het debat tussen uw Kamer en de regering en de besluitvorming over de beslispunten. Er was reden om dat moment als een markering te beschouwen. Veel meer dan als een einde aan de discussie beschouwde ik, en uw Kamer overigens ook, het debat als het begin van een wellicht nog belangrijker en in elk geval nog ingrijpender traject, namelijk het op orde brengen van de kaders en de organisatie van de opsporing.

De regering beseft heel goed hoe ingrijpend dat proces is en met hoeveel onzekerheden dat gepaard gaat. Wat de commissie met indringendheid en nauwkeurigheid aan het licht heeft gebracht, is dat de alertheid tot bescherming van de rechtsstaat bij die organen die de samenleving daartoe in het leven heeft geroepen, met name de politie en het openbaar ministerie, geen vanzelfsprekendheid was. Onvoldoende hebben wij beseft dat nieuwe, zeer ernstige vormen van criminaliteit alleen effectief kunnen worden bestreden indien de normering, de organisatie en de gezagsrelaties worden aangepast. Het gebrek hieraan heeft geleid tot ontsporingen.

Collega Dijkstal en ik zijn ons ten volle bewust van de omvang van de werkzaamheden die nodig zijn om recht te doen aan het geconstateerde. Wij delen dat bewustzijn overigens met vele anderen. Dat bewustzijn strekt zich ver over de grenzen van onze departementale organisaties uit. Politiefunctiefunctionarissen, korpsbeheerders en zeker niet in de laatste plaats het openbaar ministerie werken hard mee. De geconstateerde feiten zijn van dien aard, dat het lange tijd zal vergen voordat wij kunnen zeggen dat het werk gereed is. En ook dan nog zal het permanent aandacht verdienen. Het proces brengt onvermijdelijk onzekerheden met zich, in het bijzonder voor de mensen die het werk moeten doen, voor politiefunctiefunctionarissen en ook voor officieren van justitie. Dat is ook onvermijdelijk, zeker nu wij relatief kort bezig zijn met dat uitvoeringsproces. Onze lijn is echter een heldere. Wij hopen dat dit voor uw Kamer maar zeker ook voor de mensen in de praktijk lopende het proces steeds duidelijker wordt.

Ik wees er in het debat met uw Kamer van mei jongstleden op dat voorafgaande aan het rapport van de commissie al belangrijke maatregelen waren genomen. Ik noemde toen achtereenvolgens:

- de start die was gemaakt met de reorganisatie van het openbaar ministerie;
- de zogenaamde doorlichtingsoperatie; dat was het besluit van de vergadering van procureurs-generaal van eind 1994 om bij de lopende onderzoeken van regionale, interregionale en districtelijke rechte teams te bekijken welke methoden in de verschillende onderzoeken werden gehanteerd;
- de installatie van de centrale toetsingscommissie;
- het in nauw overleg met het college aanscherpen van het beleid ten aanzien van het doorlaten (juni 1995);
- de actualisering van de CID-regeling in 1995.

Met de Kamer was ik in de eerste plaats van mening dat een verdergaande normering van de opsporing noodzakelijk was. Ik zegde toe om sneller dan normaal met wetgevingsvoorstellen te komen. Immers, de parlementaire enquêtecommissie heeft een enorme hoeveelheid materiaal verstrekt en is met duidelijke voorstellen gekomen.

Gisteren zijn door bijna alle woordvoerders vragen gesteld over dat tempo van wetgeving. Met de Kamer vind ik het van groot belang dat de wetgeving spoedig totstandkomt. Uit de diverse opmerkingen over de planning van de wetgeving blijkt echter dat er een onjuiste indruk is ontstaan over de termijn van consultatie. Het in het plan van aanpak vermelde tijdsbestek van negen maanden omvat niet alleen de consultatie, maar ook de periode, waarin de Raad van State over het wetsvoorstel adviseert, en de verwerking van dat advies. Daarna kan het wetsvoorstel aan deze Kamer worden toegezonden. We hebben niet precies willen inplannen hoeveel tijd de Raad van State nodig heeft om over dat wetsvoorstel te adviseren. Dat is immers vooraf niet te zeggen, maar normaal is toch wel vier à vijf maanden.

De heer **Dittrich** (D66): Is er contact geweest met de Raad van State, of deze de toevloed van wetgeving überhaupt wel aankan om binnen een redelijke tijd te kunnen adviseren?

Minister **Sorgdrager**: Dat doen wij nooit van tevoren. Men weet natuurlijk dat het eraan komt. Elke week gaan er wetsvoorstellen voor advies naar de Raad van State, dus dit is geen bijzondere extra toevloed. Gerekend moet worden op gemiddeld vijf maanden.

De voorbereidingen voor het wetsvoorstel, waarin de belangrijkste bijzondere opsporingsmethoden en de definitie van "opsporing" zullen worden opgenomen, zijn overigens al in een vergevorderd stadium. De teksten liggen intern al ter bespreking voor. Begin 1997 zal de conceptwetgeving dan ook, conform het plan van aanpak, gereed zijn.

Tot zover de planning van de tweede tranche van de wetgeving. De eerste tranche is de CID-wetgeving. In september is het eerste ontwerp-wetsvoorstel terzake in consultatie gegeven. Het is het voorstel tot wijziging van de Wet politieregisters, waarvoor collega Dijkstal medeverantwoordelijk is. Hierin zijn opgenomen de normering van de registers van de CID en de criteria voor opname van persoonsgegevens in die registers. Hiermee zal een einde worden gemaakt aan de onduidelijkheid over het begrip "CID-subject".