

Vergaderjaar 2006–2007

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 54

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 28 juni 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 6 juni 2007 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 april 2007 inzake het aantal verkeersdoden in 2006 (29 398, nr. 50);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 april 2007 houdende kerncijfers verkeersveiligheid, editie 2007 (VW-07-212);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 juni 2007 inzake maatregelen verkeersveiligheid; voortgang beleid (29 398, nr. 52);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 juni 2007 inzake maatregelen verkeersveiligheid; toelichting aanpak black spots (29 398, nr. 53).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Cramer** (ChristenUnie) is blij met de dalende trend van het aantal verkeersdoden. Het aantal verkeersdoden kan volgens de SWOV (Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid) alleen nog meer dalen door een extra investering in het onderliggende wegennet. Hoe ziet de minister dit? Opvallend is de stijging van het aantal fietsers onder de verkeersdoden. De bewindsman kondigt in zijn brief een samenhangend pakket van maatregelen aan om het fietsen veiliger te maken. Wanneer kan de Kamer dit pakket tegemoet zien? Een onderdeel hiervan is het zogenoemd «bellen op de fiets». Wat is het resultaat van het onderzoek hiernaar? De minister noemt verder in zijn brief het Platform Dode Hoek Amsterdam, door onder andere het plaatsen van bolle spiegels op kruispunten te bevorderen. Is hij bereid dit initiatief landelijk uit te zetten? Door de vergrijzing komen er steeds meer 45km-voertuigen op de weg. Dit kan op de doorgaande wegen en met name buiten de bebouwde kom tot gevaarlijke situaties leiden. Vaak wordt in zo'n geval een gesloten verklaring gebruikt met het zogenoemde C9-bord. Dit kan tot onwenselijke situaties leiden omdat belangrijke voorzieningen slecht bereikbaar worden. Kent de minister deze problematiek en ziet hij mogelijkheden om

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), ondervoorzitter, Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Besselink (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Crone (PvdA), Van Baalen (VVD), Smeets (PvdA), Van Gijls-wijk (SP), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

de zichtbaarheid van brommobielen in het verkeer te vergroten? De scheepvaart streeft een verbod van brommobielen op fiets- of voetgangersponton na. Dit kan een grote beperking inhouden voor de mobiliteit van deze groep. Zijn er dwingende redenen om aan dit verbod vast te houden of is de bewindsman bereid de regelgeving op dat punt te heroverwegen?

Goed verlichte wegen dragen bij aan de verkeersveiligheid. Jaarlijks neemt de hoeveelheid kunstlicht 's nachts langs de rijkswegen met circa 6% toe. Langs de A50 wordt binnenkort gewerkt met een «intelligente» verlichting. Hoe lang werkt deze verlichting 's nachts? Is het nodig om alle rijkswegen 's nachts te verlichten?

Het streven is om de dienstverlening aan de ruim 9 miljoen rijbewijshouders te verbeteren. Wil de minister ook de regelgeving onder de loep nemen? Mensen lopen bij het CBR tegen een bureaucratische muur aan, mede als gevolg van te starre regels. Volgens een bericht in het AD van vandaag krijgt Armand van Wingerden uit Krimpen a/d IJssel zijn rijbewijs pas terug nadat hij een gevaarlijke hersenoperatie heeft ondergaan wegens een kleine hersenbloeding in het verleden. Het medisch advies luidt: niet opereren. Het risico op herhaling is klein, terwijl de operatie gevaarlijk is. Omdat de heer Van Wingerden dit eerlijk aan het CBR meldde krijgt hij zijn rijbewijs niet terug en dreigt hij zijn baan te verliezen. Het CBR kan niet anders en de Raad van State stelt dat de wet niet voorziet in dit soort situaties. Wil de minister de wet op dit punt heroverwegen en wil hij een voorstel indienen waarin de risicoafweging van specialisten in de afweging van het CBR kan worden meegenomen?

Er zijn klachten van mensen die ooit hun rijbewijs in Nederland hebben gehaald en later jaren in Zuid-Afrika hebben gewoond. Zij moesten hun rijbewijs in Zuid-Afrika omruilen. Teruggekomen in Nederland, mochten zij een jaar rijden op een tijdelijk rijbewijs. Daarna was de oplossing: terug naar Zuid-Afrika of hier opnieuw rijexamen doen. Is de bewindsman het met de heer Cramer eens dat dit niet van ouderen gevraagd kan worden die bovendien hun rijbewijs ooit in Nederland hebben gehaald?

Het aantal bestuurders dat zich in de weekendnachten niet aan de wettelijke alcohollimiet houdt is een fractie toegenomen. De heer Cramer steunt de heer De Rouwe die publiekelijk ervoor gepleit heeft om de educatieve maatregel alcohol en verkeer sneller toe te passen. Graag een reactie op dat pleidooi. Ziet de minister mogelijkheden voor het aanscherpen van de regels voor mensen die opnieuw in de fout gaan? Is het mogelijk om het Europese onderzoek naar drugstests te versnellen?

Uit antwoorden op Kamervragen over het boekje Ontsnapt uit de dode hoek van Paul van Loon blijkt dat 85 scholen het niet hebben uitgedeeld en een reactie naar de minister hebben gestuurd. Uit de media blijkt dat ook scholenkoepels hebben gereageerd. Het aantal scholen dat dit boekje niet heeft gebruikt zal dus groter zijn. Er zijn andere manieren om de verkeersveiligheid onder de aandacht te brengen dan een boek dat gaat over het verzamelen van aangereden kinderzieltjes. De minister zegt dat de keuze voor Van Loon voortkomt uit de waardering van kinderen voor zijn boeken en dat geen uitgebreide pedagogische toets heeft plaatsgevonden. Het verhaal loopt goed af en kinderen zouden niet bang worden gemaakt. De ChristenUniefractie vindt deze redenering te gemakkelijk. Kinderen kunnen wel degelijk nadat ze een eng boek hebben gelezen nachtmerries krijgen, al loopt het goed af. Zelfs een beperkte pedagogische toets kan bij dit boek twijfels doen rijzen die aanleiding geven tot een uitgebreidere toets. Wat is de reactie van de minister?

Volgens een krantenartikel is vanochtend een gesprek gevoerd tussen de Vereniging van gereformeerd schoolonderwijs en het ministerie. Is de minister bereid om in de toekomst koepelorganisaties van scholen bij deze projecten in het voortraject te consulteren?

De heer **De Rouwe** (CDA) complimenteert de minister met de wederom dalende cijfers over verkeersslachtoffers. Deze trend zet sinds 1970 door. Toch is alertheid geboden omdat de daling stagneert. Werken aan verdere verkeersveiligheid is een zaak van alle overheden en betrokken instanties. De CDA-fractie ziet een rijksoverheid die zorgt voor wetgeving, handhaving en een coördinerende rol bij afspraken met decentrale overheden. Hoe staat het met de decentrale overheden en de gewenste afspraken over doelstellingen per regio? Klopt het dat er nog steeds geen regionale doorvertaling is van de in de Nota mobiliteit geformuleerde doelstellingen? In de cijfers over 2006 ziet de heer De Rouwe geen onderscheid. Klopt dat? Is het mogelijk hieraan bij de volgende rapportage aandacht te besteden?

Met de automobilist gaat het goed, met zijn omgeving minder. De heer De Rouwe vraagt speciale aandacht voor fietsers, ouderen en kinderen in de leeftijdscategorie van 12 tot 15 jaar. De CDA-fractie wil een nader onderzoek naar de ongevallen met fietsers omdat dit ook gemeenten kan helpen om een beter beleid te maken. Welke rol ziet de minister voor zichzelf weggelegd om gemeenten te helpen bij fietsvriendelijk beleid? Verkeerseducatie is voor jongeren een nuttige vorm van onderwijs. Op de basisschool wordt hieraan in veel gevallen aandacht besteed, maar dit wordt minder in het voortgezet onderwijs. Dat is vreemd, want de afstand tussen jongeren en huis neemt toe als zij naar het voortgezet onderwijs gaan. Scholen zijn niet de enige die verantwoordelijk zijn voor verkeerseducatie. Ook ouders hebben hierbij een belangrijke taak.

Ondanks succesvolle campagnes, zoals de BOB-campagne, kruipen nog steeds te veel mensen met alcohol op achter het stuur. Dit is onbegrijpelijk en acceptabel. De CDA-fractie steunt het initiatief van de minister om het alcoholslot zo spoedig mogelijk in te voeren. Er is echter meer nodig. Het slot is een goed middel om de «draaideuralcoholisten» aan te pakken, maar de CDA-fractie wil beginnen met de groepen waarbij zich de grootste problemen voordoen. Met name jonge en beginnende bestuurders zijn oververtegenwoordigd bij de groep slachtoffers en betrokkenen bij alcoholongevallen. Niet alleen lopen de jonge bestuurders door gebrek aan ervaring nuchter al een groter risico op een ongeval, bij jonge onervaren drinkers neemt het ongevalrisico na alcoholgebruik sterker toe dan bij oudere, meer ervaren drinkers. Wil de minister om deze redenen de bestaande verplichte alcoholcursus voor beginnende bestuurders aanscherpen? Deze cursus is verplicht bij een overtreding van 0,8 promillage, terwijl een 0,2 promillage is toegestaan. Kan de minister toezeggen dat de norm voor de cursus wordt teruggebracht naar 0,2?

De SWOV geeft aan dat het drugsgebruik onder automobilisten de afgelopen 20 jaar is toegenomen. Uit een vrijwillig onderzoek van de SWOV blijkt dat van de 893 afgenomen monsters, 6,4% positief was. Een recent onderzoek in Tilburg naar gewonde bestuurders toont aan dat bijna 20% positief was. Er bestaan over 2006 geen cijfers over drugsslachtoffers in het verkeer. Ontbreekt hiervoor een onderzoeksmethode? De CDA-fractie wil in de toekomst graag hierover cijfers zien.

Onwenselijk en onbevredigend is het dat Nederland niet beschikt over geschikte drugstests in het verkeer. Waarom hebben Amerika, Duitsland en Polen deze drugstests wél? Wil de minister dezelfde inspanning vertonen bij het invoeren van drugstests in 2007 als bij het alcoholslot? Nieuwe ontwikkelingen rondom bijvoorbeeld speekseltests laten zien dat binnen acht minuten kan worden aangetoond of iemand drugs heeft gebruikt. Wil de bewindsman samen met zijn collega's een minimumnorm opstellen voor het gebruik van drugs in het verkeer?

De komende tijd wordt met de bewindsman nog gesproken over het puntenrijbewijs, de snelheid van caravans en de APK-keuring. De heer De Rouwe bedankt hem voor zijn toezegging om de APK-keuring voor oldtimers per 1 januari 2008 af te schaffen. Het puntenrijbewijs is een

goede zaak, de frequentie van de APK-keuring kan omlaag en de snelheid voor caravans kan omhoog.

Mevrouw **Roefs** (PvdA) zegt dat Nederland een verkeersveilig land is, hoewel de dalende trend in het aantal verkeersslachtoffers stagneert. Het aantal gewonden in ziekenhuizen daalt nauwelijks en er is een stijging van het aantal fiets-slachtoffers. Twee groepen moeten extra aandacht krijgen: de jongeren en de ouderen. Er is veel onderzoek gedaan naar jongere verkeersgebruikers. Bekend is dat bij deze groep sprake is van een gebrekkige risico-inschatting hetgeen te wijten is aan de groei van de hersencellen. Veel van wat is geprobeerd, de grens van 0,2 promille, het beginnersrijbewijs en campagnes, helpt niet echt. Wellicht komt dit ook omdat gestraft wordt na een overtreding. De PvdA-fractie pleit voor een andere houding die mensen aanspreekt op een eigen verantwoorde rijstijl. Zij stelt voor nu het begeleid rijden te introduceren. Dit betekent dat men op zijn 17de een tijdelijk rijbewijs kan halen. Op de 18de verjaardag wordt dit omgezet in een echt rijbewijs. In de tussentijd kan rijervaring worden opgedaan, bijvoorbeeld onder begeleiding van een ouder boven de 30 jaar en met minimaal 5 jaar rijervaring, althans, volgens de afspraken in Duitsland. De Verkeerswet kent een experimenteel artikel. Waarom kan niet vanaf 1 januari 2008 het beginnersrijbewijs worden geïntroduceerd? De minister gaat over de groep ouderen in gesprek met de betrokken organisaties. Mevrouw Roefs staat positief tegenover het idee van fietslessen, hoewel zij het beeld dat de oorzaak van verkeersongelukken bij ouderen ligt tegenspreekt. Een botsing met een SUV levert zesmaal meer kans op een dodelijk ongeval op. Nog steeds kan men een bullbar op zijn auto laten bevestigen en nog steeds zijn opvoersetjes voor bromfietsen te verkrijgen. Wat doet de minister aan de verkoop van deze ongewenste zaken? Wil de minister een opsomming geven van de bevoegde gebruiker van specifieke vervoermiddelen voor ouderen, zoals een scoot- en brommobiel en de invalide-auto? Welk rijbewijs heeft men nodig? Waar en hoe hard mag men rijden?

Verkeerseducatie is zeer belangrijk. Het gat tussen de leeftijd van 12 en 16 jaar is wellicht te groot. Groep 7 legt een schoolverkeersexamen af, maar in lang niet alle gemeenten hoort daar een praktijkexamen bij. Wil de minister de gemeenten op het belang daarvan wijzen?

Mevrouw Roefs hoopt dat deze bewindsman niet voor uitbreiding van convenanten kiest en als ze al worden afgesloten, deze goed monitort. Er zijn er ontzettend veel en het is niet bekend of ze werken. Werkt het dodehoekconvenant voor bestelbussen? Wil de bewindsman bij het afleggen van het theorie-examen voor het nieuwe rijbewijs letten op duidelijk taalgebruik? De PvdA-fractie vindt invoering van het alcoholslot een experiment waard.

Ook de heer **Roemer** (SP) vindt dat dit dossier er goed uitziet. De doelstelling van maximaal 750 doden in 2010 is goed, maar kan niet snel genoeg worden bereikt. Het probleem met rechtsafslaan vrachtwagens is groot. Na de komst van de dodehoekspiegel is het aantal verkeersdoden toch nog gestegen. Voorlichting aan chauffeurs en fietsers is welkom. Wat vindt de minister van de dodehoekspiegels die in Amsterdam onder de verkeerslichten zijn aangebracht? Houdt hij de effecten in de gaten en overweegt hij een landelijke invoering? Er bestaat een volgens onderzoek effectief geluidssysteem dat waarschuwt als een vrachtwagen rechtsaf wil slaan, LISA-2-Alert. Overweegt de minister invoering hiervan, nu de ongevallencijfers tegenvallen?

Op vragen over vrachtwagens die door dorpen denderen omdat zij hun navigatiesysteem volgen, antwoordde voormalig minister Peijs in december 2006 dat zij in overleg wilde treden met de navigatiesystemenmarkt. Wat is het resultaat van dit overleg? Over de LZV's – langere en zware voertuigen – in de bebouwde kom hebben twee organisaties aan de

bel getrokken. Ziet de minister de gesignaleerde gevaren ook en wat gaat hij hiertegen doen? Is hij bereid in het overleg met de sector over navigatiesystemen te bezien of ook maatregelen voor LZV's getroffen kunnen worden?

In 1996 waarschuwde de SWOV al dat steeds meer vluchtstroken verdwijnen door wegverbreding. Enerzijds is dit voor de doorstroming goed, anderzijds is dit in het kader van de verkeersveiligheid een aandachtspunt. Zijn de effecten groot en is er sprake van extra gevaar? Te veel kinderen in auto's worden onveilig vervoerd. Gordels kunnen diep snijden, zitjes ontbreken of zitten niet goed. Zijn de regels voldoende aangescherpt? Een Zweedse deskundige stelt voor, kinderen in kinderzitjes achterstevoren te vervoeren. Wil de bewindsman hiernaar onderzoek laten doen? In verband met het CRB heeft de heer Roemer schriftelijke vragen gesteld over een vergelijkbaar voorval als waarover de heer Cramer sprak. In het verleden is de wet al aangepast. Is de minister bereid te bezien of de wet nog meer op dit punt moet worden aangepast? Hij sluit zich bij de opmerkingen van voorgaande sprekers aan over het alcoholslot. Wil de bewindsman ingaan op het gegeven dat ernstig hersenletsel optreedt door ongevallen met kleine scooters waarvoor geen helm nodig is?

Terecht wordt veel waarde aan een goede verkeerseducatie gehecht. Preventie is belangrijk. Hoe wil de minister verkeerseducatie beter in het voortgezet onderwijs verankeren? Heeft hij hier geld voor over? Weet de minister hoe duurzame veiligheid op lokaal niveau is weggezet? Kan de Kamer hierover een briefing krijgen?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) is verheugd over het effectieve beleid dat tot stand gekomen is door een gecombineerde inspanning van achter-eenvolgende kabinetten, lokale en provinciale overheden en maatschappelijke organisaties. De ambities blijven erop gericht, het aantal verkeersdoden te verlagen. Het verkeer voor de automobilist en de passagiers wordt veiliger, maar dat geldt niet voor degene die door een auto geraakt wordt en zeker niet voor fietsers. Zo zijn auto's de afgelopen tien jaar 50% zwaarder geworden. Ziet de bewindsman dit oorzakelijke verband? Het voornemen, meer fietslessen te gaan geven, wekt de indruk dat vooral fietsers niet goed opletten. Is het niet te vroeg om te stellen dat de fietser moet veranderen? Er moet ook naar de automobilist gekeken worden. Het instituut EuroNCAP geeft standaarden voor de veiligheid en onveiligheid van auto's. Rekening wordt gehouden met inzittenden en de kans op een ongeluk van voetgangers, maar niet met de kans op een ongeluk van een fietser. Het is goed als het beleid in de richting van de fietser wordt verbreed. Een inmiddels aangenomen amendement van de heer Duyvendak maakt twee ton vrij voor onderzoek naar de botsgevaarlijkheid van auto's. Hoe staat het met dit onderzoek? Kan in EuroNCAP, of vooruitlopend daarop alleen in Nederland, een classificatie worden opgenomen waaruit de botsgevaarlijkheid van een auto duidelijk wordt, zodat daarop beleid wordt gevoerd? Wellicht kunnen de parkeertarieven worden verhoogd voor extra gevaarlijke auto's, zoals SUV's. Een standaard-kilometergrens van 30 in plaats van 50 in de bebouwde kan ook helpen; 50 km moet een uitzondering worden. Wat is de visie van de bewindsman hierop? Desgevraagd licht de heer Duyvendak toe dat hij zoekt naar mogelijkheden voor lokale overheden via rijks- of EU-beleid, zie bijvoorbeeld EuroNCAP.

De fractie van GroenLinks staat zeer kritisch tegenover extra lange vrachtwagens. Zij pleit voor verlenging van de proef, mede naar aanleiding van de bevindingen van de SWOV over het onderzoek van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer. De heer Duyvendak steunt het beleid voor het alcoholslot. Kan de bewindsman ervoor zorgen dat binnen een halfjaar alle bullbars uit het Nederlandse straatbeeld zijn verdwenen?

Ook de heer **De Krom** (VVD) stemt in met de analyse van de bewindsman dat er goed nieuws te melden is bij het terugdringen van het aantal verkeersdoden maar dat de resultaten nog niet goed genoeg zijn. Het stevige beleid van vorige kabinetten op het gebied van verkeersveiligheid moet worden voortgezet. In de stukken staan veel goede initiatieven, maar men moet het oog houden op de meest effectieve maatregelen. Waar zit voor de minister de Top 3? Als het oorzakelijke verband niet duidelijk is, is ook niet bekend welke mechanismen in werking moeten worden gezet om resultaten te boeken. De campagnes zijn succesvol, maar als bekend is welke gedragsverandering ze teweeg brengen kunnen de campagnes beter gericht worden.

Het onderwerp extra wetgeving van de Europese Commissie over grensoverschrijdende handhaving veiligheidsmanagement van infrastructuur is in de subsidiariteitscommissie aan de orde geweest. Geconcludeerd is dat verkeersveiligheid in beginsel subsidiair moet zijn, tenzij er sprake is van grensoverschrijdende effecten. Wil de bewindsman dit scherp in de gaten houden, zodat er niet via de achterdeur allerlei bevoegdheden naar Brussel verdwijnen die disproportioneel of subsidiair zijn? De EU moet uitdrukkelijk wel bronbeleid op de veiligheid van auto's voeren. De VVD-fractie staat achter de herziening van het rijexamen/rijopleiding, zolang vastgehouden wordt aan het uitgangspunt: geen stijging van kosten en administratieve lasten. De heer De Krom sluit zich aan bij de opmerking van mevrouw Roefs over het begeleid rijden. Een proef in Neder-Saksen is kennelijk succesvol maar dit moet in Nederland eerst in de praktijk worden uitgetoet. Hoe wordt de EU-richtlijn vakbekwaamheid buschauffeurs en vrachtwagenchauffeurs in Nederland geïmplementeerd? De VVD-fractie is voor een proef met het alcoholslot maar de handhaving, de pakkans, mag hierbij niet worden vergeten. Welke maatregel heeft het meest effect?

De heer De Krom is ervoor om in overleg op alle basisscholen verkeerseducatie te geven. Hij is ertegen als verkeerseducatie op middelbare scholen ten koste van het reguliere vakkenpakket zou gaan. Snelheidshandhaving binnen de bebouwde kom is goed, maar de prioriteit moet worden gelegd bij het grootste draagvlak en het grootste effect: de bebouwde kom. Leg de handhaving daar, want daar is het draagvlak het grootst. Wat doet de minister met de proef die in IJsland gehouden is over de subjectieve verkeersveiligheid? Tot slot zegt de heer De Krom desgevraagd dat de VVD-fractie de suggestie van zijn collega, gedaan in de media om het autogordelbeleid in het licht van de donordiscussie te versoepelen of af te schaffen, ongelukkig vindt. Hij neemt hier in de meest krachtige bewoordingen afstand van.

Ook de heer **Madlener** (PVV) is verheugd over de daling van het aantal verkeersdoden die krachtig moet worden voortgezet. Uit de cijfers blijkt dat een snelweg met gescheiden rijbanen veiliger is dan een provinciale weg. De veiligheid wordt groter als er meer snelwegen komen. De oorzaak van de ongevallen is onduidelijk. Heeft de bewindsman hiernaar gekeken en worden de beste maatregelen voor de beste prijs genomen? Door veel verkeersbelemmerende maatregelen, zoals de 80km-zones, stijgt het aantal files en het sluipverkeer. Invoering van ESC in auto's, elektronisch stabiliteitsprogramma, scheelt 10% verkeersslachtoffers, zo blijkt uit de brief van de minister en uit een artikel in de Consumentengids. Volgens dit artikel wordt van de landen in Europa in Nederland het minst deze voorziening aangeboden. De reden hiervan is de hoge autobelasting waardoor de automobilist minder geld uitgeeft aan deze veiligheidsmaatregel. Is de minister bereid om met fiscale maatregelen het gebruik van veilige auto's te stimuleren?

Het dragen van hoofddoekjes door verkeersdeelnemers kan het zicht belemmeren. Ziet de minister dit ook als een probleem? Het gedrag van fietsers is soms verbazingwekkend; zij zijn de meest kwetsbare groep in

het verkeer. Het aantal fietsers zonder licht is erg hoog. De heer Madlener suggereert dat de politie, naast het beboeten wegens zonder licht rijden, een verlichtingssetje van een paar euro uitreikt.

De heer **Van der Staaij** (SGP) spreekt de wens uit dat deze minister net zo gedreven is op dit terrein als zijn voorganger mevrouw Peijs. Hij is blij met de toezegging voor een strategisch plan verkeersveiligheid omdat daarmee zichtbaar politieke prioriteit aan dit onderwerp wordt gegeven. Ook de heer Van der Staaij vindt dat iedere verkeersdode er een te veel is, reden waarom voortvarend moet worden geprobeerd het aantal verkeersdoden terug te brengen. Hij steunt ambitieuze doelstellingen op dit terrein van harte. Het gaat hierbij niet alleen om nieuw beleid. Uitvoering van besluiten hoort hier ook bij. Handhaving en vergroting van de pakkans zijn hier voorbeelden van. Hoe ziet de bewindsman zijn eigen rol en verantwoordelijkheden en wat verwacht hij van decentrale overheden? De SGP-fractie staat sympathiek tegenover een onderzoek naar begeleid rijden.

Van groot belang is de politieregistratie van dodelijke ongevallen. Mede aan de hand daarvan wordt mede het verkeersveiligheidsbeleid bepaald. De registratiegraad vertoont volgens de SWOV meerdere jaren een dalende lijn. Er komt steeds meer licht tussen de politieregistratie en de werkelijke aantallen verkeersdoden. Wil de minister zich inzetten voor verfijning van de registratie en de registratiegraad?

De heer Van der Staaij is bezorgd over sms-informatie over snelheids- en alcoholcontroles. Hij vreest dat daardoor de verkeershandhaving wordt gefrustreerd. De bewindsman antwoordde op Kamervragen hierover dat er geen sprake is van aantoonbaar negatieve effecten. Hoe wordt dit gemeten en in de gaten gehouden? Moet wellicht onderscheid worden gemaakt tussen het voorkomen van snelheidsovertredingen en alcoholcontroles? Automobilisten die al gedronken hebben kunnen door zo'n waarschuwing een andere route kiezen, waardoor het beleid wordt gefrustreerd. Wil de bewindsman bedrijven die dit soort berichten verspreiden aanspreken op hun maatschappelijke verantwoordelijkheid?

Hoe denkt de bewindsman over het invoeren van knipperende mistachterlampen ter voorkoming van kop-staartbotsingen? De heer Van der Staaij sluit zich aan bij de geopperde mogelijkheid om de snelheid via speed-alert aan banden te leggen. Kan verder gekeken worden naar mogelijkheden om kwetsbare weggebruikers en vrachtverkeer te scheiden? Wil de bewindsman alles op alles zetten bij het ontwikkelen van betrouwbare drugstests?

Antwoord van de minister

De **minister** dankt zijn ambtsvoorgangers, de maatschappelijke organisaties en de Kamer voor hun inspanningen voor het bevorderen van de verkeersveiligheid. Het is mooi om in de verkeersveiligheidsweek weer een verbeterd resultaat te tonen, maar 811 verkeersdoden zijn er 811 te veel. De bewindsman zal met alle kracht het beleid van zijn voorganger Peijs voortzetten. Het is inderdaad Nederlands beleid en niet dat van Europa, hoewel Europa bij het bronbeleid een rol speelt: hoe worden auto's zuiniger en veiliger? Zo bekijkt EuroNCAP hoe de voorkanten van auto's veiliger kunnen worden gemaakt voor voetgangers en fietsers. De hoofdlijn van het strategisch plan dat dit najaar zal verschijnen is dat wordt gefocust op doelgroepen die extra aandacht nodig hebben. Het gaat hierbij om een toenemend aantal ouderen, met name die op de fiets, de beginnende bestuurders van fiets of auto en het tegengaan van het rijden onder invloed van drugs of alcohol. Deze opsomming houdt overigens niet in dat andere groepen van minder belang zijn, maar dit is een soort Top 3. Het is opmerkelijk dat bijna 35% ongelukken met fietsers niet wordt veroorzaakt door andere verkeersdeelnemers, maar doordat een

fietser in een bepaalde situatie zijn fiets niet onder controle heeft. In veel andere Europese landen met een grotere fietstraditie is de fietsvaardigheid groter dan in Nederland. Niet alle scholen geven nadrukkelijk aandacht aan fietsvaardigheid. Bezien moet worden of naast theoretische lessen ook de praktische vaardigheid kan worden geoefend. De bewindsman zegt dat de mechanismen die het grootste effect hebben op het terugdringen van doden en verkeersongevallen integraal onderdeel uitmaken van de afweging. In het strategisch plan zal hieraan aandacht worden besteed. Bij de campagne Auto te water is aandacht gevraagd voor het gegeven dat het elektrische systeem in een auto onder water kan blokkeren zodat de ramen niet meer kunnen worden geopend. In tegenstelling tot de voorlichting van vroeger, is de boodschap nú dat men zo snel mogelijk een auto die in het water ligt moet verlaten. Dit vergt een nieuwe communicatieslag. Bezien wordt of het elektrische systeem meer waterbestendig kan worden gemaakt, maar met een kleine maatregel kan veel worden bereikt. De RAI-vereniging meldde naar aanleiding van de oproep van de bewindsman dat alle importeurs zijn opgeroepen om nieuwe auto's die aan Nederland geleverd worden, uit te rusten met een of meer veiligheidshamers.

Eind 2007 komt het resultaat van een onderzoek naar ongewenst gedrag, muziek luisteren, tijdens het fietsen en komt er informatie over de veiligheid van fietsers. Dit kan geïntegreerd worden in de algehele strategische benadering, zodat het geheel aan de Kamer kan worden gepresenteerd. Dit wordt afgestemd met de Fietsersbond en andere maatschappelijke organisaties.

Ingaande op de genoemde individuele voorbeelden constateert de bewindsman dat het CBR de regels correct heeft toegepast. Hij is het ermee eens dat dit in bepaalde omstandigheden tot pijnlijke situaties kan leiden en hij wil zien of een verruiming mogelijk is. Echter, juridisch is dit geen eenvoudige zaak. De bewindsman onderzoekt de mogelijkheid van een second opinion van een specialist bij ontzegging van de rijbevoegdheid op medische gronden. Mogelijk kan hij hierover meer berichten met de komst van het strategisch plan. Aanpassing van de wet kan via een AMvB plaatsvinden. Desgevraagd zal hij proberen hierop specifieker in te gaan bij de beantwoording van de schriftelijke vragen die hierover gesteld zijn.

Gekozen is voor het kinderboek van de bekende kinderboekenschrijver Paul van Loon omdat geprobeerd is op een creatieve manier kinderen met het onderwerp verkeersveiligheid, en in dit geval met speciaal de dode hoek, in contact te brengen. Het boek was geen doel op zich, maar een middel om in klassen de discussie over verkeersveiligheid op gang te brengen. Veel scholen waren enthousiast, het aantal dat om meer boeken vroeg was een factor 10 groter dan het aantal dat negatief reageerde. De minister heeft begrip voor scholen die dit boek niet het geijkte middel vinden. Deze scholen krijgen een brief van de bewindsman waarin hij dit begrip tot uitdrukking brengt en waarin zij een alternatief aangeboden krijgen. Bij die scholen komt gratis een vrachtwagen met instructeur langs, zodat het voor kinderen zichtbaar wordt wanneer ze in de gevarenzone verkeren.

Verkeerseducatie is zeer belangrijk. Gemeenten moeten op het belang hiervan worden aangesproken. Er is een overleg met de minister van OCW gepland waarbij gezien wordt hoe de meest gunstige randvoorwaarden kunnen worden gecreëerd. Dit geldt niet alleen voor het basisonderwijs maar ook voor het voortgezet onderwijs. Reguliere lessen mogen hierdoor niet in gevaar komen, maar het moet volgens de bewindsman mogelijk zijn om voor educatieve pakketten lessen in het voortgezet onderwijs vrij te maken.

Alleen in landen die onderling het rijbewijs erkennen, mag men hiermee blijven rijden. In andere landen, die een dergelijke regeling niet erkennen, moet opnieuw rijexamen worden gedaan. De minister kan hiervoor op

korte termijn geen generieke maatregel nemen. Deze lijn wordt in geheel Europa gehanteerd.

Enerzijds verhoogt verlichting de verkeersveiligheid, anderzijds verstoort verlichting de nachtrust van mens en dier en wordt het beeld van de sterrenhemel vervuild. Verlichting wordt actief uitgeschakeld of gedimd als de verkeersveiligheid dat toelaat en als met name natuurgebieden daarom vragen. Relevante omstandigheden voor de verkeersveiligheid zijn de intensiteit van het verkeer en de weersomstandigheden. Lastig blijven de versnipperde natuurgebiedjes, omdat afwisselende verlichting op een weg zeer onveilig is. Alle lichtarmaturen worden vervangen in het kader van onderhoud en worden uitgerust met een diminstallatie, zelfs in gebieden waar nu nog nauwelijks gedimd wordt, zoals in de Randstad, dit om in de toekomst nog preciezer de verlichting te kunnen in- of uitschakelen of te dimmen. Ook worden lampen gebruikt die het licht zoveel mogelijk bundelen.

Er zijn vragen gesteld over het doorvertalen van de nationale doelstelling in de richting van de regio's. Het klopt dat Verkeer en Waterstaat samen met de decentrale overheden moet bekijken of een andere regionale doorvertaling van de nationale doelstelling mogelijk is. In de Nota mobiliteit is afgesproken dat de nationale doelstelling evenredig wordt doorvertaald naar de 19 decentrale overheden, 12 provincies en 7 stadsregio's. In 2006 is met deze decentrale overheden een aangescherpte doelstelling voor 2010 afgesproken, namelijk niet meer dan 750 verkeersdoden. Met deze overheden wil de bewindsman bezien of de doelstelling voor 2020 kan worden aangescherpt, 500 verkeersdoden, zulks met inachtneming met de verantwoordelijkheden en bijdragen van de overheden. De doelen kunnen worden gehaald als het scenario van een gematigde economische groei zich blijft voordoen. De decentrale overheden beschikken tevens over BDU-middelen. In het najaar hoort de Kamer hierover nader bij het strategisch plan. Het gaat te ver om de Kamer een volledig overzicht van kosten, baten en uitvoering van dit soort doelstellingen te verstrekken, mede omdat deze handelwijze over de hoofden van het decentrale bestuur heengaat. De decentrale democratie moet zelf het debat aangaan met de besturen over het leggen van extra accenten. De overheid moet erop toezien dat de met alle partners afgesproken doelstellingen leiden tot het behalen van de nationale doelstellingen. De bewindsman is niet bereid om moeilijke N-wegen veiliger te maken door wegen te verdubbelen en aparte rijstroken aan te brengen, omdat hiervoor de financiële middelen ontbreken.

Alcohol en jongeren: een belangrijk onderwerp. Voor jongeren moeten extra activiteiten worden gestart. De pakkans blijft belangrijk. Verder dient bezien te worden of de norm moet worden aangescherpt. Als iedereen die boven de norm van 0,2 promille gepakt wordt direct met een cursus geconfronteerd wordt, zullen de aantallen gigantisch stijgen. De bewindsman is bereid, te bezien of de grens van 0,8 promille verlaagd kan worden tot 0,5 promille. De druk op beginnende bestuurders, waarvoor de norm 0,2 promille is, wordt dan verhoogd om de norm serieus te nemen. Ook drugs en verkeer gaan niet samen. Onderzoeken laten schrikbarende cijfers zien en maatregelen zijn nodig. Uit het beeld van testen uit Canada en de VS blijkt dat maar in 80% van de gevallen het resultaat klopt. Een op de vijf wordt ten onrechte ervan beticht een voertuig onder invloed van drugs te besturen. Juridisch zal dit in Nederland een groot probleem vormen. Duitsland gebruikt een urinetest, maar ook die is niet precies genoeg. De minister wil nogmaals bezien of die test in het Nederlandse systeem voldoende betrouwbaar kan worden toegepast. De grootste verwachtingen zijn er van het Europese traject waarin tien verschillende testen naast elkaar worden gezet. Deze week hebben het VK, Zweden en Noorwegen in Europa aangedrongen op spoed. Nederland zal dit ook doen, maar het is mogelijk dat het nog twee jaar duurt voordat een defini-

tief resultaat is bereikt. De bewindsman komt schriftelijk bij de Kamer op dit onderwerp terug.

Hij komt ook terug op het onderwerp begeleid rijden. De Kamer heeft hierover met zijn ambtsvoorgangster gesproken en hij deelt de positieve grondhouding. Hij heeft de resultaten van andere landen gezien, maar in Nederland loopt nog een onderzoek naar de juridische handavingsaspecten.

Bij de presentatie van de verkeersveiligheidscijfers merkte de bewindsman al op dat hij het alcoholslot een belangrijk punt vindt. Tegen delinquenten moet duidelijk worden opgetreden. Indien mogelijk, wordt het slot eerder dan 2009 ingevoerd. Volgend jaar wil de bewindsman een experiment hiermee starten. De premisse is dat dit niet de invoering mag vertragen.

De minister zegt de Kamer een overzicht van alle «mobielen», scoot- en brommobielen, toe en de rechten en plichten die aan deze voertuigen verbonden zijn. Verder zal bezien worden hoe de wet met innovatieve voertuigen omgaat.

In het convenant veilig bestelverkeer zijn afspraken gemaakt. De voortgang van het convenant wordt gemonitord door de stuurgroep. Afspraken worden gedurende drie jaar uitgevoerd. Daarna wordt de werking van het convenant geëvalueerd.

Het achterstevoren vervoeren van kinderen in een kinderzitje in een auto is veiliger, maar kan niet in elke auto gerealiseerd worden. Dit kan dus niet verplicht worden gesteld. De minister zegt een schriftelijke reactie toe op de vraag hoe duurzame veiligheid op lokaal niveau is weggezet. In antwoord op vragen van de heer Roemer over navigatiesystemen in vrachtauto's gaf de minister al aan dat stappen zullen worden ondernomen. Het is een langdurig proces dat mede afhankelijk is van de inbreng van wegbeheerders, marktpartijen en het gedrag van de consument. Om de gewenste routes in de navigatiesystemen op te nemen, moeten eerst de databestanden worden gevuld. De snelheid hiervan hangt af van de inbreng van wegbeheerders. Als het bestand vervolgens voor Nederland compleet is, kunnen de gegevens worden opgenomen in de database van de betrokken kaartenmakers. Vervolgens hangt de tijdsduur af van de snelheid waarmee zowel de fabrikant als de consument zijn kaarten vervangt. In het Nationaal mobiliteitsberaad is de noodzaak van het snel op orde krijgen van de gegevens onderlijnd.

Zoals minister Peijs al aankondigde is het LISA-2-Alertsysteem (een akoestisch systeem waardoor de fietser bij rechtsaf slaan wordt gewaarschuwd) op eerste gezicht een goed systeem, maar er kunnen averechtse effecten optreden. Vrachtwagenchauffeurs kunnen erop gaan vertrouwen dat ze door dit systeem niet meer nadrukkelijk in de zijspiegel hoeven te kijken. Het is de vraag of een waarschuwingssignaal ervoor zorgt dat fietsers aan de kant gaan. De minister zal hierop in het kader van de strategische brief in het najaar nader terugkomen.

Inzet van LZV's is een van de middelen om de verwachte groei van het goederenvervoer verantwoord op te vangen, maar het uitgangspunt is dat dit niet ten koste van de verkeersveiligheid mag gaan. De positieve evaluatie van proeven was de aanleiding om door te gaan met LZV's in een zogenoemde beperkte ervaringsfase. De uitslag hiervan geeft de mogelijkheid om hiernaar verder te kijken. Alle actoren, waaronder vooral de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland, worden bij het besluitvormingsproces betrokken. De uitkomst kan aan het eind van de zomer aan de Kamer worden gemeld.

De politieregistratie wordt goed bijgehouden, maar is tevens een zorgpunt. Momenteel wordt hierover overleg gevoerd met Justitie en BZK. Eventuele aanpassingen worden meegenomen bij de strategische plannen. In veel regio's wordt door alle betrokkenen hard gewerkt om vrachtauto's te stimuleren geschikte routes te laten kiezen. Door in doorstroming en verkeersveiligheid te investeren op kwaliteitsnetten worden

ze aantrekkelijker voor het vrachtverkeer. De minister streeft ernaar om het gebruik door vrachtauto's van onwenselijke routes door navigatiesystemen tegen te gaan. Sluiproutes moeten krachtig worden ontmoedigd. In de brief van 30 mei jongstleden zijn hierover afspraken gemaakt met vertegenwoordigers van decentrale overheden. Hij treedt verder in overleg met de marktpartijen.

Nadere gedachtewisseling

De heer **De Rouwe** (CDA) benadrukt dat het alcoholbeleid voor jongeren moet worden toegespitst op een lik-op-stukbeleid. Hij herhaalt zijn oproep om de alcoholnorm te verlagen en om de drugstest zo spoedig mogelijk in gebruik te nemen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA) zegt dat zij mogelijk op het punt van het begeleiden nog een motie zal indienen.

De heer **Roemer** (SP) vraagt of de omvang van de BDU-gelden in overeenstemming is met de ambities van de bewindsman. Wil hij schriftelijk op deze vraag ingaan?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vraagt of de minister schriftelijk wil reageren op zijn vragen over de bullbar.

De heer **Madlener** (PVV) wil dat de minister met de auto-industrie in overleg treedt over de uitrusting van auto's standaard met ESC.

De heer **Van der Staaij** (SGP) vraagt of de bewindsman aandacht wil besteden aan bedrijven die per sms waarschuwen voor snelheids- en alcoholcontroles. Kunnen bepaalde wegen, zoals gevaarlijke N-wegen, worden opgenomen in de verzameling doelgroepen?

De **minister** zegt toe dat hij zijn lik-op-stukbeleid voor jongere bestuurders onder invloed van alcohol zal verscherpen. Het beeld blijft dat bij een normpromillage van 0,2 heel erg veel cursussen moeten worden gegeven. Het onderzoek naar rijden onder begeleiding zal de bewindsman zo snel mogelijk presenteren. Voor bullbars bestaat inmiddels Europese regelgeving. Bedrijven kennen de vrijheid om gegevens uit te wisselen; de minister vindt het waarschuwen per sms voor alcohol- en snelheidscontroles niet stroken met maatschappelijk verantwoord gedrag. Hij zal bezien of het mogelijk is dergelijke bedrijven aan te spreken op hun gedrag dat in dezen niet maatschappelijk verantwoord is.

Toezeggingen

- In het najaar van 2007 zal de minister een strategische visie op verkeersveiligheid aan de Kamer zenden. In deze visie zal de minister extra aandacht hebben voor kwetsbare groepen en ingaan op de Top 3 aan meest effectieve maatregelen.
- In december 2007 zal de minister de resultaten van het onderzoek naar bellen/muziek luisteren op de fiets aan de Kamer melden.
- De minister onderzoekt de mogelijkheid van een second opinion (van een specialist) bij ontzegging van de rijbevoegdheid op medische gronden en meldt de Kamer voor het einde van 2007 over de resultaten hiervan.
- De minister beziet de mogelijkheden om voor beginnende bestuurders de norm om verplicht (op eigen kosten) een cursus over drank in het verkeer te volgen, te verlagen van 0,8 naar 0,5 promille. De minister zal de resultaten hiervan aan de Kamer melden.

- De minister beziet de mogelijkheden te komen tot een versnelde invoering van een drugstest in het verkeer en zal in EU-verband aandringen op de noodzaak van een deugdelijke drugstest. De resultaten hiervan zal de minister aan de Kamer melden.
- De minister beziet op korte termijn de juridische mogelijkheden om te komen tot begeleid autorijden vanaf 17 jaar en meldt dit aan de Kamer.
- De minister zegt toe in 2008 met een experimenteerwet voor het alcoholslot te komen, tenzij blijkt dat dit de definitieve invoering van het alcoholslot zal vertragen.
- De minister zegt de Kamer een overzicht van alle «mobielen» (scootmobiel, brommobiel, enzovoorts) en de rechten en plichten die aan deze «mobielen» zijn verbonden toe.
- De minister zegt toe de vragen die niet tijdens het AO zijn beantwoord schriftelijk van een reactie te voorzien.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Kortenhorst

Griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers