

Vergaderjaar 2002–2003

28 600 XII

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2003

Nr. 127

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 16 juli 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 24 juni 2003 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

- de brief van de minister van VW d.d. 23 april 2003 houdende ontwerp algemene maatregel van bestuur tot wijziging van het voertuigreglement in verband met het opnemen van een verbod voor zogeheten radarverklidders (VW-03-269);
- de brief van de minister van VW d.d. 16 april 2003 houdende de stand van zaken Verkeersveiligheid (28 600-XII, nr. 108);
- de brief van de minister van VW d.d. 6 mei 2003 inzake bergingsproblematiek (VW-03-299);
- de brief van de minister van VW d.d. 28 november 2002 houdende de discussienota over de toekomst van het rijbewijs-beleid (VW-02-736);
- de registratie bromfietsen;
- de brief van de minister van VW d.d. 22 mei 2003 inzake verkeersongevallencijfers 2002 (VW-03-333).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Luchtenveld** (VVD) baart het grote zorgen dat er ondanks overleg vooralsnog geen oplossing is gevonden voor de problematiek rond de bergingsbedrijven. De eerder aangenomen motie van de heren Oplaat en Alblas van 12 november 2002 vraagt om de problemen bij het hoofd- en onderliggende wegennet tot een oplossing te brengen en om binnen een half jaar met nadere voorstellen te komen. Uit de voortgangsrapportage en de signalen uit het veld blijkt echter dat er nog steeds geen overeenstemming bestaat tussen de betrokken brancheorganisaties en belangvertegenwoordigers. De regeling voor de bergingswerkzaamheden moet dan ook ter discussie worden gesteld. De NMa zal immers per 1 juli de bevoegdheid voor het onderliggende wegennet intrekken, zodat een en ander via de alarmcentrale moet worden geregeld. Er moet spoedig overeenstemming worden bereikt, met als uitgangspunt dat bij een ongeval zo snel mogelijk een kwalitatief goed bergingsbedrijf ter plaatse moet zijn met het oog op het voorkomen van onnodige slachtoffers en verdere filevorming.

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Meijer (CDA), Van Lith (CDA), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Koopmans (CDA), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Ten Hoopen (CDA), Dijsselbloem (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Depla (PvdA), Van As (LPF), Van den Brand (GroenLinks), Duyvendak (GroenLinks), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van der Ham (D66), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF) en Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Tichelaar (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Eurlings (CDA), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Buijs (CDA), De Grave (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Haverkamp (CDA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Vergeer-Mudde (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Giskes (D66), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF) en Luchtenveld (VVD).

Momenteel kunnen een aantal bedrijven niet uitrijden. Oorzaak hiervan is een verschil van inzicht tussen politieregio's, burgemeesters en brancheverenigingen. Wat denkt de minister te kunnen bereiken? Moet bij oplossing van de bergingsproblematiek bovendien niet de lijn van de hulpverlening worden betrokken? Overigens moet bij dit alles niet opnieuw vooral een prijsaanbesteding, maar juist een kwaliteitsaanbesteding worden nagestreefd. Op de datum van 1 april 2004 komt daarnaast ook het hoofdwegenet in beeld. Kan de minister een en ander met elkaar in verband brengen?

De heer Luchtenveld vindt het betreurenswaardig dat bij de problematiek van de bromfiets en de snorfiets een kentekenregistratie uitblijft. Het is immers een goede zaak als deze voertuigen anders gekleurde kentekens krijgen, zowel met het oog op de verkeersveiligheid als de naamregistratie en dus de politiecontrole. Waarom blijft die registratie zo lang uit? Is de minister van zins dit proces te versnellen?

Verhoging van de minimumleeftijd voor het mogen berijden van bromfietsen naar 17 jaar is een draconische maatregel. Verkleining van de doelgroep zal ongetwijfeld leiden tot minder ongevallen. Waarom wordt de minimumleeftijd echter niet opgetrokken tot 20 of 22 jaar? Ook daarvoor is overigens geen argument te vinden in de onderzoeksgegevens inzake verkeersongelukken. Mobiliteit is echter een groot goed, ook voor jongere doelgroepen (schoolgaand en werkend), uiteraard met een controle op het opvoerverbod en verkeersmaatregelen zoals het toelaten van de bromfiets op de hoofdrijbaan. Het is een goede zaak als bromfietsen beschikbaar blijven voor zestienjarigen.

De heer Luchtenveld is geen voorstander van een verbod op radarverkliekers zolang er geen uitsluiting plaatsvindt van andere methoden, bijvoorbeeld via navigatiesystemen, en het ministerie doorgaat met het verspreiden van informatie over verkeerscontroles. Bovendien ontbreekt het aan een eerder bepleit boetesysteem op punten, waarbij niet elke kleine snelheidsoverschrijding op de snelweg tot forse bekeuringen leidt. Een meer gefaseerde opleiding inzake het nieuwe rijbewijsbeleid wijst hij niet op voorhand af. Een groot probleem met de huidige voorstellen is dat de opleiding honderden euro's duurder zal uitvallen voor de burger. Deze kostenverhoging moet binnen de perken blijven.

De heer **Van Bommel** (SP) is teleurgesteld over het aangepaste streven met betrekking tot het terugbrengen van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers, van 750 bij de begroting van 2003 naar 950. Tot het jaar 2010 is er 1 mld euro extra nodig om te komen tot een verdere reductie in dodelijke slachtoffers en gewonden. Nu is slechts een bescheiden 343 mln euro extra beschikbaar voor investering in verkeersveiligheid en dus in mensenlevens. Het is een kwestie van beschaving om zinvolle en effectieve instrumenten en techniek in te zetten. Een voorbeeld daarvan is de motorvriendelijke geleiderail, een buitengewoon eenvoudige oplossing die motorrijders in bochten, op open afritten en rijkswegen het leven kan redden. Om de wegen van de provincie Utrecht op deze wijze aan te passen is slechts € 150 000 nodig. De Motorrijders actiegroep (MAG) introduceert het samen met de provincie Utrecht, die het uit eigen zak heeft betaald. Is de minister van zins dit punt op te pakken?

De dodehoekspiegel is een inmiddels verplicht instrument bij het verhogen van de verkeersveiligheid. Bij controles in de praktijk is gebleken dat deze spiegel bij een fors aantal vrachtwagens niet goed is afgesteld. Dit resultaat van een wellicht niet representatief onderzoek is schrikbarend. Controle op het gebruik en aandacht in de rijopleiding moet dan ook effectief zijn met het oog op het gewenste doel. Zelfs met een correct toegepaste dodehoekspiegel moeten overigens nog steeds doden en gewonden worden betreurd, bijvoorbeeld bij het uitblijven van zijdelingse afscherming. Volgens de minister zal verplichting hiervan tot te hoge kosten leiden. Dat lijkt een herhaling te worden van de jarenlange

discussie over dodehoekspiegels. Is de minister bereid haar standpunt te heroverwegen?

Het verbeteren van de rijopleidingen zal volgens de heer Van Bommel een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. De discussienota over dit onderwerp valt in goede aarde. Het fasegewijs opleiden van automobilisten lijkt effectief, zoals de ANWB-leskaartmethode laat zien.

Vreemd is overigens dat de rijopleiding in stappen ingevoerd wordt voordat de discussienota omgezet is in beleid. Het is toch onduidelijk of dat leidt tot verbetering van de verkeersveiligheid? Waarom dan deze stap? Uit regionale proeven zou afgeleid kunnen worden dat er een verbetering optreedt. Ook op dit punt bestaat behoefte aan onafhankelijk en gedegen onderzoek. Behalve bij het Centraal bureau rijvaardigheidsbewijzen (CBR) vallen er immers weinig positieve geluiden te horen. Overigens bestaan er onduidelijkheden over de ervaringsmodule van plan 17. Een basisopleiding, een training voor de begeleider en een bewijs van de effectiviteit van deze maatregel is zeer gewenst, zoals ook de Bovag stelt. Vooral de rijschoolbranche stelt prijs op een verplichte theorieopleiding voorafgaand aan het theorie-examen. Wat is het standpunt van de minister op dit vlak? Met het simpelweg uit het hoofd leren van vragen en antwoorden kan men immers een heel eind komen bij dit examen. De discussie over het brommerrijbewijs mag van de heer Van Bommel heropend worden. Het te hoge aantal slachtoffers vraagt om maatregelen, waarbij het verhogen van de minimumleeftijd een stap kan zijn. Effectiever is ervoor te zorgen dat de bromfietser verantwoord gebruikmaakt van de hoofdrijbaan. Het meerijden naast automobilist en motorrijder brengt nieuwe risico's met zich en ook andere spelregels. De bromfietser verdient dan ook enige ondersteuning.

Het dramatische ongeluk tussen Assen en Beilen bij een onbewaakte spoorwegovergang vond plaats op een stuk met drie van dergelijke overgangen achter elkaar en een geschiedenis met drie dodelijke ongevallen in zeven jaar. In lijn met de aanbeveling van de Raad voor de transportveiligheid moet er een plan van aanpak komen om deze overwegen stelselmatig aan te passen. Welke maatregelen gaat de minister nemen op dit punt? Houden enkele omwonenden een beveiligde overgang tussen Assen en Beilen tegen? Dergelijke zaken moeten in overleg met de betrokkenen opgelost worden.

Welke aanbevelingen neemt de minister over na succesvolle invoering van permanente verkeerseducatie?

De heer **Van der Staaij** (SGP) dankt de minister voor de stand-van-zakennotitie over het verkeersveiligheidsbeleid. Een dergelijke beknopte notitie waarin het verkeersveiligheidsbeleid integraal in beeld wordt gebracht, inclusief de vraag naar de effecten en het behalen van de doelstellingen, moet in het vervolg minimaal een keer per jaar aan de Kamer gestuurd worden. Is de minister hiertoe bereid?

Volgens de notitie zijn de doelstellingen van het afgeschoten NVVP (Nationaal verkeer- en vervoerplan) verlaten. Deze negatieve bijstelling is betreurenswaardig vanuit vooral ethische overwegingen. Aan het onnoemelijke leed als gevolg van verkeersongelukken mag en kan men niet wennen. De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft er eerder op gewezen dat een ongeval met 200 doden een ramp heet, terwijl over 200 ongevallen met elk een dode anders wordt gesproken. Elke afzonderlijke dode is een ramp. Overigens zijn er ook financieel-economische overwegingen voor harde en hoge verkeersveiligheidsdoelstellingen. De jaarlijkse maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid komen immers neer op zo'n 8 mld euro per jaar volgens het SWOV (Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid). Kan de minister garanderen dat de doelstellingen hoog en hard zijn? Wat zijn haar ambities op dit punt? Wat vindt zij van Nederland als gidsland op dit terrein?

In Goed beschouwd, het jaarverslag van het OM, worden belangrijke aanbevelingen gedaan inzake verkeersveiligheid op grond van een vergelijking van inspanningen en kosten ten behoeve van systematische handhaving van verkeersveiligheid, bijvoorbeeld bij aanpassingen van de weginfrastructuur of aanpassingen aan voertuigen ter aanpassing van de snelheid. Genoemde maatregelen hebben volgens het OM waarschijnlijk een groter en bovendien blijvend effect dan middels controle. In hoeverre is de minister betrokken bij de prioriteitstelling inzake de handhaving van verkeersregels?

Volgens de heer Van der Staaij verdient creatief handhaven de aandacht, met name met de zogenaamde intelligente snelheidsadapter. Dergelijke projecten moeten worden gecontinueerd en verdienen meer stimulans. Welke rol wil de minister hierbij vervullen? Is de minister van zins zo snel als mogelijk een systeem van verplichte snelheidsaanpassing voor notoire hardrijders in te voeren? Zo kunnen bestuurders die hun vrijheid niet aan kunnen, creatiever en effectiever worden aangepakt dan via het boetesysteem. Er kleven allerlei uitvoeringsvragen aan dit systeem. Welke afweging maakt de minister hierbij? Het is overigens niet de bedoeling om het beleid te versoepelen, maar om te komen tot een alternatief voor en aanvulling op het huidige boetesysteem. Er bestaat immers een duidelijk verband tussen het handhaven van de maximumsnelheid en het aantal verkeersslachtoffers.

De aangekondigde Rijbewijsrevolutie is aansprekend. De geformuleerde voorstellen inzake het rijbewijsbeleid vallen dan ook in goede aarde, zeker inzake betere begeleiding van jonge bestuurders. Verheugend is dat de lijst aan voorstellen een positief onthaal bij maatschappelijke partners heeft gekregen. Ontvangt de Kamer binnenkort voorstellen voor de concrete wettelijke uitwerking?

De verhoging van de minimumleeftijd voor brom- en snorfietsers naar 17 jaar ligt voor de hand gezien het aantal bromfietzers in de meest risicovolle leeftijdscategorie. Ook de ervaringsmodule bij de rijopleiding van aspirant-automobilisten is een goede zaak. De ANWB heeft gewezen op de noodzaak van heldere en sluitende afspraken met de minister van VW en Justitie over wettelijke aansprakelijkheid voor deze proef. Wat is de stand van zaken hieromtrent?

De heer Van der Staaij vindt het invoeren van een kenteken voor brom- en snorfietsen een goede zaak. Uit de hoek van verzekeraars is gevraagd om met het oog op doelmatigheid ook invalidevoertuigen in het aangekondigde wetsvoorstel mee te nemen. Kan de minister hierop ingaan?

De heer **Koopmans** (CDA) vindt de daling in de verkeersongevallencijfers in de brief van 22 mei positief. Negatief is echter dat er onder jongeren sprake is van een forse stijging, met name bij het aantal dodelijke slachtoffers bij brom- en snorfietsers. Frappant is bovendien dat het aantal slachtoffers op 30 km- en 60 km-wegen is toegenomen. Ligt dat aan de wegen of aan het aantal van deze wegen?

Bij het debat over de regeringsverklaring heeft de minister-president toegezegd dat de minister van VW binnen de begroting zal zoeken naar middelen om te voldoen aan de Europese afspraak om het aantal verkeersdoden per 2010 te halveren. Kan de minister alvast een tipje van de sluier oplichten? De aanpak om via de gebundelde doeluitkering 343 mln euro voor verkeersveiligheid in te zetten, met een verdubbeling van dat bedrag door de decentrale partners, valt in goede aarde. Snelheid van planontwikkeling is daarbij overigens geboden. Is reeds overeenstemming bereikt met IPO (Interprovinciaal overleg) en VNG (Vereniging Nederlandse gemeenten) over deze verdubbeling?

Het is de heer Koopmans opgevallen dat in de 26 verschillende regio's verschillende publiekscampagnes worden gevoerd inzake verkeersveiligheid. Daarnaast gebeurt er het nodige via de 12 regionale verkeersor-

ganen, het ministerie en 3VO. Is daarmee de effectiviteit gewaarborgd op dit gebied?

Wellicht dat de zijdelings afscherming voor nieuwe vrachtwagens alsnog verplicht moet worden gesteld. In de brief van 25 mei staat dat de regelgeving op dit punt ongewijzigd moet blijven. Wil de minister dit besluit heroverwegen?

De heer Koopmans vindt inzake de discussienota Rijbewijsrevolutie de ervaringsmodule en de gevarenherkenningstoets uitstekend. De verhoging van de minimumleeftijd voor brom- en snorfietsers naar 17 jaar kan echter niet op instemming rekenen. Dit zou immers wederom een extra handhavingsprobleem opleveren, terwijl er reeds sprake is van een handhavingsachterstand. Onderdeel van de discussie moet worden om aankomende bromfietsers op enigerlei wijze ervaring op te laten doen, bijvoorbeeld middels een verplicht theorie-examen. Een andere afweging op dit vlak is die tussen de behoefte aan mobiliteit van 16-jarigen en de verkeersveiligheid. Die moet dan wel beter worden toegerust. In het stuk is eveneens sprake van algemene invoering van een trekkerrijbewijs. Om allerlei redenen is dat van groot belang.

De heer Koopmans is het eens met het verbod op radarverklidders. Daarnaast vraagt hij de minister de afweging inzake de dodehoekspiegel voor busjes opnieuw te maken. Die spiegel moet wellicht verplicht worden gesteld.

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie) vindt verkeersveiligheid van groot belang. Dat is niet alleen een kwestie van forse investeringen, maar ook van cultuur en mentaliteit in het verkeer. Desalniettemin is het jammer dat de komende jaren minder middelen dan verwacht beschikbaar komen voor het verkeersveiligheidsbeleid. Bij de tweede fase van het project Duurzaam veilig rekent de regering op een bijdrage van de decentrale overheden van 343 mln euro. Hoe reëel is de aanname waarop deze verwachting is gebaseerd? Wanneer kan duidelijkheid gegeven worden over de nieuwe doelstellingen voor 2010? Gelden tot die tijd de normen van het vigerende Structuurschema verkeer en vervoer, deel 2? Hoe verhouden de huidige verkeersongevallencijfers zich tot die normen?

De brief van 22 mei biedt inzicht in de ontwikkeling van de aantallen slachtoffers, maar geeft geen analyse van de mogelijke oorzaken. Er wordt een stijging geconstateerd van het aantal dodelijke slachtoffers onder brom- en snorfietsers, maar de achterliggende oorzaak blijft onbekend. Die wetenschap is echter van belang in het licht van de positieve effecten die verwacht werden van de maatregel bromfietsen op de weg.

Mevrouw Huizinga-Heringa constateert in de brief over de stand van zaken van 16 april een grote eensgezindheid bij betrokken organisaties en overheden over de campagnes inzake verkeersveiligheid. Wordt daarbij ook aandacht geschonken aan de positie van de fietser en de door verkeersdeelnemers naar verluidt in de praktijk nauwelijks toegepaste maatregel van voorrang voor rechts voor de fietser?

De voorstellen in de discussienota Rijbewijsrevolutie worden uitgewerkt in een beleidsnota. In de brief van 16 april staat dat de maatschappelijke organisaties overwegend positief hebben gereageerd. Wordt in de beleidsnota ingegaan op de kanttekeningen die zij hebben geplaatst? Zo pleit de ANWB in een brief aan de Kamer terecht voor heldere en sluitende afspraken tussen de ministers van VW en Justitie over de wettelijke aansprakelijkheid van autobestuurders en inzittenden alvorens een proef met de ervaringsmodule te starten. Neemt de minister dit advies ter harte? Wat te doen met de suggestie van de ANWB om in de rijopleiding gebruik te maken van rijsimulatoren?

Mevrouw Huizinga-Heringa wijst erop dat reeds jarenlang gesproken wordt over het puntenrijbewijs. Wanneer worden hierover knopen doorgehakt? Waarom laat de invoering van een verplichte kentekenregistratie voor brom- en snorfietsen zo lang op zich wachten? Waarom kan pas in

het jaar 2005 met registratie worden gestart? De ANWB hecht meer waarde aan de met een kenteken samenhangende technische keuring van brom- en snorfietsen dan aan een administratieve keuring. Wat is hierover de opvatting van de minister?

Door de fractie van de ChristenUnie is eerder gepleit voor verhoging van de maximumsnelheid voor bromfietzers op de autoweg tot 50 km binnen de bebouwde kom. Verkeersdeelnemers die op hetzelfde domein met verschillende snelheden rijden, vormen een gevaar voor elkaar. Een van de discussiepunten in de Rijbewijsrevolutie is verhoging van de maximumsnelheid tot de constructiesnelheid, namelijk 45 km per uur. Op korte termijn moet gestart worden met een proef om brommers met de constructiesnelheid op de autoweg te laten rijden.

Mevrouw Huizinga-Heringa leest dat de minister de richtlijn voor het gebruik van autogordels en kinderzitjes zo snel mogelijk wil realiseren. In het huidige RVV (Reglement verkeersregels en verkeerstekens) staat dat elk kind in een eigen gordel moet zitten. Standaard zijn op een achterbank drie autogordels aanwezig, zodat er een probleem ontstaat voor gezinnen met meer dan drie kinderen. Is het in dat geval strafbaar om een kind los te laten zitten?

Inzake de dodehoekspiegel moet duidelijk zijn dat zijdelingse afscherming van vrachtwagens niet uitgewisseld kan worden tegen een zichtverbeteringssysteem. Zolang mensen nog op gruwelijke wijze omkomen onder vrachtwagens is een verwijzing naar budgettaire obstakels dan ook weinig overtuigend. Voor de zijafscherming moet zo snel mogelijk adequate regelgeving komen. Ook is het de hoogste tijd om de dodehoekspiegel verplicht te stellen voor al het bestelverkeer. Er loopt overigens een onderzoek naar vergroting van de veiligheid van het bestelverkeer. Wanneer kan de Kamer de resultaten hiervan tegemoet zien?

Mevrouw Huizinga-Heringa vindt een verbod op radarverklikkers uitstekend. Waarom moet het zo lang duren voordat de betreffende AMvB in werking treedt? Het innovatieve product van de dynamische verkeersdrempel schijnt motorrijders, ook als zij zich keurig aan de maximumsnelheid houden, veel rijplezier te ontnemen. De velgen kunnen bovendien beschadigd raken. Ook wordt niet bijgedragen aan de verkeersveiligheid van motorrijders. Is dit instrument in dit opzicht voldoende onafhankelijk getest?

Zij onderschrijft de opmerkingen van de heer Luchtenveld over de bergersproblematiek.

De heer **Hermans** (LPF) merkt op dat in het persbericht van 20 juni van het kabinet staat dat de huidige verkeersboetes te weinig effect hebben, zodat besloten is tot verhoging van de verkeersboetes. Moet niet gezocht worden naar een beter systeem van boetes, zoals bijvoorbeeld een progressief boetesysteem in een mogelijkerwijs effectievere combinatie met een puntenrijbewijs? Notoire overtreeders kunnen harder aangepakt worden en sporadische overtreeders juist minder hard. Dat kan mogelijk het draagvlak onder de bevolking vergroten. Komt er onderzoek naar een puntenrijbewijs? Ziet de minister de mogelijkheid om hierbij een progressief boetesysteem te betrekken?

Bij de problematiek van de dodehoekspiegel bij busjes moeten ook de bestelauto's met een grijs kenteken worden betrokken. Het rijden met geblindeerde ramen vergroot immers niet de verkeersveiligheid. Het niet hebben van stoelen moet dan ook een voldoende voorwaarde zijn voor een grijs kenteken.

De heer Hermans vindt het een goede zaak dat per 1 januari de dodehoekspiegel voor vrachtwagens verplicht is gesteld. De minister wil op Europees niveau eveneens een verplichting nastreven. De dodehoekspiegel is echter niet voldoende ter voorkoming van ongevallen. Vindt de minister niet dat ook verplichting van zijafscherming nagestreefd moet worden? Die kan de ernst van de ongevallen immers doen afnemen. Ziet de

minister de mogelijkheid om dit punt te agenderen als Nederland volgend jaar het voorzitterschap van de Europese Unie op zich neemt? Verheugend is de invoering van een verplicht kenteken voor brom- en snorfietsen, die beoogd wordt per 1 januari 2005. Is die datum reëel? Is eventuele versneling mogelijk? De discussienota over het rijbewijs heeft de instemming van de heer Hermans, inclusief de algemene verplichting voor een trekkerrijbewijs.

De bergersproblematiek baart zeer grote zorgen. Uit veel signalen van burgemeesters, politie en brandweer valt op te merken dat de kwaliteit van het bergens sterk achteruit is gegaan. Er wordt onvoldoende professioneel gewerkt. Slachtoffers van ongelukken komen dan ook wellicht onnodig in gevaar. De beschikbaarheid van zwaar bergmaterieel staat onder druk. Bergers hebben concessies gewonnen zonder het vereiste materiaal. Er leven vele vragen die nog steeds niet zijn beantwoord. De motie-Oplaat/Alblas moet dan ook onverkort worden uitgevoerd. Wat onderneemt het ministerie in haar faciliterende rol? Er moet daadwerkelijk opgetreden worden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vindt dat met de ongelukken in het verkeer en de verkeersdoden een vorm van sluipmoord plaatsvindt. Het vorige kabinet zette reeds de lijn om fors te werken aan verlaging van het aantal verkeersdoden niet meer door. De extra middelen voor de doelstelling van -30% zijn losgelaten. Via lap- en plakwerk wordt nu ietwat gecorrigeerd, zodat de minister uitkomt op een doelstelling van ongeveer -10%. Er is dan ook veel te weinig geld beschikbaar gekomen. Minister-president Balkenende heeft zich immers gebonden aan de doelstelling van -50%. Krijgt de minister echter ook boter bij de vis, namelijk minimaal 1 mld euro tot en met het jaar 2010? De opbrengsten van het kwartje van Kok, ongeveer 2 mld euro, gaat volgens de afspraak grotendeels naar wegen. Verkeersveiligheid hoort volgens de fractie van GroenLinks echter ook bij wegen, zodat het kwartje van Kok alsnog goed kan worden besteed. Het overige deel moet daarnaast besteed worden aan het achterstallige onderhoud bij het spoor.

Bij de zijafscherming van vrachtwagens is sprake van een gat in de verplichting, omdat oude auto's vanaf 1991 daarvan uitgezonderd zijn. Volgens de brief kan in de sector grote weerstand worden verwacht, wat de minister ertoe brengt de redenering van de branche over te nemen. Het alsnog voorschrijven van zijafscherming op materieel van de jaren negentig kan volgens haar niet effectief zijn. Hoezo? Daarnaast wordt gewezen op de hoge kosten. De minister moet dan ook de confrontatie met de sector aangaan.

De heer Duyvendak steunt de verhoging van de minimumleeftijd voor bromfietzers naar 17 jaar, wat volgens de minister zo'n 16 doden en een groot aantal gewonden per jaar zal schelen. Wordt niet overwogen om de leeftijd te verhogen naar 18 jaar? Op die manier kunnen immers ongeveer 56 verkeersdoden per jaar worden voorkomen. Kan de minister ingaan op de gemaakte afwegingen op dit punt? Alcoholgebruik is nog steeds een belangrijke moordenaar in het verkeer. Het pleidooi van de fractie van GroenLinks is dan ook al lange tijd om het promillage te verlagen van 0,5 naar 0,2, zodat iemand die aan het verkeer wil deelnemen feitelijk niet meer kan drinken. Kan de minister een inventarisatie overleggen aan de Kamer van de voor- en nadelen van deze maatregel, ook in vergelijking met landen waar deze maatregel reeds praktijk is?

Op het vlak van mobiel bellen van automobilisten ontbreekt het aan cijfers over de eventuele afname daarvan. Hoe staat het daarmee? Bestaan hierover cijfers? Wat vindt de minister van het onderzoek uit Zweden, dat duidelijk maakt dat ook «hands free» bellen gevaarlijk is?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) sluit zich aan bij woordvoerders die opmerken dat er te weinig financiële aandacht bestaat voor verkeersveiligheid, met

name gezien de doelstelling om het aantal verkeersslachtoffer in het jaar 2010 terug te brengen. In het licht van de bezuinigingsvoorstellen van het kabinet, die voor een deel bij de gemeenten en provincies neerslaan, lijkt de gevraagde verdubbeling van het bedrag door deze organen overtrokken. Kan de doelstelling daadwerkelijk gehaald worden? De minister heeft met het regeerakkoord de nodige beleidsruimte gekregen. Is de minister principieel van mening dat het kwartje van Kok gebruikt kan worden voor verhogen van de verkeersveiligheid? Valt de verkeersveiligheid onder het investeren in wegen?

Het verbod op radarverklippers verdient steun. Dergelijke verklippers zijn slechts een hulpmiddel voor notoire hardrijders om radarcontroles te omzeilen.

De motie van de heren Oplaat en Alblas, waarin de regering gevraagd is naar een voorstel voor het herzien van de organisatie rondom de bergingswerkzaamheden, is gesteund door de fractie van de PvdA. Op dit punt zijn echter weinig vorderingen gemaakt, ondanks de bemoeienis van de NMa. De chaos op de wegen die soms optreedt, heeft echter grote gevolgen voor de verkeersveiligheid. De minister wordt dan ook met klem verzocht om de problematiek zo snel mogelijk oplossen.

Mevrouw Dijkma steunt op hoofdlijnen het voorstel inzake de Rijbewijsrevolutie, met zaken zoals meer nascholing, de gevaarherkenningstoets en het puntenrijbewijs. De nodige aarzelingen bestaan echter wat betreft de leeftijdsgrenzen. Verlaging van de minimumleeftijd voor bromfietzers van 16 jaar naar 17 jaar lijkt weinig effectief. Het probleem ligt immers niet in de leeftijd, maar in het gedrag. Is het niet beter om de eisen aan een bromfietser strenger te maken, bijvoorbeeld door kentekenregistratie en een verplicht theorie-examen gericht op de regels in het verkeer in combinatie met een puntenrijbewijs? Bromfietzers zijn immers volwaardige deelnemers aan het verkeer, zeker als de maximumsnelheid verhoogd wordt naar 50 km per uur. Bromfietzers met notoir slecht gedrag kunnen dan door verliezen van punten hun rijbewijs kwijtraken en aldus uit het verkeer worden gehaald. Is de minister van zins dit mee te nemen in het vervolg van de discussie?

Eenzelfde aarzeling bestaat bij de ervaringsmodule voor de automobilist onder de 18 jaar, waarmee in Amerika en Engeland ervaringen bestaan. Het komt erop neer dat zij naast een ervaren automobilist auto mogen rijden, alhoewel deze passagier niet in kan grijpen. Wie wordt daar wijzer van? Onder welke condities wordt een dergelijke maatregel uitgevoerd? Mevrouw Dijkma vindt dat de dodehoekspiegel verplicht moet worden voor busjes. Daarnaast moet zijafscherming verplicht worden gesteld voor vrachtwagens. Waarom is de minister het daarmee niet eens? Hoe staat met het de antwoorden op de vragen over verkeersveiligheid als het gaat om chauffeurs en touringcarbedrijven? Die vragen zijn doorgeschoven naar de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Klopt het dat Team Alert, een jongerenclub die zich richt op verkeersveiligheidscampagnes, daarmee kan doorgaan?

Mensen bellen niet alleen in de auto, maar kijken tegenwoordig ook naar televisie en dvd in de auto. Holt de overheid op dit vlak niet achter de feiten aan? Het lijkt dan ook verstandig dat de overheid een kaderwet ontwikkelt gericht op de oplettende bestuurder. Allerlei apparaten die afleiden, kunnen binnen die wet behandeld worden.

Antwoord van de minister

De **minister** wijst erop dat Nederland al jaren tot de meest verkeersveilige landen ter wereld behoort. Het Nederlandse verkeer wordt elk jaar veiliger als gevolg van een reeds dertig jaar durend verkeersveiligheidsbeleid. Daarbij hoort een spectaculaire daling van het aantal verkeersslachtoffers, van ruim 3000 per jaar begin jaren zeventig tot ruim 1000 op het moment. Nederland staat daarmee in Europa op een tweede plaats. Vorig

jaar waren er 1066 verkeersdoden te betreuen, waarbij geldt dat elke dode er een te veel is. De rijksoverheid stelt dit jaar meer geld beschikbaar dan ooit. Tot en met het jaar 2010 is 343 mln euro extra beschikbaar, welk bedrag verdubbeld moet worden door de decentrale overheden. Als deze overheden dat bedrag willen, moeten zij dat dus matchen met eenzelfde bedrag. Overigens moeten naast de decentrale overheden ook bedrijven, maatschappelijke organisaties en de burgers, vooral jongeren, verantwoordelijkheid dragen inzake verkeersveiligheid. Met het genoemde bedrag is een verdere daling van het aantal slachtoffers mogelijk, waarbij een realistische doelstelling gezet wordt op verlaging van het aantal verkeersdoden tot ongeveer 900 per jaar. Meer geld is domweg niet beschikbaar nu zo veel fondsen verdampen in de economische malaise. De minister maakt zich zorgen over de onevenredig grote hoeveelheid jongeren die door het verkeer gedood worden of voor het leven getekend. Het aantal slachtoffers kan worden verminderd via de aangekondigde Rijbewijsrevolutie, die positief ontvangen is, en door verbetering van de risicoperceptie. Met de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen is overleg gaande hoe een «normen en waardendiscussie» met jongeren kan worden gestart op dit punt. Uitgangspunt daarbij is om jongeren aan te spreken op de risico's die zij lopen in het leven, inclusief onoplettend en agressief rijgedrag.

Inderdaad heeft het kabinet zich gebonden aan de Europese doelstelling van een «overall» vermindering van het aantal verkeersslachtoffers met 50% voor het jaar 2010. Het gaat hierbij natuurlijk om een gemiddelde. Sommige landen, zoals Griekenland, Portugal, Italië, Frankrijk en Spanje moeten immers nog beginnen aan een beleid inzake verkeersveiligheid, terwijl Nederland, Zweden en het Verenigd Koninkrijk al goede resultaten hebben bereikt door de jaren heen.

De minister noemt de voorstellen in het kader van de Rijbewijsrevolutie innovatieve maatregelen die effect hebben zonder al te veel kosten met zich te brengen. Deze maatregelen zijn met name gericht op jongeren. Daar valt nog heel wat te bereiken. Het plan voorziet daarnaast in een betere dienstverlening aan de meer dan 10 miljoen Nederlandse rijbewijsbezitters. Volgens de laatste raming van de Adviesdienst verkeer en vervoer zal de Rijbewijsrevolutie een jaarlijkse besparing opleveren van 54 verkeersdoden en meer dan 1500 zwaargewonden. De Rijbewijsrevolutie is dit voorjaar uitgebreid besproken met de maatschappelijke partners, verenigd in het Overlegorgaan verkeersveiligheid (OVV), met overwegend positieve reacties. Alleen het voorstel van verhoging van de minimumleeftijd voor bromfietzers van 16 jaar naar 17 jaar bleek controversieel. Verschillende partijen drongen aan op nader vergelijkend onderzoek naar verschillende alternatieven. De Kamer kan op grond van dit onderzoek na de zomer concrete voorstellen tegemoet zien.

Publiekscampagnes zijn een onmisbaar beleidsinstrument ter stimulering van veiliger verkeersgedrag en vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. Bij het voortgezet onderwijs kan een prijsvraag uitgeschreven worden naar het creatief opstarten van discussie op dit vlak in de mainstream van het onderwijs. Lesprogramma's worden niet meer opgestart, aangezien die in het verleden heel slecht hebben gewerkt. Daarnaast is er een meerjarenprogramma campagnes verkeersveiligheid opgesteld voor de jaren 2003–2007, waarbij sprake is van afstemming met alle organisaties die aan publiekscampagnes doen. Voor de toekomst is afgesproken over te gaan tot structurele samenwerking en afstemming tussen de maatschappelijke en bestuurlijke partners, zodat geldverspilling kan worden tegengegaan en effectiviteit en herkenbaarheid worden bevorderd. Deze campagnes richten zich op het dragen van gordels, agressie in het verkeer, fietsverlichting en alcohol.

De minister erkent dat dergelijke campagnes weinig effect hebben zonder verkeershandhaving. Verkeershandhaving is een belangrijk en effectief onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. Handhaving is geen doel op

zich, maar vormt het sluitstuk van een reeks aan instrumenten die moeten zorgen voor minder verkeersslachtoffers. Handhaving is een zeer kosten-effectief instrument. Instandhouding van de huidige inzet is een voorwaarde voor het realiseren van de verkeersveiligheidsdoelstelling. Het wegvallen van handhaving komt neer op 80 verkeersdoden meer per jaar. Door de prioritering bij het OM lijkt verkeershandhaving echter steeds meer onder druk te staan. Het accent ligt begrijpelijkerwijs meer op criminaliteitsbestrijding en veelplegers. Verkeersveiligheid mag echter niet het kind van de rekening worden.

De veiligheid van voertuigen is in het laatste decennium sterk verbeterd, wat in een niet geringe mate heeft bijgedragen aan een verbeterde verkeersveiligheid ondanks een sterk stijgende mobiliteit. Deze verbeteringen worden door de automobiellindustrie gerealiseerd op basis van onder andere de Europese regelgeving en het NCAP-testprogramma (New Car Assessment Program), waaraan het ministerie van Verkeer en Waterstaat samenwerkt met instellingen uit diverse landen. Nederland stelt zich daarbij actief op. In het NCAP wordt de botsveiligheid van auto's onafhankelijk beproefd en gepubliceerd, waarbij goede scores een verkoopargument vormen voor producten van de automobiellindustrie.

De minister wijst erop dat binnen het verkeersveiligheidsbeleid ook aandacht bestaat voor het goederenvervoer. Bij 28% van de ongevallen met een dodelijk slachtoffer is vracht- en of bestelverkeer betrokken. Het afgelopen jaar is het relatieve aandeel van het goederenvervoer bij het aantal ongelukken met verkeersdoden toegenomen. Deze negatieve ontwikkeling moet gekeerd worden met gerichte maatregelen. Artikelen in De Telegraaf wijzen op de ergernissen tussen vrachtwagenchauffeurs en automobilisten. Zij voelen zich in een verkeerd daglicht gesteld en verwijten de automobilisten vrachtwagens in een moeilijk parket te brengen. Op dit vlak wordt eigen verantwoordelijkheid gevraagd. Vrachtwagenchauffeurs zijn professionals op de weg die grote achting verdienen. Zij moeten zich dan ook waar nodig inhouden en niet de agressie van andere weggebruikers oproepen.

De eerste signalen na verplichtstelling van de dodehoekspiegel wijzen op een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid. Als begin volgend jaar de cijfers over het jaar 2003 beschikbaar zijn, zal het effect nader bekeken worden. Momenteel zijn nagenoeg alle vrachtwagens uitgerust met een dodehoekspiegel. Belangrijk aandachtspunt daarbij vormt het bestelverkeer, dat helaas oprukt bij de ongevalsbetrokkenheid. Het ministerie probeert een maatregelenpakket te ontwikkelen om het bestelverkeer veiliger te maken. Tevens kan aanzienlijke veiligheidswinst worden bereikt als in de bedrijfsvoering meer aandacht wordt besteed aan de veiligheid. In samenwerking met het bedrijfsleven wordt gewerkt aan bevordering van een «safety culture». Overigens mag bij voertuigen met grijze kentekens de blinding aan de rechterkant verdwijnen, wat de dode hoek aanzienlijk zal verminderen.

Er liggen voorstellen voor een nieuwe regeling omtrent de bergers waarin de partijen zich lijken te kunnen vinden. Zij spreken de verwachting uit op basis van deze voorstellen tot overeenstemming te kunnen komen. Er is echter nog geen besluit gevallen over de hulpverlenerstatus. De andere voorstellen beogen een duurzame landelijke bergingsregeling die door de private sector ingevuld wordt. Vanaf 1 april 2004 is een incidentmanagement op de hoofdwegen en onderliggend wegennet mogelijk. De nieuwe landelijke bergingsregeling kan door de private sector vormgegeven worden. De voorstellen vragen echter nadere uitwerking, met een faciliterende rol van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Verkeerscentrum Nederland. De Mobiliteitsvereniging Nederland, MVN, de bergerbranchebelangen, BBN, de Nederlandse vereniging van berger-specialisten, VBS, en de stichting Incidentmanagement Nederland onderschrijven dit. Overigens bestaat binnen de sector een probleem met een van de branches.

Handhaving inzake de radardetectie is een essentieel onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. Zij vormt een probleem, inclusief andere vormen zoals laser-shields, waarvan het aanpakken meer voorbereidings-tijd vergt. De AMvB voor het verbod op radarverklidders gaat op 1 oktober van dit jaar in werking. De motorvriendelijke geleiderail kan veel ellende voorkomen. Deze maatregel heeft dan ook de aandacht van het ministerie, bijvoorbeeld met het oog op de beruchte motorbocht bij het Kleinpolderplein. Rijkswaterstaat bekijkt momenteel de mogelijkheid om een en ander mee te nemen in het onderhoudsprogramma.

De kentekenregistratie van brom- en snorfietsen kan ingaan per 1 januari 2005. In het jaar 2006 zullen vervolgens alle brom- en snorfietsen van een kenteken voorzien zijn. Dit kan nu eenmaal niet sneller. Door verhoging van de minimumleeftijd voor brom- en snorfietsers van 16 jaar naar 17 jaar kan een grote slag geslagen worden op het vlak van de verkeersveiligheid. Het argument dat in delen van het platteland met weinig openbaar vervoer veel jongeren aangewezen zijn op de bromfiets voor de gang naar school en werk wordt serieus genomen. Het ministerie werkt momenteel verschillende alternatieven uit, waarop na de zomer teruggekomen zal worden. In het opnemen van invalidevoertuigen in deze registratie is niet voorzien omdat invalidevoertuigen geen bromfietsen zijn. De Kamer kan op dit punt een nader schriftelijk antwoord tegemoet zien. De minister merkt op dat de roep om een meer progressief boetesysteem vooral gericht moet zijn aan justitie. Daarbij moet gekozen worden voor een harde aanpak van recidive. Over invulling van de motie-Oplaat wordt nagedacht, waarbij de voordelen van het systeem van de wet-Mulder gecombineerd worden met een progressief boetesysteem voor zware overtreders en recidive. De Kamer zal hierover uitsluitsel krijgen na het zomerreces. Het streven bij de Rijbewijsrevolutie is om de kosten voor de burger zo laag mogelijk te houden. De berekening van de verwachte verhoging daarvan, van de hand van de VVD-fractie, wordt graag tegemoet gezien.

Een verplichte theorieopleiding kent geen voorstander in de minister. De overheid stelt alleen voorwaarden aan de examens en niet aan de opleiding, ook in het licht van het principe van eigen verantwoordelijkheid. Het effect van een verplichte opleiding is gering, de kosten zijn hoog en het vergt bovendien extra regelgeving. Een rijbewijs in stappen is geen onderdeel van de Rijbewijsrevolutie, alhoewel het ook breed gedragen wordt door de branche. Het instrument is echter beproefd en lijkt succesvol, al moet het succes op de verkeersveiligheid nog blijken uit de landelijke proef die gaande is. Waarom geen bromfietsrijbewijs? Een dergelijk rijbewijs heeft een gering rendement met drie verkeersdoden minder per jaar en kent bovendien grote uitvoeringsproblemen. Het zoeken is dan ook naar alternatieven.

Concrete voorstellen inzake de Rijbewijsrevolutie mag de Kamer verwachten na het zomerreces. De minister zal bovendien per brief ingaan op de uitkomsten van de consultatie over de Rijbewijsrevolutie. De suggestie van de ANWB om de juridische kant van de ervaringsmodule goed te regelen, wordt ter harte genomen. De rijbewijsleeftijd staat op 18 jaar, terwijl de rijlessen beginnen met 17 jaar, zoals in Zweden en Oostenrijk. Het voorstel is om een proef te doen om vast te stellen of dit in Nederland kan werken. De Rijbewijsrevolutie bevat overigens een plan voor een integrale aanpak van het bromfietsers probleem. Een maximumsnelheid voor bromfietsers van 46 km per uur op de rijbaan is daarvan een onderdeel. Het gehele bromfietspakket in de Rijbewijsrevolutie bespaart naar verwachting 28 doden per jaar.

De minister wijst erop dat inzake het correct afstellen van de dodehoekspiegel allerlei hulp wordt geboden aan de branche. Daarvoor zijn twee mensen nodig. In de opleiding wordt chauffeurs getoond wat de beste manier is. De zijafscherming voor nieuwe vrachtwagens is sinds 1 januari 1998 verplicht. Nederland kent een hoog investeringsgehalte voor nieuwe

vrachtwagens. Meer algemeen moet duidelijk zijn dat een correct afgestelde dodehoekspiegel effectiever is dan zijafscherming op bestaande voertuigen. Overigens is een beroep gedaan op het bedrijfsleven om op vrijwillige basis aan de slag te gaan met de zijafscherming.

Het beleid op het vlak van onbewaakte overwegen kost veel geld. Het voorzien van deze overwegen van bewaking kent een lange adem. Er wordt gewerkt aan verbetering. ProRail komt dan ook met een programma. Bovendien worden deze zaken standaard meegenomen in het onderhoud.

De minister stipt aan dat is gevraagd om elk jaar een verkeersveiligheids-overzicht aan de Kamer te verstrekken. Er is geen sectorale aanpak, maar juist een integrale benadering van het verkeers- en vervoersbeleid. Via de NVVP-monitor zal een en ander bij de Kamer aan de orde komen.

Afspraken over algemene inzet van handhaving gebeurt in overleg met de ministeries van Binnenlandse Zaken en Justitie. Op lokaal niveau worden in het driehoeksoverleg afspraken gemaakt over waar, wanneer en hoe intensief wordt gehandhaafd. Dit overleg vindt momenteel plaats.

De minister merkt op dat ISA (intelligente snelheidsaanpassing) al jarenlang de aandacht heeft van Verkeer en Waterstaat, net zoals andere voertuiginnovaties. Na de proef in Tilburg is het ISA-dossier in Europa ingezet. Een eventuele implementatie wordt door de industrie uitgevoerd.

Regelgeving is het exclusieve terrein van de Europese Unie. Er vallen meer verkeersslachtoffers op 30 km- en 60 km-wegen omdat er simpelweg meer van die wegen zijn. Het streven is overigens dat gemeenten meer echte 30 km-wegen inrichten, waarbij de weggebruikers gedwongen worden zich te houden aan de maximumsnelheid.

De minister wijst op het incident met een trekker waarbij verschillende slachtoffers zijn gevallen. Er moet echter geen regelgeving gemaakt worden op incidenten. Bovendien kan men ook bij wet niet het gebruik van gezond verstand verplichten. Overigens is regelgeving in de maak over het vervoeren van personen in een aanhangwagen. In Europees verband is een uitzondering gemaakt voor het vervoeren van kinderen zonder autogordel op de achterbank van een auto, mits het een kortstondige zaak is. Over uitvoering van deze richtlijn zal nog overleg plaatsvinden met de Kamer.

De aandacht voor fietsers is beperkt tot fietsverlichting en is niet specifiek gericht op voorrang van rechts. Het effect van de maatregel wordt echter in de gaten gehouden. De minister vindt overigens de fiets als vervoermiddel van groot belang en tracht in de begroting extra ruimte te maken voor mensen die kiezen voor een combinatie van fiets en trein.

Het voorstel om het alcoholpromillage terug te brengen naar 0,2% vraagt om een inventarisatie op dit vlak. De Kamer zal hierover zo snel mogelijk een inventarisatie ontvangen. Het onderzoek in Zweden dat het gevaar bij «hands free» en «handheld» bellen gelijkstelt is nog niet bestudeerd.

Wellicht dat hierover het nodige te melden valt. De handhaving op dit vlak is overigens zeer lastig. Bovendien moet ook kritisch gekeken worden naar het gebruik van andere apparaten in de auto.

De minister onderzoekt de mogelijkheid om Team Alert in de komende drie jaar te subsidiëren. Daarna zal men zelf de broek op moeten houden. De Kamer krijgt hierover op korte termijn uitsluitsel. De Kamer zal overigens nog voor de begrotingsbehandeling per brief een update krijgen over de verkeersveiligheid.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Luchtenveld** (VVD) zegt toe de minister de berekening voor de hoge kosten voor de burger bij een gefaseerde opleiding voor het nieuwe rijbewijs te zullen overleggen.

De uitvoering van de motie-Oplaat kan eventueel gecombineerd worden

met een boeteverhoging. Als het bedoelde systeem er niet komt, is een boeteverhoging op dit moment een verkeerd besluit. Het is verkeerd dat het beeld geschapen wordt dat er bijna overeenstemming bestaat inzake de bergersproblematiek. Er is immers met een grote brancheorganisatie geen akkoord bereikt. Het verslag van dit algemeen overleg moet direct na het reces op de plenaire agenda worden gezet, zodat er ruimte is om de Kamer zo snel mogelijk nadere informatie te verstrekken. Als er geen goede oplossing komt, moet de Kamer wellicht in het reces de minister ter verantwoording roepen.

De heer **Van Bommel** (SP) dankt de minister voor de vriendelijk woorden over de motorvriendelijke geleiderail. Rijkswaterstaat bekijkt blijkbaar of dit meegenomen kan worden in het onderhoudsprogramma. Bestaan hierover reeds concrete voorstellen?

De heer **Van der Staaij** (SGP) hoorde zorg in de woorden van de minister over de verkeershandhaving. Hoe denkt zij te garanderen dat de handhavingsinspanning op peil blijft? Is de verhoging van de minimumleeftijd voor bromfietzers na de gehoorde kritiek van tafel? ISA komt in Europees verband aan de orde. Speelt de minister hierbij een stimulerende rol, bijvoorbeeld bij het op termijn verplichtstellen van ISA voor specifieke overtreeders?

De heer **Koopmans** (CDA) steunt het idee van mevrouw Dijksma voor een soort knipkaart-brommerrijbewijs. Die wordt verstrekt bij het met goed gevolg afleggen van een theorie-examen. Wie zich vervolgens als een ettertje gedraagt, zal steeds opnieuw een knip krijgen in zijn rijbewijs totdat het moment gekomen is dat er geen brommer gereden mag worden. Is de minister bereid dit idee mee te nemen in de Rijbewijs-revolutie?

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie) vraagt of het juist is dat de bijdrage van in totaal 343 mln euro afhankelijk is van de bereidheid van gemeenten om dit bedrag te matchen met eenzelfde bedrag. Een gemeente die een 30 km-weg veiliger wil inrichten, moet dus de helft van de kosten ophoesten.

Er is gesteld dat er een slag wordt gemaakt op het vlak van de verkeersveiligheid als de minimumleeftijd voor bromfietzers wordt opgetrokken naar 18 jaar. Ligt dat effect daarin dat er veel 16- en 17-jarigen op een brommer rijden of is het aantal gevallen in deze leeftijdscategorie nu eenmaal hoger?

Het ministerie houdt het effect van de maatregelen voorrang van rechts voor fietsers in de gaten. Op welke wijze vindt dit plaats? Wanneer krijgt de Kamer te horen wat het effect van deze maatregel is?

De heer **Hermans** (LPF) wijst erop dat de aankondiging van een nieuwe regeling volgend jaar april inzake de bergersproblematiek voorbij gaat aan de achteruithollende kwaliteit van de huidige dienstverlening. Er zal dus reeds dit jaar iets moeten gebeuren om de verkeersveiligheid te bevorderen. Een voorstel om het verslag van dit AO plenair te agenderen wordt dan ook zeker gesteund.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vindt het goed als de Kamer de bergersproblematiek nog eens rustig kan bekijken alvorens de begrotingsbehandeling plaatsvindt.

In de Kamer lijkt een meerderheid te ontstaan voor verplichte invoering van zijafscherming bij vrachtwagens. Een Kameruitspraak op dit vlak kan dan ook nuttig zijn.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) hoopt dat de minister bereid is het idee van het puntenrijbewijs voor de bromfietser meer te nemen in de Rijbewijs-revolutie, zodat de Kamer hierover een standpunt tegemoet kan zien na het zomerreces.

Er ligt reeds een motie-Oplaat op het vlak van de bergersproblematiek. Onduidelijk is dan ook waarom de heer Luchtenveld in deze acute problematiek willen wachten tot na het zomerreces. Eventuele nadere stappen moeten nog deze week genomen worden. Daarbij moet als het even kan voorkomen worden dat een tweede motie noodzakelijk wordt.

De **minister** zegt toe donderdagochtend 26 juni een brief inzake de bergersproblematiek aan de Kamer zal te sturen over de huidige situatie, inclusief de onderlinge verhoudingen tussen de verschillende branches.

Op de motorvriendelijke geleiderail wordt teruggekomen in het onderhoudsprogramma. Hier wordt serieus naar gekeken.

Uitsluitel over de handhaving kan alleen gegeven worden na overleg met de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie. Via afspraken met de regiopolitie moet voorkomen moet worden dat de verkeershandhaving het kind van de rekening wordt. Als dat niet lukt, zal de Kamer dit worden gemeld.

De minister is van zins inzake ISA een stimulerende rol te vervullen in Europa. De Rijbewijsrevolutie is niet van tafel. Over het voorstel ter verhoging van de minimumleeftijd zal de Kamer na het reces nadere voorstellen ontvangen. Het voorstel voor een puntenrijbewijs wordt meegenomen. Ook daarover zal de Kamer na het reces bericht ontvangen. Het aantal ongevallen voor bromfietzers van 16 jaar en 17 jaar ligt hoger omdat dit de grootste groep bromfietzers betreft. Bekend is daarnaast dat jonge bromfietzers het hoogste risico kennen op een ongeval van alle verkeersdeelnemers. Het argument van mobiliteit van jongeren op het platteland is overigens zeker van belang. De uitslag van de evaluatie van voorrang voor rechts van fietsers wordt aan de Kamer gestuurd.

Een verplichte invoering van de zijafscherming bij vrachtwagens wordt niet toegezegd. De maatregelen inzake dodehoekspiegels en nieuwe vrachtwagens moeten de kans krijgen om enig effect te bereiken.

De **voorzitter** concludeert dat de minister de Kamer donderdagochtend 26 juni een brief zal sturen over de bergers. Dat kan ertoe leiden dat een verslag van het AO plenair wordt geagendeerd. Rond 1 oktober ontvangt de Kamer een update van het beleid ten aanzien van de verschillende besproken punten inzake de verkeersveiligheid. Zolang die zaken nog niet zijn besproken, is de verwachting dat de regering niet met tussentijdse onomkeerbare voorstellen zal komen op dit vlak.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
De Pater-van der Meer

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers