

Vergaderjaar 2004–2005

29 800 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2005

Nr. 72

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 18 juli 2005

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 15 juni 2005 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over de **brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 31 mei 2005, houdende het eindrapport inzake onderzoek van de logboeken van Rijkswaterstaat ingevolge motie 29200-XII, nr. 120, van het lid Hermans (aanrijtijden van berger bij ongelukken) (29800-XII, nr. 67).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Luchtenveld** (VVD) merkt op dat er nog steeds signalen zijn die erop duiden dat de aanrijtijden voor bergingsauto's vaak te lang zijn en dat soms slachtoffers lang beknelde zitten voordat de hulpverlening ter plaatse is. Dit is reden tot zorg. Sinds de introductie van het huidige systeem van aanbestedingen is met name het aantal bedrijven voor de zware berging afgenomen. Werken de aanbestedingsregels in de praktijk wel goed? Is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd en het niveau van hulpverlening aan de slachtoffers voldoende? Welk standpunt neemt de minister in ten aanzien van de juridische procedures?

Mevrouw **Roefs** (PvdA) herinnert aan de inbreng van haar voorgangster van meer dan een jaar geleden waarmee zij betwijfelde dat het systeem van SIMN (Stichting Incident Management Nederland) verbetering zou brengen. Thans concludeert de fractie van de PvdA, mede op grond van de signalen uit het veld, dat het systeem werkt en dat het gehandhaafd kan en moet worden. Daarbij stipuleert zij dat er voor de bergers in principe geen taak is voor de eerstehulpverlening. Hoewel de fractie dus kan instemmen met het nieuwe systeem, leven er bij haar nog wel vragen. Doet nog steeds 85% van het aantal bergers mee aan het systeem van SIMN? Of is het percentage inmiddels 100%? Is het bericht juist dat in de praktijk de automobilist zelden of nooit zelf een berger kiest, hoewel hij dat wel mag? Zijn er nog steeds vrije rijders? Hoe staat het met de capaciteit van de zware berging? Is het juist dat brandweerkorpsen in toeneemende mate investeren in zware bergingsvoertuigen? Wie registreert de

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA) en Sande (VVD).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GroenLinks), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Ten Hoopen (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA) en Szabó (VVD).

aanrijtijden? Doen alleen de bergers dat of gebeurt dat ook, zoals is afgesproken, door de politie?

De fractie van de PvdA concludeert dat de eerste berging, waarvoor de NMa ontheffing heeft verleend, goed functioneert. De rechter heeft echter de NMa opgeroepen om nader onderzoek te doen naar de schending van de Mededingingswet bij de tweede berging. Is dat onderzoek inmiddels gestart?

Mevrouw Roefs merkt op dat de signalen over het niet geheel tot tevredenheid functioneren van de markt bij de berging reden tot zorg blijft. Zij wijst er voorts op dat de ANWB bergingsbedrijven opkoopt. De Bond heeft ook een autoverhuurbedrijf om verstrekking van vervangende auto's te kunnen garanderen. Die auto's zijn gestald bij bergingsbedrijven. In feite gaat het hierbij om een opdrachtgever die tegelijkertijd opdrachtnemer is. Wat vindt de minister van deze ontwikkeling?

De heer **Hermans** (LPF) wijst erop dat zijn fractie bij de behandeling van dit dossier het belang van doorstroming van het verkeer en de veiligheid op de weg voorop heeft gesteld. Voor een goede doorstroming en het bevorderen van de veiligheid zijn korte aanrijtijden van bergers van belang. Het laatste door Berenschot uitgebrachte rapport over de aanrijtijden wijst op een lacune waardoor er nog steeds onvoldoende basis voor beoordeling van de aanrijtijden is. De lacune betreft het feit dat de bergers zelf noteren of zij op tijd ter plekke zijn, hetgeen consequenties kan hebben voor de juistheid van de gegevens.

De heer Hermans vraagt zich ook af of er wel voldoende capaciteit is voor de zware berging. In het verleden was niet altijd bergingsmaterieel op korte afstand beschikbaar waardoor ernstige situaties langer duurden. De minister zou moeten waarborgen dat er voldoende zwaar bergingsmaterieel is en de aanrijtijden daarvan kort zijn. Bij levensbedreigende situaties dient de brandweer de dichtstbijzijnde berger in te schakelen en aangezien de brandweer onder het beleid van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties valt zou die moeten nagaan wat er aan het systeem verbeterd kan worden.

De heer Hermans concludeert dat door het ontbreken van voldoende zicht op de werkelijke aanrijtijden niet bekend is wat eventueel de extra maatschappelijke kosten zijn. Er zijn ook vragen met betrekking tot de kwaliteit van de berging. Dertig bedrijven zouden gecertificeerd zijn, terwijl zij niet aan de eisen voldoen. Dit bericht is doorgegeven aan de SIMN, maar daarmee is vooralsnog niets gedaan. Al deze signalen zorgen voor een verontrustend beeld van de bergingssector.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA) herinnert eraan dat de Kamer er reeds in 1999 voor heeft gekozen om de sector zelf maatregelen te laten nemen voor een goed verloop van de berging. De Kamer kan niet anders dan de keuze waarmee de sector heeft ingestemd, blijven eerbiedigen. Als echter zou blijken dat het systeem helemaal niet functioneert, zou de Kamer een verantwoordelijkheid hebben. De Kamer moet namelijk wel degelijk nagaan of de veiligheid voldoende is gewaarborgd en het aantal files wordt teruggedrongen.

Uit het rapport van Berenschot blijkt dat in 2004 de aanrijtijden overal zijn gehaald en zelfs lager waren dan de norm aangaf. Dat het halen van de aanrijtijden te maken zou hebben met het feit dat bergers zelf de tijden noteren, is een stelling die niet breed wordt gedragen. Er zijn wel incidenten bekend. Is het juist dat zich een keer een aanrijtijd van vier uur heeft voorgedaan? Zo ja, wat was daarvan de oorzaak? In 2005 zal meer intensief worden gemeten. Zijn er al gegevens over 2005?

Voert de minister overleg met vertegenwoordigers van de brandweerkorpsen en de politie over het functioneren van het bergingsstelsel? Wat is hun oordeel over de aanrijtijden en het al dan niet toenemen van de verkeersveiligheid?

Het antwoord van de minister

De **minister** herinnert aan haar inspanningen om de bergingsproblematiek op te lossen. Ter uitvoering van de motie-Oplaat/Alblas van september 2002 is zij opgetreden als facilitator bij de gesprekken tussen de betrokken partijen. In het AO van 25 september 2003 heeft zij een aantal toezeggingen gedaan die alle zijn nagekomen. Verder zijn de moties die de leden Luchtenveld en Hermans in het VAO van 11 maart 2004 hebben ingediend uitgevoerd. Naar aanleiding van de motie van de heer Luchtenveld op stuk nr. 125 (29 200-XII) is overleg gevoerd met de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de resultaten van dat overleg zijn verwoord in de brief van 20 september 2004. De hulpverlening is op orde en de minister van BZK ziet geen aanleiding om de afspraken aan te passen. De regering wijst er nadrukkelijk op dat bergers geen hulpverleners zijn.

Naar aanleiding van de motie van het lid Hermans op stuk nr. 120 (29 200-XII) zijn de gegevens van het logboek van Verkeer en Waterstaat bestudeerd. Het rapport van dat onderzoek is de Kamer met de brief van 31 mei 2004 aangeboden. Op basis van de gegevens van de logboeken van Verkeer en Waterstaat is het niet mogelijk om een uitspraak te doen over de aanrijtijden van bergingsbedrijven over 2003 en 2004. Het is overigens ook niet de taak van Verkeer en Waterstaat om de aanrijtijden van bergers te registreren.

De minister zegt voorts in 2004 actie te hebben genomen om de logboeken op orde te brengen. Dat heeft met zich gebracht dat thans voor alle rijkswegen logboeken worden bijgehouden. Bestudering daarvan laat zien dat de verbetering doorzet. Behoudens een enkele uitzondering blijven de aanrijtijden ruim binnen de norm. De input van deze logboeken wordt geleverd door de verkeersleiders, de politie, de brandweer en de bergers. Het SIMN is gevraagd vanaf 1-1-2005 de aanrijtijden structureel te registreren. Daar komt ook de melding binnen.

Het ministerie heeft verder over de juistheid van de gegevens over de aanrijtijden navraag gedaan bij de KLPD en het korps Zaanstreek/Waterland. Zij geven aan dat er geen enkele reden is tot zorg of om de kwaliteit van de berging ter discussie te stellen. Ook diverse bergers geven aan dat de aanrijtijden ruim worden gehaald en dat er geen structurele kwaliteitsproblemen zijn.

De minister merkt voorts op dat de Hoge Raad op 9 juli 2004 inzake de procedure van de bergers tegen het ministerie van V en W heeft beslist dat de minister van V en W haar verantwoordelijkheid heeft genomen door het opstellen van beleidsregels voor Incident Management en door het maken van afspraken met de verzekeraars en de politie. De diverse onderzoeken geven aan dat met het systeem van Incident Management een tijdswinst van 15 à 20 minuten ten opzichte van de situatie van voor 1999 is bereikt. De conclusie is dan ook dat Incident Management een goede en effectieve regeling is en dat het ministerie alles heeft gedaan wat mogelijk was voor een goed verloop van de berging op het hoofdwegennet.

Onlangs is een nieuwe impuls aan Incident Management gegeven met het inzetten van 100 extra inspecteurs. Zij kunnen kleinschalige incidenten sneller afhandelen. Deze inspecteurs zullen voornamelijk in de spits worden ingezet. Zij worden in nauwe samenwerking met de politie en het Openbaar Ministerie opgeleid tot verkeersregelaar. Het opleidingstraject is in 2004 van start gegaan en de eerste resultaten in de proefregio's Amsterdam en Eindhoven zijn zeer positief.

De minister zegt geen uitspraak te kunnen doen over het optreden van de NMa. De NMa valt onder het beleidsterrein van de minister van Economische Zaken. Wel merkt zij nog op dat de NMa n.a.v. een uitspraak van de bestuursrechter te Rotterdam van 22 december 2004 nader onderzoek uitvoert. Dat onderzoek kan nog enkele maanden duren.

De positie van de ANWB is onderwerp van gesprek bij het bestuur van de SIMN. De ANWB heeft via een dochterbedrijf een aantal bergingsbedrijven aangekocht om de dienstverlening bij pech te verbeteren. Op deze manier wordt zij minder afhankelijk van andere marktpartijen. Er wordt gezocht naar een regeling die voldoet aan de code-Tabaksblatt om op die manier vermenging van belangen bij aanbesteding te voorkomen. Rijkswaterstaat is contractpartner van de SIMN en de ANWB is een van de deelnemers aan de SIMN. Mocht de SIMN zich niet aan de regels houden, dan zal Rijkswaterstaat ze daarop aanspreken.

De minister herinnert voorts aan haar antwoord op vragen over de aanrijtijden voor de zware berging. De vragen betroffen zeven voorvallen. Twee ervan gingen over incidenten op het onderliggende wegennet. Bij de andere incidenten bleken de aanrijtijden binnen de norm te blijven. In drie gevallen was er sprake van technisch onderzoek en sporenonderzoek door de politie en in de twee andere gevallen ging het om opruimwerkzaamheden. Het aantal bergers dat zich kan vinden in het nieuwe systeem bedraagt ruim 80%. Op zeer beperkte schaal wordt nog op de scanner gereden, maar dat leidt niet tot problemen.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Luchtenveld** (VVD) merkt op dat ondanks het antwoord van de regering blijft gelden dat er verontrustende signalen zijn. Het is daarom van belang dat de Kamer alert blijft. Wellicht zal blijken dat een onafhankelijk onderzoek naar de juistheid van de gegevens over aanrijtijden nodig is. Als later blijkt dat er wel degelijk problemen zijn, zal de VVD-fractie haar verantwoordelijkheid nemen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA) vraagt bij de bestudering van de logboeken over 2005 na te gaan door wie de gegevens over de aanrijtijden worden genoteerd. Verder wil zij nog weten of de brandweerkorpsen inderdaad in zware bergingsvoertuigen investeren. Het functioneren van de ANWB op het terrein van de berging blijft haar aandacht houden. Zij zal zelf nagaan of door dit bedrijf volgens de code-Tabaksblatt wordt gewerkt en hoe de berging is geregeld bij het onderliggend wegennet.

De heer **Hermans** (LPF) sluit zich aan bij de woorden van de heer Luchtenveld. Hij wijst erop dat het van belang is dat er een goede registratie van de aanrijtijden is. Die registratie is nu niet geheel betrouwbaar en in dat opzicht is er ook een verantwoordelijkheid voor de wegbeheerder. Hij heeft namelijk tot taak om de files te bestrijden. Kan de minister garanderen dat er voldoende zwaar bergingsmaterieel blijft?

De **minister** merkt op dat bij de berging vaak slachtofferhulp aan de orde is en dat dan de bergers door de politie en de brandweer worden ingeschakeld. De politie en de brandweer worden echter aangestuurd door de minister van BZK. Zij wijst er nog eens op dat bij het samenstellen van de logboeken, SIMN, politie en hulpdiensten samenwerken en dat zij controleren of de aanrijtijden die de berger aangeeft juist zijn. De Kamer zal het rapport over het logboek over 2005 ontvangen.

De minister antwoordt ten slotte dat de capaciteit voor de zware berging geen enkele reden tot zorg geeft. De aanrijtijden van het zware materieel is zelfs verminderd. De schriftelijke vragen die door de Kamer over de zware berging zijn gesteld, zijn alle beantwoord. Gelet op alle inspan-

ningen die al zijn gedaan, is het volgens de regering niet nodig om nog meer onderzoek te doen.

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

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