

Vergaderjaar 1994–1995

22 100

Meerjarenplan Verkeersveiligheid

23 674

**Instelling van een Raad voor de
transportveiligheid**

23 769

Beleidsnota bromfiets en snorfiets

Nr. 37

VERSLAG VAN EEN NOTA-OVERLEG

15 maart 1995

De vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op maandag 13 maart 1995 nota-overleg gevoerd met de minister van Verkeer en Waterstaat over **de verkeersveiligheid**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Biesheuvel

De griffier van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Tielens-Tripels

¹ Samenstelling:

Leden: Blauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Brinkman (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD).

Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Van der Linden (CDA), Zijlstra (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Esselink (CDA), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Aiking-van Wageningen (AOV), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD).

Stenografisch verslag van een nota-overleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

Maandag 13 maart 1995

Aanvang 11.15 uur

Voorzitter: Versnel-Schmitz

Aanwezig zijn 10 leden der Kamer, te weten:

Van den Berg, Dankers, Van Heemst, H.J.G. Kamp, Van 't Riet, Stellingwerf, Valk, Verkerk, Rosenmöller en Versnel-Schmitz,

alsmede mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enige ambtenaren van haar ministerie.

Aan de orde is de behandeling van:

- **de nota Brom-snorfiets (23769);**
- **de brief inzake recente ontwikkelingen op het terrein van de verkeersveiligheid (VW-95-40);**
- **de brief inzake zeer open asfaltbeton (ZOAB) (22100, nr. 20);**
- **de brief inzake veiligheid van wegwerkers (22100, nr. 21);**
- **"Top Tien van aanbevelingen 1995", Raad voor de Verkeersveiligheid (22100, nr. 22);**
- **Puntenstelsel (22100, nr. 23);**
- **Standpunt inzake toekomstige organisatie van het ongevalonderzoek op het terrein van Verkeer en Waterstaat (23674, nr. 2).**

De **voorzitter**: Ik wil iedereen nadrukkelijk zeggen, dat niet zal worden gesproken over de effect-rapportage voor de verkeersveiligheid en wat betreft de Betuweroute. Dat is wel gesuggereerd in de media, maar dat hebben we niet afgesproken. Bovendien kan het ook niet, want er is geen standpunt van de minister. De minister heeft laten

weten dat zij ons van een standpunt zal voorzien en dan pas spreken wij daarover.

De griffier zal de spreektijden keurig netjes bijhouden. Ik vraag u om u daaraan te houden. Ik ben dol op interrupties als zij tenminste tot enig debat leiden. Ik zal daarin ruimhartig zijn, mits zij een doel dienen.

Eerste termijn van de zijde van de commissie

De heer **Valk** (PvdA): Voorzitter! Ontwikkelingen met betrekking tot de verkeersveiligheid blijven verbazen: jaarlijks zo'n 1200 doden, 10.000 ziekenhuisopnamen en 250.000 gewonden tengevolge van het verkeer. Het lijkt erop alsof de samenleving op de een of andere manier er toch wat gelaten op reageert. Als deze aantallen betrekking hadden op bijvoorbeeld criminaliteit, zouden de pleidooien voor de meest draconische maatregelen niet van de lucht zijn.

Verkeersveiligheid kent natuurlijk verschillende aspecten: techniek – veilige wegen en verkeerslichten – regelgeving, handhaving en natuurlijk de mentaliteit van de weggebruiker. Op sommige aspecten wil ik kort ingaan, evenals collega Van Heemst.

Voorzitter! Het is een goede zaak, dat in een aantal gebieden de techniek en het concept "Duurzaam veilig" energiek wordt aangepakt en er een goed samenwerkingsverband bestaat tussen de overheden en de betrokken particuliere instanties. Dat heeft geresulteerd in zinnige projecten, die zinnige voorbeeldprojecten zijn geworden. De minister heeft gezegd, dat bij de begrotingsopstelling voor 1996 een tweetal

projecten wellicht voor nadere financiering in aanmerking komen. Het gaat daarbij om west-Zeeuws-Vlaanderen en ik wil de aandacht vragen voor het Westland.

Collega Van den Berg heeft eens de suggestie gedaan of niet in het kader van de tracénota verkeersveiligheidseffectrapportages bij infrastructurele projecten kunnen worden ingesteld. Wat is de reactie van de minister op die suggestie?

Voorzitter! Het kabinet is voornemens om het wetsvoorstel inzake het puntenstelsel in te trekken. Ik kan mij inderdaad voorstellen, dat bij extreem rijgedrag, zwaar alcoholgebruik en het extreem overschrijden van de snelheidslimieten het intrekken van het rijbewijs beter zal werken dan het puntenstelsel. Mij gaat het echter om de vraag in hoeverre het minder extreme rijgedrag kan worden aangepakt. Daarbij denk ik aan het systematisch door rood licht rijden. Volgens de cijfers maakt 30% van de automobilisten zich daaraan schuldig. Ik denk daarbij ook aan snelheids-overtredingen binnen de bebouwde kom. Met name voor dat minder extreme rijgedrag, dat ook fatale gevolgen heeft, zou een puntenstelsel wel degelijk zijn nut kunnen hebben. Daar is volgens de minister de wet-Mulder voor, via welke wet mensen snel beboet kunnen worden en de boetes snel geïnd kunnen worden. Maar ik verzoek de minister eens te bezien in hoeverre een eventueel puntenstelsel kan worden geïntegreerd in de wet-Mulder. Dan ontstaat een koppeling van een puntenstelsel en het opleggen van een boete. Ervaringen in het buitenland (Duitsland, Frankrijk en ook andere landen) met een

dergelijke combinatie zijn namelijk positief.

Zoals bekend is alcohol een van de grootste moordenaars in het verkeer. Veilig Verkeer Nederland schat dat er ten minste 200 verkeersdoden slachtoffer zijn geworden tengevolge van alcohol. Volgens de cijfers van Veilig Verkeer Nederland neemt het aandeel rijders onder invloed op dit moment weer toe. Naar ons idee is het wenselijk dat de regels worden aangescherpt. Daarbij denken wij vooral aan twee punten. Allereerst een alcoholverbod voor de beroepschauffeurs, te weten buschauffeurs, vrachtwagenchauffeurs, taxichauffeurs en wellicht ook koeriers. Juist ongelukken met bussen, vrachtwagens, taxi's en dergelijke kunnen bijna in alle gevallen fataal zijn. Hoe is een dergelijk alcoholverbod te controleren? Een idee zou kunnen zijn om bijvoorbeeld de maat waarmee je dat meet bij 0,2 promille te leggen, zoals ook in enkele andere landen wordt gedaan.

Tevens is de praktijk, dat bij alcoholcontroles pas echt een rijverbod wordt opgelegd op het moment dat sprake is van een promillage van 0,8. Bij promillages van 0,5 tot 0,8 wordt ervan uitgegaan dat na een uur het promillage al weer aanmerkelijk is gezakt. In de praktijk laat men chauffeurs met een dergelijk promillage doorrijden. Maar volgens ons is het toch beter dat de regel wordt dat bij een promillage hoger dan 0,5 de auto moet blijven staan.

De heer Van den Berg (SGP): Voorzitter! Ik begrijp dat de heer Valk strengere maatregelen bepleit tegen alcoholgebruik in het verkeer. Daar ben ik het van harte mee eens. Maar kan de heer Valk mij uitleggen waarom hij wel een strengere norm bepleit voor beroepsverkeer en niet voor het particuliere verkeer? Daar kunnen de gevolgen toch ook fataal zijn, zoals wij regelmatig, zo niet helaas dagelijks, in de krant kunnen lezen. Ik begrijp eerlijk gezegd het onderscheid niet. Als je toch moet meten en controleren, waarom dan dit verschil in benadering? Kan de heer Valk dat eens uitleggen?

De heer Valk (PvdA): Ik heb daarvoor een meer principieel argument en een wat opportunistisch argument. Allereerst valt te constateren dat ongelukken waarbij het beroeps-

verkeer (buschauffeurs, vrachtwagenchauffeurs) betrokken is, in heel veel gevallen een fatale uitwerking hebben. En het meer opportunistische argument is dat ik denk dat er op dit moment geen meerderheid in de Kamer te vinden is voor een algeheel alcoholverbod. Maar ik voeg hier wel onmiddellijk aan toe dat een algeheel alcoholverbod wat ons betreft niet onbespreekbaar zou zijn. Op dit moment pleiten wij er echter voor, te beginnen met het vastleggen van een laag promillage in de richtlijnen.

De heer Van den Berg (SGP): Voorzitter! Ik constateer dat de heer Valk op zichzelf wel voor een algeheel alcoholverbod is. Ik wijs hem er dan ook op dat hij zelf een belangrijke bijdrage kan leveren aan het behalen van een meerderheid voor een dergelijk voorstel.

De heer Valk (PvdA): Ja, maar wij willen beginnen met in ieder geval dit voorstel.

De heer Verkerk (AOV): Voorzitter! Waarom heeft de heer Valk het alleen maar over alcohol in het verkeer en waarom heeft hij het niet ook over de combinatie alcohol- en drugsgebruik en alleen drugsgebruik?

De heer Valk (PvdA): Voorzitter! Ik zou er geen enkele moeite mee hebben om de bepalingen die al gelden voor medicijngebruik in het verkeer, nog verder aan te scherpen.

De heer Verkerk (AOV): Wat bedoelt u met aanscherpen?

De heer Valk (PvdA): Daar waar duidelijk sprake is van beïnvloeding van het rijgedrag door het gebruik van medicijnen, zullen heel duidelijke regels moeten gelden die beslist ook moeten worden gecontroleerd.

Nog een paar opmerkingen. 25% van het aantal verkeersdoden is slachtoffer van botsingen van en met vrachtverkeer. Nu het vrachtverkeer uitgerust moet zijn met een snelheidsbegrenzer, zou het wenselijk zijn inhalen door vrachtverkeer te beperken. Daarbij zou gedacht kunnen worden aan speciale baanvakken alleen voor vrachtwagens. Eventueel zou ook gedacht kunnen worden aan een inhaalverbod tijdens de spitsuren. Hoe denkt de minister over deze suggesties?

Voorzitter! Dan wil ik iets zeggen over de voorrangsregels op rotondes. Het lijkt mij noodzakelijk dat bij het rijden op rotondes eenduidige voorrangsregels gelden en ik ga er dan ook van uit, dat de minister de aanbevelingen van het KNV op dit punt wil overnemen.

Voorzitter! Vervolgens wil ik iets zeggen over het weggebruik door jongeren. Het verkeer is doodsoorzaak nummer één voor jongeren in de leeftijdscategorie van 16 tot 24 jaar. Volgens een enquête verklaart 20% van de snorfietsgebruikers dat zij deze hebben opgevoerd. Volgens een Amsterdams onderzoek ligt dat aantal aanmerkelijk hoger. Uit dat onderzoek bleek, dat van de gecontroleerde snorfietsen 93% was opgevoerd. Dat is een gigantisch aantal en dit gegeven heeft enorme consequenties voor de verkeersveiligheid van de betrokken bestuurders. Is het volgens de minister mogelijk om gegarandeerd opvoerbestedende snorfietsen op de markt te brengen? Is het mogelijk de situatie te creëren waarin snorfietsen niet meer opgevoerd kunnen worden? Als dat niet het geval is, zal mijns inziens teruggevallen moeten worden op regels waarmee snorfietsen gelijkgesteld worden aan bromfietsen. Dat betekent dan: het dragen van een helm verplicht. Daarbij zou in ieder geval een uitzondering gemaakt moeten worden voor de echte, typisch Nederlandse fietsen met hulpmotor, de zogenaamde Spartamet.

Voorzitter! Dan wil ik iets zeggen over een ander punt. Binnen het leerlingstelsel leidt men met de vakopleiding wegverkeer mensen in twee jaar op voor het diploma chauffeur wegvervoer. Het is een gedegen opleiding voor 17-jarigen waaraan zo'n 200 uren praktijkervaring gekoppeld is. Op die manier worden goede chauffeurs opgeleid. Het probleem is alleen, dat er wel wordt opgeleid, maar geen examen wordt afgelegd. Dat is demotiverend. Naar mijn mening is hierbij dan ook sprake van een weeffoutje dat hersteld zou moeten worden. Ons voorstel is dat bij deze opleiding een examen wordt ingesteld. Het rijbewijs moet natuurlijk wel pas op 18-jarige leeftijd worden uitgereikt.

Nog één opmerking over de zogenaamde jonge bestuurder! Dit jaar is door de Europese Unie uitgeroepen tot jaar van de jonge bestuurder. Hier te lande is ook een

nationaal comité opgericht. Dat probeert samen met de politie van Amsterdam de mentaliteit van de jonge bestuurders te beïnvloeden. Het comité wordt op dit moment geconfronteerd met het probleem, dat men de activiteiten niet geheel kan uitvoeren. Ziet de minister mogelijkheden om op de een of andere manier financiële hulp te bieden?

Voorzitter! Tot slot wil ik nog twee opmerkingen maken. Beleidsadvisering op het gebied van de verkeersveiligheid is noodzakelijk. Er komt nu een Transportongevallenraad en de advisering zal ook betrekking hebben op de terreinen scheepvaart, luchtvaart en treinverkeer. Naar onze mening zou ook plaats moeten worden ingeruimd voor onderzoek inzake wegverkeer. De minister stelt voor om de beleidsadvisering op het gebied van de verkeersveiligheid te laten doen door de Raad voor verkeer en waterstaat. Wij vinden dat er in ieder geval waarborgen moeten zijn voor afdoende beleidsadvisering op dit terrein en wij willen graag van de minister horen hoe zij denkt die waarborgen te kunnen geven. Op dit moment hebben wij wel enige twijfels over de voorstellen.

Voorzitter! Wij zijn bang dat de doelstellingen inzake de reductie van het aantal verkeersslachtoffers voor respectievelijk de jaren 2000 en 2010 niet worden gehaald. Dit jaar komt een eind aan de termijn van het MPV 3. Naar onze mening zijn nieuwe beleidsimpulsen noodzakelijk om de doelstellingen te kunnen halen. De verkeersveiligheid moet echt bovenaan de politieke en maatschappelijke agenda komen te staan. Wij zijn er dan ook voor dat in de komende jaren het MPV 4 wordt opgesteld. Wij overwegen daarom op dit punt een motie in te dienen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! Zoals reeds is gezegd, kost het verkeer ons jaarlijks 1300 doden en 250.000 gewonden. In de kern is verkeersonveiligheid een vorm van ongeorganiseerde criminaliteit van een schrikbarende omvang. Politiek en publiek hebben de neiging om deze vorm van criminaliteit wat berustend tegemoet te treden. Wat dat betreft schrok ik toen ik collega Dankers, als woordvoerder van het CDA, afgelopen zaterdag in het TROS-programma "Kamerbreed" hoorde

zeggen dat de gewone criminaliteit nu eenmaal alle aandacht opeist en dat de handhaving van verkeersregels het dus nog wel een tijdje met minder inzet van politie zal moeten doen.

Mevrouw **Dankers** (CDA): De boodschap is niet dat wij vinden dat het zo zou moeten zijn. Het gaat om een reële inschatting van de situatie in de komende tijd. De politiek roept almaar om meer blauw op straat in verband met de onveiligheid en de criminaliteit. Ik geef het de heer Van Heemst te doen om ervoor te zorgen dat de controle op handhaving van de verkeersregels snel tot stand komt.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dan heb ik mevrouw Dankers toch goed begrepen. Ook deze verduidelijking illustreert de berustende houding. Ik zeg dat wij te maken hebben met een ernstige vorm van criminaliteit. Wij zullen alles op alles moeten zetten om deze criminaliteit aan te pakken.

Vanuit de politiek is een andere inzet noodzakelijk. Criminaliteit op het terrein van verkeersveiligheid is even grof, ingrijpend en ellendig als andere vormen van criminaliteit die een dodelijke afloop kennen of lichamelijke en psychisch letsel opleveren.

Ik zal in mijn bijdrage ingaan op vier aspecten:

- de registratie van ongevallen;
- de handhaving van verkeersregels;
- de sancties op roekeloos verkeersgedrag;
- de betrouwbaarheid van verkeersinformatiesystemen.

Wat betreft de registratie van ongevallen geldt het motto "meten is weten". Cijfers liegen niet, maar ze kunnen wel een onvolledig beeld geven van de werkelijkheid. In het weekblad Binnenlands Bestuur van 10 maart jl. slaat de Voetgangersvereniging alarm: "Het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers en voetgangers wordt ongelofelijk onderschat", aldus de kop van het artikel. De verkeersongevallenregistratie heeft het over 3200 slachtoffers in deze categorie. In werkelijkheid zou het om 70.000 slachtoffers gaan. Wat er ook waar is van dat getal, feit is dat op de registratie kennelijk veel is af te dingen. Gewonden die in ziekenhuizen terechtkomen, worden voor 65% à 70% geregistreerd, en alleen als de

politie proces-verbaal opmaakt, halen de ongevallen de boeken. Voetgangers zijn de meest kwetsbare groep in het verkeer. Alleen een toereikende registratie geeft inzicht in de aard van de ongevallen, de omstandigheden waaronder ongevallen plaatsvinden en dus in de mogelijke maatregelen die moeten worden getroffen om situaties en gedrag veiliger te maken. Dat geldt vanzelfsprekend niet alleen voor voetgangers en fietsers, maar ook voor automobilisten en andere weggebruikers. Betrouwbare registratie is dus een bittere noodzaak en geen overbodige luxe.

Onder de voorganger van deze minister is dit onderwerp jarenlang wat versloft. Wij willen een volledige, stipte, representatieve en stabiele registratie. Wij realiseren ons dat het even kan duren voordat een plan van aanpak van de registratie is uitgewerkt, maar eind 1996 lijkt ons aan de royale kant. Dat betekent nog bijna twee jaar aan overleg. Wij zien in dat het gecompliceerd is – de minister doet dat in haar brief ook uit de doeken – maar dringen aan op tempo en graag ook tussentijds bericht over de stand van zaken. Ik zeg dit mede namens mijn oud-collega Frits Castricum, die hierop vele malen heeft gehamerd. Van schrik is hij met de voorganger van de minister meeverhuisd naar het Europees Parlement. Als je het zo lang met elkaar aan de stok hebt, verlies je elkaar niet graag uit het oog.

Wie normen vastlegt in wetgeving en zich niet bekommert om de handhaving, houdt zichzelf voor de gek. Als kamerleden dat doen is dat niet alleen hun probleem, maar bewijzen zij ook een slechte dienst aan de samenleving. Handhaving is dus het sleutelwoord van de verkeerswetgeving. Het gaat erom dat zichtbare handhaving, zoals het staande houden van automobilisten, aanmerkelijk effectiever is dan de onzichtbare handhaving, zoals het op foto's vastleggen van een overtreding als het rijden door een rood stoplicht. De minister drukt zich in haar brief van 20 januari 1995 als volgt uit: ik ontvang signalen dat onvoldoende capaciteit lijkt vrij te komen voor gerichte verkeerstoezichtprojecten. Deze uitspraak geeft reden voor groot alarm. Eigenlijk zegt de minister: de politie laat het op dit punt lelijk afweten. Alleen de regiopolitiekorpsen rond de vier

grootste steden hebben een eigen verkeersdienst of beleidsafdeling verkeer. In de overige korpsen zien wij deskundigheid en inzet van menskracht ten behoeve van de verkeersveiligheid langzaam wegslibben. Dat wreekt zich vooral – de statistieken laten dat helaas zien – op de zogeheten 50- en 80-km-wegen, die wat de ongevallen betreft een buitengewoon slechte uitkomst laten zien.

Deze minister kan twee dingen doen. Zij kan zich verschuilen achter een onderzoek of zij kan middelen inzetten om de capaciteit voor handhaving op peil te brengen. Zij lijkt – ik zeg het voorzichtig – voor het eerste te kiezen. Immers, zij verwijst naar een binnen afzienbare tijd op te starten onderzoek dat wordt gehouden in opdracht van haar collega's van Binnenlandse Zaken en van Justitie, dat gaat over de mate waarin de regiopolitie de verkeerstaken uitoefent. Ik ken dat soort onderzoeken. Zij zijn bijvoorbeeld verricht in het kader van de aandacht die wordt gegeven aan de handhaving van milieuregels. De Kamer wacht nu al een jaar op gegevens van de ministers van Binnenlandse Zaken en van Justitie over de mate waarin de regiopolitie zich daadwerkelijk inzet voor natuurtaken. Verschillende keren hebben wij onze zorg uitgesproken over de prioriteitenstellingen van de politie. Verschillende keren ook hebben wij gevraagd om extra menskracht of extra aandacht. Elke keer ging er dan een heel circuit draaien met als resultaat dat wij druppelsgewijs en met grote vertraging inzicht kregen in de mate waarin de regiopolitie in dit land haar taken op dit soort beleids-terreinen uitvoert. Het is dus effectiever om de aandacht te richten op andere instrumenten. Wat mij betreft legt de Kamer vandaag een koppeling met de opdracht die wij eerder hebben gegeven aan de ministers van Binnenlandse Zaken en van Justitie, namelijk om binnen deze kabinetsperiode ten minste 4000 extra politiemensen op straat te krijgen, zodat die uitbreiding mede dienstbaar kan worden gemaakt aan het op peil brengen van de handhaving van verkeersregels. Ik overweeg hierover zo nodig een uitspraak van de Kamer te vragen, ook als steun in de rug voor de minister. Sancties op ernstige vormen van roekeloos rijgedrag moeten toereikend en

overtuigend zijn voor dader, potentiële dader en slachtoffer.

Sancties zijn toereikend als ze recht doen aan de aard en de ernst van het verkeersdelict. Dit vraagt dus om een breed scala van sancties, zodat maatwerk kan worden geleverd.

Sancties zijn overtuigend als ze bij min of meer vergelijkbare delicten ook een min of meer gelijke uitkomst opleveren. Ze zijn ook overtuigend als ze zich aanpassen aan maatschappelijke ontwikkelingen. Zo'n ontwikkeling is bijvoorbeeld een harder, agressiever en asociaal rijgedrag. Dit is in veel opzichten in de dagelijkse praktijk waar te nemen.

In twee opzichten mankeert er iets aan de huidige sancties op dit roekeloze rijgedrag.

Ik doel in de eerste plaats op buitensporig hard rijden dat afloopt met een dodelijk ongeval. Afgelopen week ontving ik een brief van de vader van Laura Oomens, een meisje van 7½ jaar dat vorig jaar op Koninginnedag om het leven kwam, toen ze op een vrijliggend fietspad werd aangereden door een motorrijder die minstens 150 km/uur reed en uit de bocht vloog. Dit leidde tot een strafzaak op basis van artikel 36 van de Wegenverkeerswet dat uitgaat van "dood door schuld", terwijl de ouders en vele anderen van mening zijn dat er eerder sprake is van "doodslag". De vader heeft mij gevraagd om zijn brief hier vandaag neer te leggen voor collega's en anderen die zijn verhaal nog eens na willen lezen. Zou het ongeval hebben plaatsgevonden in relatie tot alcoholgebruik, dan zou een maximumstraf van drie jaar gelden. Zonder alcoholgebruik is de maximumstraf die de Wegenverkeerswet kent, één jaar plus vijf jaar ontzegging van de rijbevoegdheid. In beide gevallen, alcoholgebruik en excessief te hard rijden, gaat het volgens mij om rijgedrag dat dusdanig onbehoorlijk is dat de automobilist of motorrijder behoort te weten dat hij onaanvaardbare risico's neemt. Dit zou wat mij betreft ook nog kunnen worden uitgebreid tot het rijden met een technisch volkomen ondeugdelijke auto.

Ik wil de Kamer een uitspraak vragen om aan deze onbevredigende situatie een eind te maken. Dit vergt dus aanpassing van wet- en regelgeving op korte termijn.

Het tweede punt betreft het in beslag nemen en verbeurd verklaren

van auto's. Kantonrechters hebben in het verleden nogal uiteenlopende uitspraken gedaan als verbeurdverklaring van auto's door de officier van justitie werd gevorderd. Dit leidde op zichzelf weer tot onzekerheid bij het openbaar ministerie en dus tot een reactie van: "Laten we maar het zekere voor het onzekere nemen". Dat is te betreuren, want verbeurdverklaring is in mijn opvatting een zeer duidelijke en effectieve sanctie op wegpiraterij, met name bij excessieve snelheids-overtredingen en bij het rijden onder invloed. We stellen een maximumsnelheid niet vast om de automobilist vervolgens te laten beslissen of een overschrijding met 10, 30 of 60 km gegeven de concrete omstandigheden verdedigbaar is. We stellen een maximumsnelheid vast omdat we vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid de overtuiging hebben dat een hogere snelheid ongewenst is.

In het Algemeen Dagblad van 7 maart jl. reageert de voorzitter van de Kring van kantonrechters, de heer Brada, afhoudend op mijn voorstel om de verbeurdverklaring in ere te herstellen. Hij hanteert drie bezwaren. Ik citeer: 1. "De auto kan er niets aan doen". 2. "Het is geen eerlijk middel, want je treft de eigenaar van een Porsche harder in de portemonnee dan de eigenaar van een barrel". 3. "Als je de auto afpakt en het rijbewijs niet, dan zit de man of vrouw zo weer achter het stuur".

Deze bezwaren zijn niet overtuigend. Een pistool kan er ook niets aan doen als het afgaat. Toch zullen we zo'n moordwapen vrijwel altijd verbeurd verklaren. Wie in een Porsche rijdt, zal vermoedelijk over een dienovereenkomstig inkomen beschikken en dus verhoudingsgewijs financieel even hard worden getroffen als iemand die zich slechts een "barrel" kan veroorloven. We moeten inderdaad auto en rijbewijs afpakken, want alleen het rijbewijs afpakken, wat de heer Brada kennelijk wil, levert in veel gevallen op dat men zonder rijbewijs weer achter het stuur kruipt en ook nog eens onverzekerd rondrijdt, wat rampzalig is als er een ongeval veroorzaakt wordt.

Ik zou dus graag een pleidooi houden, ook in de richting van de minister, om scherper het middel van de verbeurdverklaring in te zetten.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Hoe wil de heer **Van Heemst** in dit kader omgaan met lease-auto's?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Daarvoor geldt precies hetzelfde.

Op 30 januari jl. heeft de minister antwoord gegeven op vragen die ik heb gesteld over de betrouwbaarheid van het systeem van elektronische en automatische aanduiding van snelheden op rijkswegen. De minister beweert dat deze systemen door de gebruikers als betrouwbaar worden aangemerkt. Onderzoek van Rijkswaterstaat zou dat een- en andermaal hebben aangetoond. Ik had en houd mijn twijfels bij deze bewering. Op de rijkswegen waarvan ik gebruik maak, komt het meer dan eens in de week voor dat het systeem een loos alarm geeft of anderszins onbetrouwbaar blijkt. Alsof de minister ermee speelde, stond vandaag bij de afslag van de A13 bij Ypenburg het alarm op 70 km terwijl iedereen "rustig" 90 à 100 km kon blijven rijden, hetgeen op dat punt overigens nog onder de normale maximumsnelheid is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Op het moment dat het systeem werkt, is de maximumsnelheid dus 70 km. U houdt zich daar blijkbaar niet aan.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dan had ik zes auto's op mijn bumper gehad! Dat is dan ook precies de kern van het probleem. Bij de aanduiding "50" – dat wil zeggen dat een snelheid van 50 km/uur wordt voorgeschreven – is het bijna de dagelijkse praktijk dat of iedereen 100 km/uur blijft rijden of dat mensen bovenop hun rem gaan staan omdat het verkeer feitelijk al lang en breed tot stilstand is gekomen. Het is op de A13 ook schering en inslag dat het verkeer van drie naar twee banen wordt geleid op plaatsen waar kennelijk even eerder een aanrijding heeft plaatsgevonden. Dat levert eerst een lange file op en vervolgens blijkt dat op de plaats van het ongeval direct weer van drie banen gebruik kan worden gemaakt. Ik noem dat dus een onbetrouwbaar systeem. Het heeft in ieder geval de schijn tegen. Het systeem vergroot eerder de onveiligheid dan dat deze wordt verkleind.

Volgens mij erkent de minister dit soort elementen ook als zij – ik citeer – zegt: "Wel blijkt uit een proef met

het zogenoemde fileteken dat in filesituaties, dat wil zeggen bij een file met langzaam rijdend verkeer of stilstaand verkeer, de weggebruiker voorkeur geeft aan het tonen van een fileteken in plaats van de thans gehanteerde aanduiding van maximumsnelheid van 50 km/uur".

Ik ga hier ook op in vanwege de kosten die met het systeem zijn gemoeid. De aanleg kost gemiddeld 1,2 mln. per strekkende kilometer en de beheerskosten bedragen f 50.000 per strekkende kilometer. Dit betekent dat we in totaal 250 mln. hebben geïnvesteerd in 200 kilometer autosnelweg en nog eens 850 mln. gaan investeren in 700 kilometer autosnelweg. Is de minister er voor 100% van overtuigd dat deze investeringen, die mede op de verkeersveiligheid zijn gericht, ook het meeste rendement hebben? Wat is het vergelijkbare rendement van een investering van 700 mln. in andere investeringen ten behoeve van de verkeersveiligheid? Nogmaals, ik heb mijn twijfels en ik vraag de minister om hierop nader in te gaan. Ik vond haar antwoorden nog niet overtuigend. Wil de minister toezeggen om ten behoeve van de beantwoording van de vraag naar het rendement ten opzichte van andere maatregelen een "vergelijkend warenonderzoek" te doen?

Mevrouw **Dankers** (CDA): Voorzitter! In de aanloop naar dit overleg zijn tal van onderwerpen onder onze aandacht gebracht, hetgeen ook uit de agenda blijkt. Het is dan ook bijna niet te vermijden dat je een boodschappenlijstje van een aantal onderwerpen inbrengt. Ik zal een aantal algemene zaken naar voren brengen die naar onze mening als rode draad gelden bij dit onderwerp. De hoofdlijn bestaat naar onze mening uit drie punten. In de eerste plaats is er bij ons zorg over voldoende expliciete aandacht voor de verkeersveiligheid op landelijk niveau. In de tweede plaats noem ik de handhaving van regelgeving. Die is belangrijker dan het steeds proberen te ontwikkelen van nieuwe normen, waarop dan toch geen controle is. In de derde plaats noem ik het strenger straffen van onverantwoord rijgedrag.

Veel mensen die zich bezighouden met de belangenbehartiging van de verkeersveiligheid of van groepen verkeersdeelnemers die in een zwakke positie verkeren, zoals

voetgangers en fietsers, hebben ons regelmatig doen weten, de indruk te hebben dat de aandacht voor de verkeersveiligheid enigszins begint af te glijden en dat er, gelet op de stabilisatie van de cijfers van de ongevallenslachtoffers – doden en gewonden – niet met een extra impuls wordt gereageerd. Op weg naar dit overleg lijkt het erop dat die mensen daar gelijk in hebben. Op de agenda staat bijvoorbeeld geen geactualiseerd meerjarenbeleidsplan voor de verkeersveiligheid. De brief van de minister van 20 januari, die oorspronkelijk naast de brom- en snorfietsennota het enige agendapunt was, loopt een aantal van die thema's langs, zonder tot echt concrete punten te komen. Het meeste werd verwezen naar de al dan niet nabije toekomst. Dankzij het uitstel met bijna vier weken zijn intussen een aantal dingen aan de agenda toegevoegd, zodat van een aantal punten duidelijker is wat het kabinet daarmee wil. De Raad voor de verkeersveiligheid wordt opgeheven, zonder dat op dit moment een goed alternatief in de voorstellen wordt gepresenteerd. De bezuinigingen bedreigen ook de infrastructuur van vrijwilligersorganisaties en de belangenbehartiging voor de verkeersveiligheid. In onze ogen zijn de zorgen van die mensen en van ons dan ook terecht. Die vrees mag niet bewaardheid worden, want de verkeersveiligheid behoort de hoogste prioriteit te behouden. Het feit dat taken en verkeersveiligheidsgelden zijn gedecentraliseerd naar lokaal en regionaal niveau, neemt niet weg dat wij ook op landelijk niveau een grote verantwoordelijkheid houden: onderzoek, analyse en stimulering en bevordering van de verkeersveiligheid. Juist nu de afname van het aantal verkeersslachtoffers stagneert, moet er een extra impuls komen waaruit blijkt dat wij zeer nadrukkelijk rekening blijven houden met jaarlijks al die doden en gewonden, met alle bijbehorende pijn en verdriet.

Onze belangrijkste vraag aan de minister is dan ook om ervoor te zorgen dat die centrale, structurele en specifieke aandacht voor de verkeersveiligheid voor de komende jaren zeker wordt gesteld door op zo kort mogelijke termijn te komen met een vierde Meerjarenplan voor de verkeersveiligheid, door daden te tonen inzake de implementatie van

“Duurzaam veilig”, door het onderbrengen van een aparte kamer voor de veiligheid op de weg in de Transportongevallenraad of in de Raad voor verkeer en waterstaat en door ervoor te zorgen dat de infrastructuur van de belangen-behartiging door vrijwilligers-organisaties ook in de komende jaren actief kan blijven.

Wij waren teleurgesteld toen wij lazen dat het kennelijk niet noodzakelijk werd geacht om het Meerjarenplan voor de verkeersveiligheid te actualiseren omdat het oude uit 1991 nog actueel genoeg zou zijn. Verkeersveiligheid is facetbeleid dat op drie kerndepartementen aandacht behoeft. Wij klagen er juist over dat die aandacht vaak wat ondergeschoven raakt. Facetbeleid wordt niet automatisch op al die departementen behartigd en door meerjarenplannen kan steeds opnieuw op het belang daarvan worden gehamerd. Het is al gezegd, maar ik blijf het herhalen: al die doden en gewonden verdienen het dat de mensen steeds opnieuw weer bij de les worden gehouden en dat steeds opnieuw wordt geprobeerd om de vastgelegde doelstellingen te halen. Wij vonden het dan ook jammer dat in de brief van de minister staat dat de implementatie van “Duurzaam veilig” wel van essentieel belang is om weer te kunnen werken aan verbetering van de cijfers, maar dat pas volgend jaar bij de beschouwingen wordt bekeken of er geld kan worden gevonden voor de in de brief genoemde demonstratieprojecten. Wij vinden dat te mager.

De heer **Kamp** (VVD): Dat gaat toch altijd zo? Bij het vaststellen van de begroting bepalen wij toch waar het geld naartoe gaat en dan maken wij toch de integrale afweging?

Mevrouw **Dankers** (CDA): Jawel, maar dat had ook voor 1995 gekund. “Duurzaam veilig” staat al langer op de agenda. Ook de plannen in de regio’s zijn al langer aan de orde en zijn uitgewerkt en voorbereid. Als de minister zou kunnen toezeggen, bijvoorbeeld voor west-Zeeuws-Vlaanderen, dat men volgend jaar zeker aan de slag kan, hoeven wij niet weer heel veel tijd, bijna twee jaar, te verliezen aan de procedures die allemaal nodig zijn. Wij hebben de laatste maanden wel vaker meegemaakt hoe frustrerend het kan zijn als er te veel tijd wordt verloren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Een kleine interruptie: u weet dat de vorige begroting nog grotendeels door het vorige kabinet is voorbereid.

Mevrouw **Dankers** (CDA): Dat klopt, maar in het kader van de duale verhoudingen laat ik het mij niet ontnemen om dit naar voren te brengen. Wat ons betreft gaat dit jaar nog de schop in de grond in het westen van Zeeuws-Vlaanderen voor het project “Duurzaam veilig”. Wij denken dat dit project als eerste aan de orde kan komen, gelet op de cijfers zowel in absolute als relatieve zin. De slachtoffers aan doden en gewonden zijn daar respectievelijk drie keer en twee keer het landelijk gemiddelde. Wij vinden dus dat daar met de allergrootste haast aan de slag gegaan moet worden.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Op 8 november 1993 was het CDA nog een regeringspartij. De woordvoerder van het CDA, mevrouw Roosen-van Pelt, kwam toen met een vergelijkbaar verhaal. Toen was er kennelijk geen aanleiding om financiële middelen te mobiliseren. Men had toen met een amendement kunnen komen of op een andere manier naar geld kunnen zoeken om dit mogelijk te maken. Men heeft een jaar verspeeld. Er zijn al veel zaken die lang blijven liggen. Nu het CDA aan de andere kant van de tafel zit, stelt men dat het een schande is dat er pas in 1996 betaald gaat worden. Legt u mij dat nog eens uit.

Mevrouw **Dankers** (CDA): U hebt mij het woord schande niet in de mond horen nemen. Daar hoeft ik dus niet op te reageren. In het algemeen is het zo dat je beter ten halve kunt keren dan ten hele kunt dwalen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat ben ik heel erg met u eens!

Mevrouw **Dankers** (CDA): Ik zal mijn pleidooi blijven houden. Daar neem ik geen woord van terug.

Het derde onderwerp dat met de centrale aandacht voor het veilig stellen aan de orde kwam, was de zorg dat er een aparte kamer voor de verkeersveiligheid op de weg blijft of komt. Dat de Raad voor de verkeersveiligheid zal worden opgeheven in het kader van de “woestijnwet” is duidelijk. Dat is zuur, omdat het nut van het werk van de raad is

bevestigd. Even duidelijk was en is in onze ogen dat deze kamer de voortzetting van het werk noodzakelijk achtte. Ik verwijs naar de aangenomen motie van Van Vlijmen, Van Gijzel, Lankhorst en Van den Berg inzake de instelling van een nationale raad voor de transportveiligheid. Daarin was nadrukkelijk sprake van vier soorten verkeer en vervoer: over de weg, over het water, in de lucht en over het spoor.

In de overwegingen was tevens opgenomen dat er een bevoegdheid zou zijn tot het doen van aanbevelingen ter zake van de veiligheid, ook zonder dat daar ongevallen aan ten grondslag lagen. Het ging dus ook om onderzoek en aanbevelingen. Het voorstel van de minister om de naam om te dopen in “Transportongevallenraad” doet al meer vermoeden dan het feit dat een andere minister graag een andere naam kiest. Waarschijnlijk gaat de scheiding tussen ongevallenonderzoek en beleidsadvisering de voorkeur krijgen. Over de beperking van de raad tot drie kamers lezen wij in de brief dat dit onder andere vanwege de mogelijke dubbeling met het justitieel onderzoek wellicht niet nodig en niet effectief zal zijn. In onze ogen is het justitieel onderzoek altijd gericht op de schuldvraag. Wij kunnen ons niet voorstellen dat het openbaar ministerie of de rechterlijke macht van zins zal zijn om verkeersveiligheidsadviezen te gaan geven op grond van de justitiële onderzoeken.

Wat ons betreft blijven wij op de lijn van de overwegingen die in 1993 tot de motie hebben geleid. Het scheiden van onderzoek en aanbevelingen is in onze ogen heel theoretisch en het is ook een beetje gemillimeter over de vraag of het uit elkaar moet en welke consequenties dat heeft. Een onderzoek leidt altijd tot conclusies en aanbevelingen. Het verschil tussen een aanbeveling en een advies is volgens ons zo genuanceerd dat je het niet uitgelegd kunt krijgen. Als het gaat om veiligheid, ongevallen en het voorkomen daarvan, vinden wij het ook naar buiten toe onverteerbaar dat er voor het transport over de weg, waarbij veruit de meeste slachtoffers vallen en waarmee elke burger in dit land te maken krijgt in zijn of haar directe omgeving, geen aparte structurele aandacht zou zijn. Wat ons betreft ligt die aandacht in de “vierde kamer”, in de “Transportongevallenraad” of de “transport-

veiligheidsraad" – what's in a name – als de inhoud maar in het verlengde ligt van de intenties van de motie. Het zogenaamd integraal opnemen van de verkeersveiligheid in de advisering van de Raad voor verkeer en waterstaat lijkt ons onvoldoende. De Raad voor verkeer en waterstaat zal vooral werken als een afspiegeling van het departement en er zal heel wat op de agenda staan. De aandacht zal vooral gaan naar mobiliteitsontwikkeling, infrastructuur, vliegvelden en dijken. Het risico is dan heel groot dat een facetbeleid zoals dat inzake de verkeersveiligheid ondergesneeuwd raakt.

Ten vierde moet ervoor worden gezorgd dat een goede infrastructuur van vrijwilligersorganisaties intact kan blijven. Noodzakelijke bezuinigingen gaan niet voorbij aan gesubsidieerde organisaties, maar het is van enorme waarde dat zoveel mensen zich belangeloos inzetten voor de bevordering van de verkeersveiligheid. Ik doel op organisaties zoals Veilig Verkeer Nederland – die met veel betalende leden bijna de grootste vereniging in ons land is – Kinderen Voorrang en de bonden van fietsers en voetgangers. Hen hangen forse bezuinigingen boven het hoofd, terwijl juist nu de decentrale operatie vereist dat ook zij de akkoorden tussen het Rijk, de provincies en de gemeenten kunnen volgen. Mijn fractie ontvangt graag van de minister een reactie op de vraag hoe zij over de vrijwilligersorganisaties denkt en hoe het voortbestaan van deze organisaties kan worden gegarandeerd. Het zal nodig blijven dat van dergelijke organisaties prikkels uitgaan naar het kabinet en het parlement om met de verkeersveiligheid bezig te blijven.

Ik kom te spreken over de handhaving van de regelgeving. De heer Van Heemst heeft zoëven geprobeerd de indruk te wekken dat het CDA zich als het ware berustend neerlegt bij de huidige situatie. Dat is in genen dele waar.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat zei u zelf. Ik gaf een samenvatting van uw bijdrage aan het programma "Kamerbreed" van de TROS en zei dat daaruit een berustende houding sprak. Vervolgens spreekt u mij daarop aan en zegt dat ik dat goed heb geregistreerd. En nu probeert u voor de derde keer daar onderuit te komen.

Mevrouw **Dankers** (CDA): Ik probeer nergens onderuit te komen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Wij hebben daarover in twee rondes gediscussieerd en de conclusie van de tweede ronde was, dat u inderdaad een berustende instelling heeft. Zo is in ieder geval de boodschap overgekomen. Als u deze gelegenheid wilt benutten om te zeggen dat ik het bij het verkeerde eind had of dat u tot nader inzicht bent gekomen – beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald – ben ik daar zeer blij mee. Ik heb juist gezegd dat het de politieke inzet moet zijn dat ernstige vormen van verkeerscriminaliteit net zo worden beschouwd en behandeld als andere vormen van criminaliteit die letsel en schade opleveren.

Mevrouw **Dankers** (CDA): Ik houd vol dat ik in het radioprogramma in twijfel heb getrokken dat het zin heeft om andere normen te hanteren als er niet wordt gecontroleerd. U hebt zelf een aantal voorstellen in dezen gedaan. Controleren is de enige manier om te voorkomen dat de mentaliteit van onze weggebruikers steeds weer wegglijdt.

Daarom ook kan mijn fractie zich niet neerleggen bij datgene wat in de brief van de minister van 20 januari jl. staat. Daarin staat alleen dat wordt gewacht op de uitkomst van het onderzoek naar de vervulling door de regiopolitie van de taken inzake de verkeershandhaving. Voor de verkiezingen en in het regeerakkoord zijn een heleboel extra agenten beloofd. Er zullen er lang niet zoveel komen als destijds werd gehoopt. Mijn fractie vreest dat als de huidige lijn wordt voortgezet, de capaciteit wordt weggetrokken naar de criminaliteit in verband met drugs, de georganiseerde misdaad enzovoort.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat praatje doemt iedere keer weer op. Ik leg twee dingen aan u voor. Als de grootste oppositiepartij heeft het CDA op het punt van politie en justitie het hoofd in de schoot gelegd, zoals ik ook uw collega Van der Heijden wel eens heb voorgehouden. Hoe is het mogelijk dat de oppositie voor alles en nog wat extra geld mobiliseert, maar niet voor de politie? Dat relateert aanmerkelijk uw klachten en kritiek op dit punt. Ten tweede heeft de Kamer op

voorstel van de PvdA-fractie de opdracht gegeven aan de twee politieministers om in deze kabinetsperiode te zorgen voor een uitbreiding van de politie met ten minste 4000 mensen.

Mevrouw **Dankers** (CDA): Voorzitter! De heer Van Heemst wil almaar mijn hoofd in mijn schoot hebben. Ik wil het toch recht overeind houden.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Niet mijn hoofd, neem ik aan?

Mevrouw **Dankers** (CDA): Nee, mijn eigen hoofd.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Anders krijgen wij daar praatjes over en dat zou heel vervelend zijn. U kijkt nu veel opgewondener dan ik, overigens.

Mevrouw **Dankers** (CDA): Voorzitter! Er is ook in de afgelopen periode, toen het CDA in het kabinet vertegenwoordigd was, diverse malen extra geld voor de politie uitgetrokken, overigens in samenwerking met de partij van de heer Van Heemst. Ik meen trouwens dat die 4000 politiemensen extra netto neerkomen op 2000 extra mensen, uitgaande van de stand van zaken bij het aantreden van het nieuwe kabinet. Bovendien zul je die extra politiesterke op de een of andere manier aan de minister van Verkeer en Waterstaat moeten koppelen als je wilt voorkomen dat ze "weggliden" naar de bestrijding van andere vormen van criminaliteit. Streeft de minister naar behoud van de deskundigheid van de verkeerspolitie, die ook geheel dreigt op te lossen in de reorganisatie? En wanneer kan het resultaat verwacht worden van het onderzoek naar de praktijk van de verkeershandhaving door de regiopolitie?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! Zou ik nog een interruptie mogen plegen?

De **voorzitter**: Alleen als u daarbij een iets andere benadering kiest.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik zal het proberen.

Ik vind dat de fractie van mevrouw Dankers vanuit haar oppositierol haar best moet doen om aan te geven waar het geld voor meer politie vandaan moet komen. Dat zou

alle pleidooien voor een andere inzet van de politie of voor andere prioriteiten geloofwaardig maken. Het CDA laat het op dat punt echter afweten, dus zou mevrouw Dankers binnen het aangegeven raamwerk – ten minste 4000 politiemensen extra in deze kabinetsperiode, een fatsoenlijk raamwerk – moeten nagaan, hoe deze extra mensen zouden kunnen worden ingezet voor versterking van het toezicht op de naleving van verkeersregels.

Mevrouw **Dankers** (CDA): Voorzitter! Dit is het gebruikelijke tafereel bij een discussie tussen regeringsfracties en fracties uit de oppositie. Het geld is er al, want de heer Van Heemst wees er zojuist al op dat er 4000 mensen bij zullen komen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat heeft de Kamer gezegd.

Mevrouw **Dankers** (CDA): Inderdaad, dus de financiering daarvan is kennelijk ook geregeld. Ik heb nog een andere vraag in dit verband, namelijk of er wellicht met minder kosten mogelijkheden zouden kunnen worden gevonden om de intensiteit van de controles te vergroten, met name op de 50- en 80-km-wegen. Er is al eerder gebleken dat de politie op verschillende plaatsen in het land met een onderbezetting moest werken, wat tot het afsplitsen van taken heeft geleid. In het begin werd er van politieassistenten gesproken, tegenwoordig worden deze mensen politiesurveillanten genoemd: stadswachten, parkeerwachters en dergelijke. Zou er op overeenkomstige wijze niet overgegaan kunnen worden tot een taakafsplitting waarbij verkeersschouten of hoe men hen ook zou willen noemen, een beperkte opsporingsbevoegdheid krijgen? Ik ben een keer aangesproken door een wethouder van een plattelandsgemeente met zeer veel onveilige wegen in de omgeving. Hij wilde de controles wel door zijn gemeente laten uitvoeren, als er maar apparatuur beschikbaar zou komen om snelheidscontroles uit te voeren.

Voorzitter! De heer Van Heemst heeft ook al verschillende keren gesproken over strengere straffen bij onverantwoord rijgedrag. De brief die hij aanhaalde, hebben ook wij ontvangen. Op grond daarvan vragen wij de minister – wellicht

zullen wij in tweede instantie een voorstel doen – om te overwegen, als richtlijn voor het openbaar ministerie te bepalen dat het normale strafrecht wordt toegepast in plaats van de sancties uit de Wegenverkeerswet. Van onze juristen heb ik begrepen dat een lex specialis, in dit geval de Wegenverkeerswet, boven een lex generalis gaat, in dit geval het Wetboek van Strafrecht. Het is mogelijk om bij de tenlastelegging gebruik te maken van het Wetboek van Strafrecht, maar naar onze mening wordt er te weinig gebruik van gemaakt. Wij denken dat het beter is om de zaak standaard om te draaien in gevallen waarin mensen ernstig gewond raken of gedood worden. Ontzegging van de rijbevoegdheid is nog niet opgenomen in het Wetboek van Strafrecht, maar dat zou aangepast kunnen worden. Het openbaar ministerie zou ook met een cumulatieve tenlastelegging kunnen werken. Door zo'n richtlijn zou voor iedereen duidelijk zijn, wat de gevolgen bij een dergelijk ongeval zijn.

Ter afronding een paar punten van het boodschappenlijstje. Wij kunnen instemmen met de brom- en snorfietsennota. Ik sluit mij aan bij de vragen die de heer Valk daarover heeft gesteld. Een resterende vraag voor ons is of de categorisering van bromfietsen en snorfietsen adequaat genoeg is. Ik stel deze vraag met het oog op het nieuwtje uit Frankrijk van bromfietsen die er als een autootje uitzien. Wellicht is het nodig om nadrukkelijk te kijken naar die categorisering en de definities ter zake in de wet.

Ik sluit mij volledig aan bij hetgeen de heer Van Heemst heeft opgemerkt over de verbetering van de ongevallenregistratie. Wij zijn heel blij dat er een erkenningsregeling komt voor de rijschoolbranche. Dat zal onzes inziens de kwaliteit zeer bevorderen. Uit de stukken hebben wij begrepen dat men daar hoopt dat ook de overheid enige stimulerende invloed wil uitoefenen bij die erkenningsregeling. Overweegt de minister dat en, zo ja, in welke zin wil zij dat ter hand nemen?

Het percentage van 25 van de betrokkenheid van het vrachtverkeer bij ongevallen is hoog. Er zijn meer punten omtrent vrachtwagens en vrachtverkeer aan de orde geweest. Vandaar ons verzoek aan de minister om over vrachtauto's en vrachtverkeer even een aparte notitie op te

stellen. Daarin kunnen onder andere de volgende punten aan de orde komen: de snelheidsbegrenzer, het al dan niet werken met aparte rijstroken, variabele inhaalverboden via de matrixsystemen in de poorten boven de autosnelwegen, vrachtverkeer binnen de bebouwde kom en zijafsluiting van de wagen. Het is goed dat dit alles een keer op een rijtje gezet wordt.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Op 8 november 1993 heeft uw voorganger, mevrouw Roosen-van Pelt, een motie ingediend over de vrachtwagens. Daarin werd het verzoek gedaan om het gebruik van de speciale voor vrachtauto's bestemde doelgroepstroken voor alle vrachtverkeer te verplichten. Daarbij ging het overigens over één specifiek geval. Nu spreekt u evenwel over het "al dan niet" overgaan tot gebruikmaking van die voorziening. Nuanceert u dat eerdere standpunt of handhaaft u het?

Mevrouw **Dankers** (CDA): Ik ben erin geïnteresseerd in hoeverre die ontwikkeling doorgaat. Op de Van Brienenoordbrug bij Rotterdam is een dergelijke strook aangebracht. Volgens ons werkt dat erg goed. Wij willen graag weten wat de ervaringen zijn die daarmee zijn opgedaan en met welk tempo dat uitgebreid kan worden tot andere snelwegen in ons land. Ik kom daar dus niet op terug. Nogmaals, ik wil graag weten met welk tempo dat doorgevoerd wordt of dat er aanwijzingen zijn voor onverwachte problemen daarbij.

Voorzitter! Nog iets over de positie van kinderen en ouderen in het verkeer. Zij vormen de meest kwetsbare groepen. Dat zijn ook de grootste groepen in de ongevalsstatistieken. Onzes inziens is het goed als er over deze zwakke groepen verkeersdeelnemers een beleidsnotitie geproduceerd wordt, waarin is aangegeven op welke wijze er gewerkt kan worden aan versterking van de positie van deze groepen. Het gaat erom dat zij de ruimte en de aandacht krijgen in het verkeer die zij verdienen.

De heer **Kamp** (VVD): Voorzitter! De vrijheid en de individualiteit van de mobiliteit in ons land vormen een heel groot goed. Maar de keerzijde van de medaille moet evenzeer onze aandacht hebben. Die keerzijde

wordt gevormd door het leed en de schade tengevolge van verkeersonveiligheid. Er is al een aantal cijfers genoemd. Ik haal nog even naar voren dat sinds 1901, toen de eerste verkeersdode viel, er 100.000 mensen in het verkeer gedood zijn en dat er 1,5 miljoen mensen ernstig gewond zijn geraakt in het verkeer.

Vandaag gaat het om verbetering van de verkeersveiligheid. Verdere verbetering van de verkeersveiligheid zal mijns inziens leiden tot heel grote besparingen voor de uitvoeringsorganen van de sociale zekerheid en voor de verzekeraars van leven, schade en ziektekosten. De totaal-kosten voor die instellingen worden geraamd op 9 mld. per jaar. Daar tegenover staat het kleine beetje geld dat de overheid voor dit doel beschikbaar heeft. Het lijkt mij tegen deze achtergrond heel verstandig om een koppeling te leggen tussen het geld dat geïnvesteerd moet worden ten behoeve van de verkeersveiligheid en het geld dat daarmee bespaard kan worden. Dat gebeurt al in Australië en Canada. Wij weten dat ook in Nederland de verzekeraars bereid zijn om niet alleen over dat onderwerp te praten, maar ook afspraken te maken. Op een ander punt, als het gaat om inbraakbeveiliging, is daar in Utrecht al het nodige aan gebeurd. Wij denken dat op die wijze veel meer geld beschikbaar kan komen voor verkeersveiligheid en dat de afspraken die mogelijk met de verzekeraars gemaakt kunnen worden, van groot belang kunnen zijn voor een verdere verbetering.

Het concept van "Duurzaam veilig" is een van de mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dat concept is inmiddels ook behoorlijk doordacht. Wij hebben gemerkt dat daar heel hoge investeringen voor nodig zijn. Als wij die duurzame veiligheid koppelen aan nieuwe aanleg en groot onderhoud, is er in ieder geval nog 400 mln. per jaar nodig. Dat is het dubbele van wat nu in de begroting staat. Er zijn op dit punt heel interessante voorbeeldprojecten aangedragen. West-Zeeuws-Vlaanderen is al genoemd, evenals het Westland. Ik denk ook dat het gebied rond 's-Graveland met een goed voorstel is gekomen. Ik denk ook dat het bij het beoordelen van de initiatieven en dus het beslissen over subsidiëring gaat om de conclusie die wij uit die projecten voor het gehele land zouden kunnen

trekken met betrekking tot de aard van de maatregelen die wij moeten nemen, de hoogte van de kosten die dat met zich brengt en de samenwerking tussen de verschillende wegbeheerders, waarbij het uitgangspunt moet zijn dat ieder zijn eigen verantwoordelijkheid, ook zijn eigen financiële verantwoordelijkheid, moet dragen.

De VVD-fractie was bij monde van haar vorige woordvoerder aanvankelijk voorzichtig positief over het plan om een strafpuntenstelsel voor het rijbewijs in te voeren. Het ging ons toen vooral om de preventieve werking van het stelsel, die tot meer verkeersveiligheid zou kunnen leiden. Wij zagen echter wel een aantal praktische bezwaren en hebben die toen ook geformuleerd. De Raad van State zag die bezwaren in sterkere mate en heeft van het plan heel weinig heel gelaten. Wij zijn het nu eens met de bewindslieden dat er op dit moment geen basis is om een wetsvoorstel in te dienen.

Wij zijn van mening dat er wel een alternatief moet komen. Wij denken dat het voorstel van de bewindslieden, dat inhoudt het rijbewijs invorderen bij een overschrijding van de snelheidslimiet met meer dan 50 km/uur en het inhouden van dat rijbewijs bij een overschrijding met meer dan 70 km/uur, onvoldoende is, omdat daar geen preventieve werking van uitgaat voor iets minder extreme, maar toch nog steeds heel ernstige overtredingen. Wij willen daarom de bewindslieden een aantal suggesties ter overweging geven om hun voorstel wat aan te scherpen.

Het eerste is dat aan een invordering van het rijbewijs door de politie bij een heel hoge overschrijding van de maximumsnelheid automatisch een inhouding gekoppeld gaat worden. Dat gebeurt op dit moment feitelijk ook als het gaat om rijden onder invloed. Het duurt enige tijd totdat er een rechtszitting is en men mogelijk in aanmerking komt om het rijbewijs terug te krijgen. Die koppeling van invordering en inhouding zou ook bij snelheidsovertredingen gemaakt kunnen worden.

Het tweede is dat ingeval van een herhaling van een heel ernstige snelheidsovertreding en na toetsing door de rechter het rijbewijs vervalt. De ministers hebben dat ook in hun brief geformuleerd. Het rijbewijs moet dan gezien worden als een vergunning. Een herhaalde overtre-

ding zie je dan als het niet voldoet aan de vergunningsvoorwaarden. Je kunt dan een rijbewijs laten vervallen.

Het derde is dan dat iemand pas na verloop van zekere tijd in de gelegenheid wordt gesteld om opnieuw rijexamen te doen en opnieuw te laten zien dat hij in staat is om op een verantwoorde manier aan het verkeer deel te nemen.

Het vierde is dat wij het rijbewijs ook invorderen als wat minder extreme snelheidsovertredingen zich met enige regelmaat voordoen. Ik denk aan twee keer meer dan 40 km te hard rijden of drie keer meer dan 30 km te hard rijden. Dan zou ook een invordering en daaraan gekoppeld een inhouding van het rijbewijs kunnen plaatsvinden.

Het vijfde is om ook de richtlijnen die gelden voor het rijden onder invloed van medicijnen en drugs aan te scherpen, zodat ook op dit punt van snellere en strengere bestraffing sprake zal zijn.

Wij denken dat het voorstel dat door de PvdA-fractie is gedaan, om aanvullend ook het motorrijtuig in beslag te nemen, zinvol kan zijn. Maar dan niet veel meer dan als aanvulling, want met een auto van f 400 kun je veel ellende aanrichten, terwijl inbeslagneming toch nauwelijks een straf is.

Ik kom vervolgens bij de verkeerspolitie. Zo'n 90% van de ongevallen vindt plaats op 50- en 80-km-wegen. Die ongevallen worden vooral veroorzaakt door snelheids-overtredingen en andere vormen van bewust verkeersonveilig gedrag. Om daartegen te kunnen optreden op die 50- en vooral op die 80-km-wegen, zijn specialistische kennis, specialistische vaardigheden en specialistisch materieel bij de verkeerspolitie van essentieel belang. Wij betreuren het zeer dat dit alles is gesneuveld in de reorganisatie. Buiten de grootste steden geldt voor alle regio's, dat er alleen nog iets door de politie aan verkeersveiligheid wordt gedaan in het onwaarschijnlijke geval dat er niets bijzonders aan de hand is en er bovendien voldoende mensen in dienst zijn. De gevolgen daarvan worden helder beschreven in de toelichting bij de begroting voor 1995 van de minister van Justitie, ook de negatieve gevolgen op de algemene handhaving en daardoor op de geloofwaardigheid van de overheid. De VVD wil dat de minister van Verkeer en Waterstaat samen

met haar ambtgenote van Justitie de kar weer los trekt als het gaat om het verkeerstoezicht door de politie. Wij zien dat graag gericht op het behoud van die specialistische kennis, die vaardigheden en het materieel.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mag ik u in dat verband om een reactie vragen op mijn suggestie om de overeengekomen uitbreiding van de politiezorg in deze kabinetsperiode mede voor dat doel te benutten?

De heer **Kamp** (VVD): Voorzitter! Dat lijkt mij een goede suggestie. Het aanwenden van de 4000 voor dit doel lijkt mij een goede mogelijkheid. Het is iets bijzonders om op die 80-km-wegen mensen te kunnen aanhouden en verbaliseren. Daar moet je kennis en ervaring voor hebben. Je hebt er bovendien speciaal materieel voor nodig. Ik vraag dan ook de aandacht om die specifieke vaardigheden van de vroegere verkeerspolitie meer in beeld te krijgen.

Voorzitter! Ik sprak zojuist al over het rijden onder invloed van geneesmiddelen en drugs, het verlengde van het rijden onder invloed van alcohol. Juist het rijden onder invloed van alcohol neemt weer toe: na een daling van 8% in 1988 tot 4% in 1991 zien we nu weer een stijging van 1% ofte wel een kwart meer mensen die rijden onder invloed van alcohol. Tengevolge van alcohol in het verkeer vallen per jaar 200 doden, 1450 ernstig gewonden en is er een schade van 1 tot 1,5 mld. Ook hier is er een rechtstreekse relatie met het sterk verminderde politietoezicht. De SWOV stelde vast, dat de helft van de korpsen veel minder controleert op alcohol, met Amsterdam als gunstige uitzondering. De vorige minister kondigde een zoektocht aan naar nieuwe ideeën voor acties tegen rijden onder invloed. Ik heb er daarna niets meer van gehoord; wat was het resultaat? Volgens ons is het recept al lang bekend, namelijk hetzelfde recept als bij de snelheidsovertredingen en ander gevaarlijk gedrag. Het gaat om consequent optreden door vakbekwame politiefunctionarissen, een adequaat reagerend openbaar ministerie en een lik-op-stuk-beleid gekoppeld aan goede voorlichting. Daar gaat het steeds om. Het is overigens belangrijk, dat wij ons steeds realiseren dat het niet alleen gaat om het rijden onder invloed van

alcohol maar ook om het rijden onder invloed van geneesmiddelen die de rijvaardigheid beïnvloeden. Ook daardoor worden per jaar 200 doden in het verkeer veroorzaakt en ontstaat een schade van 800 mln. Vastgesteld is dat 10% van alle verkeersslachtoffers rijgevaarlijke medicijnen heeft gebruikt. In het derde Meerjarenplan voor de verkeersveiligheid werd op bladzijde 8 aangekondigd, dat medio 1994 de resultaten beschikbaar zouden zijn van een onderzoek van een drietal ministeries, waaronder Verkeer en Waterstaat. Het is inmiddels bijna medio 1995 en we hebben er nog niets van gehoord. Waar zijn de resultaten gebleven?

Voorzitter! In 1990 heeft een door minister Maij ingestelde commissie geadviseerd om de verklaring over de eigen gezondheid bij de aanvraag voor het rijexamen te vervangen door een keuring en bovendien om periodiek te herkeuren. Waarom is nooit meer iets van dat advies of van een besluit van de minister erover vernomen?

Voorzitter! Wij hebben het zoëven gehad over het adequaat reageren door het openbaar ministerie. Volgens ons hoort daar ook bij het vervolgen wegens voorwaardelijke opzet tot doodslag ingeval van extreem gevaarlijk gedrag, bijvoorbeeld het veroorzaken van een ernstig ongeval door met twee of zelfs drie keer de toegestane snelheid te rijden en door het rijden onder invloed van alcohol of andere middelen. Naar onze mening bestaat die mogelijkheid op dit moment al. Kunnen de bewindslieden de vervolgingsrichtlijnen op dit punt aanscherpen? Als dat niet mogelijk is, dan verdient het voorstel van de PvdA nadere overweging.

Er zijn heel veel maatregelen in het verkeer te treffen om de veiligheid te vergroten. Maar het is ook mogelijk beveiligingen in auto's in te bouwen. De laatste jaren is dit veel toegepast. Wij denken dat deze verbeteringen zeker ook een bijdrage hebben geleverd aan de constante verlaging van het aantal verkeersslachtoffers. De laatste voorbeelden zijn ABS, automatische gordelaanspanners, deurbalken en airbags. Al deze voorzieningen hebben bijgedragen aan een veiliger verkeer. En er komt nog meer. Enkele automerken zijn al bezig met de ontwikkeling van een automatisch slipcorrectiesysteem. Het zijn

allemaal kostbare voorzieningen en dus voorzieningen die de prijs van een auto fors zullen verhogen. Daardoor zullen de voorzieningen vooral in de duurdere auto's komen te zitten. Laten wij daarbij bedenken dat de prijs voor 40% door het Rijk wordt bepaald, omdat in iedere f 1000 die een auto kost, f 400 BTW en BPM zit. Het lijkt mij daarom verstandig als de minister bereid is te proberen afspraken met de autobranche te maken over algemene invoering van bepaalde, essentiële veiligheidsvoorzieningen. Als "wisselgeld" zou de minister bij de bespreking de mogelijkheid van belastingvrijstelling BTW en BPM kunnen meenemen.

Wij hebben een aparte nota ontvangen over de brom- en snorfiets. De fractie van de VVD vindt de snorfiets vooral voor de stad een aantrekkelijk vervoermiddel. Er zijn echter nadelen verbonden aan het gebruik van de snorfiets, reden waarom dit vervoermiddel op dit moment ter discussie staat. Ik doel dan niet op de Spartamet-achtigen; ik doel op de snorfietsen die lijken op bromfietsen. De trend is dat ze allebei op de vroegere scooter lijken en rond de f 4000 kosten. Het enige verschil tussen een snorfiets en een bromfiets is dat je op een snorfiets geen helm behoeft te dragen, geen bromfietsrijbewijs (-certificaat) nodig hebt en je even op de hoek een opvoersetje moet kopen om hard te kunnen rijden.

De verkeersregels worden door een aantal snorfietsers veelvuldig en opvallend overtreden. Controle blijkt moeilijk en dus wordt een reactie van de wetgever onvermijdelijk. Dat kan bijvoorbeeld door meer bromfietsregels ook voor snorfietsen te laten gelden, zoals het verplicht stellen van het dragen van een helm en de eis een rijcertificaat te behalen. Ook de heer Valk maakte een opmerking in deze richting. Als de branche die reactie van de wetgever niet wil, zal er snel iets moeten veranderen. Mijn gedachten gaan dan uit naar het opvoerbesteding maken van snorfietsen en naar stoppen met de verkoop van opvoersets.

Voorzitter! Het is van groot belang dat de kwaliteit van de rijopleidingen voldoende is en dat de gemotoriseerde verkeersdeelnemers hun kennis en vaardigheden voldoende bijhouden. Aan de kwaliteit van de rijopleidingen mankeert nog al eens

wat. In 1994 bestond bij 1400 rijsscholen een slagingspercentage van minder dan 20. Wij zijn dan ook blij met de vrijwillige erkenningsregeling voor rijsscholen die op stapel staat, waardoor de slechte rijsscholen zullen verdwijnen. Wij denken dat die vrijwillige erkenningsregeling ons ook de mogelijkheid biedt na te denken over een bijscholing eens per tien jaar voor houders van een rijbewijs. Deze bijscholing zou verricht kunnen worden door erkende rijsscholen, af te sluiten met een certificaat door die erkende rijsscholen.

Wij kregen een brief van de minister over het zeer open asfaltbeton (ZOAB) en zijn het eens met haar afweging op dat punt. Wij zijn nog steeds van mening dat de voordelen van ZOAB groter zijn dan de nadelen, ook nu het nadeel dat optreedt bij gladheid, zoals rond de jaarwisseling 1994-1995, weer eens scherp in beeld is gekomen. De door de minister aangekondigde maatregelen lijken ons adequaat. Wat denkt de minister in dit verband van het gebruik van kalizout, gemalen mijnzout met een grove korrel? Wij denken dat dit kalizout goed zal uitpakken op het ZOAB.

Naar ons oordeel heeft de minister ook zeer adequaat gereageerd op de terechtte onrust bij wegwerkers over de verkeersongevallen waarbij wegwerkers betrokken waren. Het was nodig maatregelen te nemen om de veiligheid te bevorderen en dat heeft zij snel en naar behoren gedaan.

Er zijn nog een paar onderwerpen die al wat langer aan de orde zijn in dit overleg dat één keer per jaar wordt gevoerd, maar die nog niet tot een uitkomst hebben geleid. Ook deze onderwerpen willen wij met de minister doornemen. Het eerste onderwerp betreft de zogenoemde "black box". Het grootste deel van alle ongevallen, zo'n 75%, wordt veroorzaakt door auto's die voor zakelijk verkeer worden gebruikt. De eigenaren van die auto's hebben ook een financieel belang bij verkeersveilig gedrag van de bestuurders. Je zou dat verkeersveilige gedrag van de bestuurders kunnen laten controleren. Daartoe zou men de eigenaren van de auto's een black box kunnen laten inbouwen en die black box kan achteraf de nodige informatie verschaffen. Wij vinden het zeer positief dat een aantal verzekeringsmaatschappijen te

zamen met de SWOV een onderzoek gaat instellen. Graag krijgen wij van de minister de bevestiging dat dat inderdaad ingesteld wordt. Te zijner tijd willen wij van haar horen wat naar aanleiding van het rapport van dit onderzoek gedaan kan worden.

Op een ander punt hadden we van de minister ook al bericht moeten krijgen. Dat is echter nog niet gebeurd. Ik denk nu aan het project "keep your lane". In de evaluatienota Rijssnelhedenbeleid 1993 werd op pagina 6 een voorbeeldproject "keep your lane" in Nederland aangekondigd. Helaas, sinds 1993 hebben wij hierover niets meer vernomen. Wij betreuren dat zeer, want in Amerika en Australië heeft dit systeem wel degelijk effect gehad op het punt van de doorstroming, de benutting van de weg, het tegengaan van files en de verkeersveiligheid. De stelling dat dit systeem in Nederland niet mogelijk is, is naar onze mening niet juist, want veel automobilisten vertonen toch al een "keep your lane"-achtig gedrag. Als het project ondersteund zou worden door regelgeving zou dat goede effecten kunnen hebben. Daarom willen wij graag horen hoe het met dit voorbeeldproject staat. Als het nog niet is uitgevoerd, laat dit dan snel van start gaan.

Voorzitter! Ik wil vervolgens iets zeggen met betrekking tot de Transportongevallenraad. Over de naamsverandering zal ik het niet hebben, maar ik zal wel iets zeggen over de instelling van die raad. De VVD-fractie is het met het voorstel van de minister eens om deze raad in te stellen. Wij zien deze raad niet als een adviesorgaan, maar als een raad die bijna-ongevallen en ongevallen onderzoekt en die naar aanleiding van dat onderzoek aanbevelingen aan de minister doet. Wij willen op dit punt drie voorbeelden maken.

Het eerste voorbehoud betreft de instelling van kamers. Wij zijn het niet eens met de instelling van drie kamers, omdat wij van mening zijn dat er vier terreinen zijn waarop ongevallen aan de orde zijn: lucht, water, rail, maar ook de weg. Op de weg komen wel grote ongevallen voor, maar gelukkig niet veel. Een aantal ongelukken komt echter wel vaak voor. Wij zijn van mening dat onderzoek naar vaak voorkomende kleinere ongevallen even noodzakelijk is als onderzoek naar weinig voorkomende grote ongevallen. Wij

geven dus de voorkeur aan vier kamers en zullen het voorstel dan ook uiteindelijk op dit punt beoordelen.

Ons tweede voorbehoud betreft de beleidsadvisering over de veiligheid van het wegverkeer. De Raad voor de verkeersveiligheid heeft die advisering in de afgelopen jaren heel goed verzorgd en wij hebben nu moeite met het idee dat de advisering voortaan verricht zou worden door de Raad voor verkeer en waterstaat. Wat ons betreft zou het alternatief kunnen zijn: de advisering laten verrichten door Veilig Verkeer Nederland, een organisatie met een behoorlijke omvang en van een goede kwaliteit. Deze organisatie houdt zich exclusief en intensief met dit onderwerp bezig en zij heeft veel te maken met de mensen waarvoor wij uiteindelijk onze inspanningen leveren: de weggebruikers.

Voorzitter! Het derde voorbehoud dat we willen maken, betreft het tuchtrecht. Een van de raden die wij gaan opheffen is de Raad voor de scheepvaart. Dat is de laatste raad die tuchtrechtelijke maatregelen kon nemen. Die maatregelen werkten altijd uitstekend en wij missen in het voorstel van de minister om de Raad voor de scheepvaart op te heffen op dit punt inhoudelijke beschouwingen. We vinden dat alleen de aankondiging van de studie onvoldoende is en dat in het geval de Transportongevallenraad tot stand komt, dit punt voldoende doordacht moet zijn. Voor deze kwestie moet dan een oplossing zijn, zodat eventueel de mogelijkheid aanwezig blijft om tuchtrechtelijk op te treden.

Voorzitter! Ik heb nog slechts twee minuten spreektijd en die wil ik gebruiken om nog twee kleinere punten te behandelen. Zij betreffen met name het rijonderricht en het bijzondere rijexamen. Nu bestaat de mogelijkheid om als je een keer voor je gewone CBR-rijexamen bent gezakt, de tweede keer op te gaan bij het Bureau nader onderzoek rijvaardigheid. Sommige mensen hebben erg veel problemen met het gewone examen en zij kunnen dan op een andere manier benaderd worden. Vanaf 1 januari 1996 kan men pas van dit bureau gebruik maken als men vier keer gezakt is. Wij vinden dat die overgang van één naar vier niet logisch is. Eén, misschien twee keer is nodig om te kunnen constateren dat het op de gewone manier echt niet gaat.

Daarom willen wij de minister in overweging geven met een regeling te komen die inhoudt dat nadat je twee keer voor het CBR-examen bent gezakt, je bij het Bureau nader onderzoek rijvaardigheid terecht kunt.

Voorzitter! Mijn laatste puntje betreft de mensen die een heleboel moeten doen als het om de verkeersveiligheid gaat, namelijk de rijinstructeurs. Wij mogen de rijinstructeurs ouder dan 65 jaar niet op grond van hun leeftijd discrimineren. Wij moeten constateren dat de groep rijinstructeurs ouder dan 65 jaar nu tussen wal en schip dreigt te raken. Per 1 januari kwam het instructeurscertificaat dat vijf jaar geldig is in de plaats van het instructeursbewijs dat onbeperkt geldig was. Wij hebben de instructeurs ouder dan 50 jaar voor de vijfjaarlijkse toets vrijgesteld. De instructeurs ouder dan 65 jaar, die vroeger vrijgesteld waren voor het oorspronkelijke instructeursbewijs, moeten nu echter de toets wel ondergaan. Wij vinden dat een vreemd onderscheid tussen mensen tussen de 50 en 65 jaar en mensen die na hun 65ste doorgaan. Wij denken dat het goed is om de laatste groep buiten de gewijzigde regelgeving te houden. Bovendien horen wij graag van de minister waarom in 1974, toen een onderscheid op basis van leeftijd gemaakt moest worden, de grens van 45 jaar is gehanteerd, terwijl nu gekozen is voor de leeftijd van 50 jaar.

Afrondend constateer ik dat in de afgelopen paar jaar de verkeersveiligheid op de politieke agenda gedaald is. Dat was het geval in het laatste jaar van het vorige kabinet en ik vind eigenlijk ook dat dat het geval is in het eerste jaar van dit kabinet. Het onderwerp moet weer hoog op de agenda komen. Dat is onze taak als kamerleden met dit onderwerp in hun portefeuille, maar het is ook de taak van de minister. Wij zien ernaar uit om in de komende tijd er samen met de minister voor te gaan zorgen dat het vierde Meerjarenplan voor de verkeersveiligheid tijdig tot stand komt. Iedereen die daaraan een positieve bijdrage kan leveren, moet dat ook doen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66):
Voorzitter! Verkeersveiligheid staat heel dicht bij mensen. Wie ooit een verkeersongeluk heeft meegemaakt, vergeet dit nooit meer. Het raakt

mensen heel diep. Om die reden vindt mijn fractie het belangrijk dat er voldoende opvang en nazorg is voor slachtoffers. In geen van de stukken ben ik dit tegengekomen. De overheid moet bij dit onderwerp voldoende betrokkenheid tonen, waarbij best wat emotie mag spelen.

Het lijkt er echter op dat er juist meer afstand wordt genomen. Momenteel hebben alleen de korpsen rond de vier grote gemeenten een eigen verkeersdienst of beleidsafdeling verkeer. Mijn fractie is zeer benieuwd naar het onderzoek, in opdracht van de ministeries van Binnenlandse Zaken en van Justitie, naar de mate waarin de regionale politie de verkeerstaak uitoefent.

Geen regels zonder handhaving, en juist aan die handhaving schort het. Er zijn voorbeelden te over. Handhaving kan onzes inziens efficiënter geschieden. Er moet meer gebruik worden gemaakt van de telematica. De snelheidscontrole op de A2 kan bijvoorbeeld heel goed zonder personele inzet van de politie. De infrastructuur voor controle ligt in het wegdek en met camera's kan de handhaving heel goed geschieden. Tijdens het TROS-programma dat de heer Van Heemst zo nauwkeurig heeft gevolgd, is sprake geweest van uitbreiding van de inzet van politie via Melkert-banen. De heer Melkert heeft dat direct toegezegd. Dit moet nader bekeken worden, naast een prioriteitenstelling binnen het politieapparaat op het punt van de verkeersveiligheid, die tot nu toe door iedereen is onderschreven. Misschien kan dit zelfs een onderdeel zijn van het integrale veiligheidsbeleid, zoals dat nu op de agenda staat.

Ook op het gebied van de educatie ontbreekt er het een en ander. Verkeersregels zijn nauwelijks bekend, zo bleek onlangs uit onderzoek. Hoe staat het met het verkeersonderwijs op school?

Verkeersveiligheid heeft heel veel met gedrag te maken. Iedereen kent de overtredingen die maatschappelijk aanvaard lijken te zijn. Ik noem het rijden door rood licht. Uit het onderzoek van de Voetgangersvereniging blijkt dat naast fietsers en bromfietzers nu ook auto's veelvuldig door rood licht rijden. De voorstellen van deze vereniging voor snelheidsremmende maatregelen, fysieke barrières en strenge controles door camera's, worden door mijn fractie ondersteund.

Ook het te hard rijden is een punt van zorg. De minister stelt voor om mensen die 50 km/uur te hard rijden, hun rijbewijs te ontnemen. De indruk moet echter niet ontstaan dat 49 km/uur te hard rijden wel mag. Bovendien is mijn fractie wel gevoelig voor de benadering van een percentage binnen en buiten de bebouwde kom, aangezien de onveiligheid binnen de bebouwde kom veel groter is. De stelregel zou kunnen worden gehanteerd dat iedereen die binnen de bebouwde kom 50% te hard rijdt, zijn rijbewijs kwijtraakt. Er is echter nog een ander concept mogelijk, waarop ik graag een reactie van de minister hoor. In Duitsland heeft een proef plaatsgevonden met een zogenaamde intelligente c.q. variabele snelheidsbegrenzer. In Groningen is momenteel een proef aan de gang met bussen. Het gaat daarbij om het volgende systeem. In de personenauto wordt een snelheidsbegrenzer aangebracht, die van buiten aangestuurd wordt door sensoren. Daarmee kan de snelheid die het voertuig maximaal mag rijden worden beïnvloed. Dit kan op een flexibele wijze gebeuren, hetgeen grote voordelen biedt. Bij calamiteiten kan de snelheid worden beïnvloed, maar bijvoorbeeld ook bij weersomstandigheden waarbij grote smogvorming optreedt. Daarvoor is een bepaalde infrastructuur nodig die, naar ik heb begrepen, al voor een groot deel in het wegdek ligt: de zogenaamde lussen die nu metingen verrichten. Daarnaast zal iedere auto voorzien moeten zijn van zo'n snelheidsbegrenzer. Ik pleit voor een pilotproject in een bepaald gebied, bijvoorbeeld met 80-km-wegen, waar ervaring opgedaan kan worden met zo'n systeem. Daaruit zullen de voor- en nadelen van het systeem naar voren komen en het draagvlak kan worden getoetst. De voordelen kunnen enorm zijn. Snelheids-handhaving is dan niet meer nodig; verkeersdrempels en paaltjes in steden evenmin. Een en ander kan een kostenbesparing opleveren. Is de minister op de hoogte van de proeven die gaande zijn? Is zij bereid een pilotproject te overwegen? Ik overweeg op dit punt in tweede termijn een motie in te dienen. Onzes inziens past dit uitstekend in het beleid "Duurzaam veilig".

Voorzitter! In het derde Meerjarenplan voor de verkeersveiligheid en in het tweede structuurschema Verkeer

en vervoer is de doelstelling opgenomen van een reductie van het aantal doden met 50% en van het aantal gewonden met 40% ten opzichte van 1986. Het lijkt erop dat dit niet gehaald wordt. Na een continue daling is er zelfs weer sprake van een lichte stijging van alcoholgebruik. Intensieve controle is nodig. Het alcoholpromillage mag wat mij betreft met name voor beroepsvervoerders op nul gesteld worden.

Op de registratie is veel kritiek, vooral van het aantal gewonden. Wat denkt de minister daaraan te doen? Er zijn in het kader van "Duurzaam veilig" demonstratieprojecten zoals in Zeeuws-Vlaanderen en in het Westland. Het gaat hierbij om gebieden waar een zeer hoog percentage ongevallen plaatsvindt. Plannen om de situatie te verbeteren zijn opgesteld. Het ontbreekt echter aan genoeg financiële middelen, ook voor dit jaar. Mijn fractie benadrukt het belang van deze projecten en dringt bij de minister op een snelle uitvoering hiervan aan.

In het kader van "Duurzaam veilig" wordt ook gesproken over minirotondes. Het voorraangsbeleid moet daarin helder en eenduidig zijn. In het verleden is hierover ook gesproken in de Tweede Kamer. Het voeren van een goed voorraangsbeleid is niet mogelijk vanwege de Europese regelgeving. Is dat nog steeds het geval? Mijn fractie heeft trouwens een voorkeur voor het verlenen van voorrang op rotondes.

Het inhaalverbod voor vrachtauto's is een veelbesproken onderwerp. In het verleden zijn verschillende moties op dit punt aan de orde geweest. De huidige minister heeft zich daar indertijd positief over uitgesproken. Mijn fractie is voor een inhaalverbod voor vrachtauto's, vooral nu de snelheidsbegrenzer is ingesteld. Het behoeft echter niet overal ingevoerd te worden, alleen op wegen waar het vanwege congestie of om veiligheidsredenen noodzakelijk is. In Duitsland wordt via de verkeerssignalering aangegeven wanneer vrachtauto's niet mogen inhalen. Dat lijkt ons een goede werkwijze. Niet altijd en overal is het nodig, maar waar het wel nodig is, wordt het boven de weg aangegeven. Wij zijn voor zo'n flexibel systeem. Hoe staat het met de uitvoering van het beleid in het kader van het inhaalverbod? Op welke trajecten is het geëffectueerd?

Voorzitter! Er zijn verschillende adviesraden op het gebied van verkeersveiligheid. In de Eerste Kamer heeft de minister op 21 februari jl. aangegeven voorstander te zijn van het instellen van een Transportongevallenraad. Het zal meer een onderzoeksraad dan een adviesraad zijn. Deze raad zou uit drie kamers moeten bestaan: voor onderzoek van spoorwegongevallen, van luchtvaartongevallen en van scheepvaartongevallen. Alleen de Spoorwegongevallenraad staat positief tegenover een dergelijk college. De Raad voor de luchtvaart verwacht er geen meerwaarde van. Men denkt dat het een obstakel kan worden voor een Europees luchtvaartongevallenonderzoek. De Raad voor de scheepvaart is bevreesd voor het tuchtrecht dat verloren zal gaan en vraagt zich verder af hoe de competentieverschillen geregeld moeten worden tussen hen en de commissie binnenvaart rampenwet. Ik mis in dit verhaal geheel het aspect van de verkeersveiligheid. Is dat een stiefkind van de minister geworden? Mijn voorstel is om aan de drie kamers een vierde toe te voegen, namelijk die voor de verkeersveiligheid. Mijn fractie is er niet voor om de gehele problematiek van de verkeersveiligheid onder te brengen bij Justitie en Binnenlandse Zaken. De aangenomen motie-Van Vlijmen, waaraan al gerefereerd is, spreekt nadrukkelijk van het wegverkeer als een integraal onderdeel van deze transportraad. Ook op dit punt overweeg ik in tweede termijn een motie in te dienen. Er zitten nogal wat haken en ogen aan de vorming van de Transportongevallenraad. Wanneer denkt de minister met het voorstel te komen?

Naast deze raden is er een aantal adviesorganen, zoals Veilig Verkeer Nederland, de Voetgangersvereniging en de ENFB. Welke plek krijgen deze verenigingen naast de Transportongevallenraad? Behouden zij hun positie of worden zij ondergebracht?

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Mevrouw Van 't Riet noemt een aantal particuliere instellingen die buitengewoon waardevol zijn. Zij betitelt deze instellingen als adviesorganen die een plaats moeten krijgen naast de Raad voor de verkeersveiligheid. Ik begrijp niet hoe zij dat bedoelt. Ziet

zij hierbij het onderscheid tussen publiekrechtelijke adviesorganen en private instellingen niet over het hoofd?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nadrukkelijk niet. Wij verlenen wel subsidie aan deze verenigingen. Er is in een gesprek met Veilig Verkeer Nederland gesproken over eventuele onderbrenging in de vierde kamer. Mijn vraag aan de minister is of de adviesorganen de plaats behouden die zij nu hebben, of dat er in de hele constructie ook naar hun plaats wordt gekeken. Wat mij betreft mogen de verenigingen de positie behouden die zij nu hebben.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik kom nog even terug op het onderscheid tussen publiekrechtelijke adviesorganen en private instellingen. Laatstgenoemde worden weliswaar gesubsidieerd, maar het zijn private instellingen. Nogmaals, mijn fractie is het er volledig mee eens dat ze buitengewoon waardevol zijn. Maar je moet natuurlijk wel het onderscheid zien tussen dit soort instellingen die uit het particulier initiatief voortkomen en op grond hiervan een functie hebben verkregen en een door de overheid ingesteld publiekrechtelijk adviesorgaan. Ik geloof dat deze twee dingen nu een beetje door elkaar dreigen te lopen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wat ons betreft gebeurt dit niet. Ons instrument is het subsidie-orgaan. Wij zouden de bezuinigingen die nu bijvoorbeeld bij Veilig Verkeer Nederland hun beslag krijgen, liever niet bij deze verenigingen geëffectueerd zien, maar bijvoorbeeld eerder bij de Raad voor verkeer en waterstaat.

De Raad van State heeft een zeer kritisch advies uitgebracht over het puntenstelsel. Voor de minister is de aanleiding om af te zien van het puntenstelsel de beperkte reikwijdte van het stelsel en de fraudegevoeligheid. Hoewel mijn fractie de minister in haar argumentatie kan volgen, heeft zij een aantal vragen.

Hoe verhoudt zich de wet-Mulder waarbij relatief lichte en veel voorkomende overtredingen administratiefrechtelijk worden afgedaan tot de zware verkeersdelicten zoals alcoholmisbruik en snelheidsovertredingen? De minister stelt nu voor bij een snelheids-

overtreding met 50 km of meer het rijbewijs in te houden. Is het gewenst zware verkeersdelicten onder het strafrecht te brengen en waar ligt de grens? Ik vind deze discussie uiterst moeilijk. Wanneer hanteert men de Wegenverkeerswet en wanneer het strafrecht en wie bepaalt dit? Doet de rechter dat?

Een voordeel van het puntenstelsel is dat bij herhaling van overtreddingen, bijvoorbeeld negeren van rood licht, extra punten genoteerd kunnen worden. Dit werkt preventief. Bij de wet-Mulder is dit niet het geval. Is uitbreiding van de wet-Mulder in deze zin mogelijk?

De fraudegevoeligheid wordt vooral veroorzaakt door het feit dat geregistreerd wordt op kenteken. Is het mogelijk om op rijbewijs te registreren? Dan zou de fraudegevoeligheid kunnen verminderen.

De heer **Kamp** (VVD): Dat kan, voorzitter. Dan moet een ieder op het moment dat hij een overtredding begaat, even zijn rijbewijs buiten het raam houden. Dan kan er een foto van gemaakt worden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Misschien is hier een inventieve oplossing voor te bedenken. Ik wil het puntenstelsel niet meteen weggooien. Daarom stel ik deze vragen.

In de nota Brom-snorfiets staat dat met deze vervoermiddelen circa 1% van het totaal aantal reizigerskilometers wordt afgelegd, terwijl de berijders bijna 20% van het aantal doden en ziekenhuisgewonden uitmaken. Wij vinden dit uiterst zorgelijk.

Extreem hoog is het risico voor de 16- en 17-jarige op een opgevoerde bromfiets met versnelling. Opvoerbestedigheid is essentieel. Op 30 juni 1992 is de Europese kader-richtlijn vastgesteld. Het principe dat snelheidsbeperking en opvoerbestedigheid onlosmakelijk moeten zijn van de constructie, is hierin geregeld. In 24 bijzondere richtlijnen worden de technische eisen vastgelegd. Mijn vraag aan de minister is hoe het met de uitvoering van deze richtlijnen staat. Zowel brom- als snorfietsen worden nog steeds opgevoerd. Zij halen soms snelheden van 90 km/uur, heb ik begrepen. Mijn fractie vindt dat hier zo snel mogelijk een einde aan moet komen.

Om onderscheid te maken tussen brom- en snorfietsen stelt de minister een aantal maatregelen voor. Zo noemt zij helmplicht voor bromfietsen. Wat ons betreft geldt dit ook voor snorfietsen behalve de Spartamet. Mijn fractie is niet voor bromfietscertificaten. Het gaat alleen om een theorie-examen in verkeersregels die een ieder hoort te kennen, niet alleen de bromfietser. Rijden op de rijbaan door de bromfietser zou binnen de bebouwde kom bij een bepaalde wegstructuur wat ons betreft mogelijk zijn. Lichte motoren voor 16-jarigen lijkt ons als alternatief voor de opgevoerde bromfiets niet gelukkig.

Ten aanzien van de ongevallen bij wegwerkzaamheden stelt de minister een aantal maatregelen voor. In deze voorstellen kan mijn fractie zich zeer wel vinden. Ik maak echter de volgende kanttekening. Zonder handhaving van met name de snelheidsbeperking zullen deze maatregelen van weinig waarde zijn.

Voorzitter! In de kerstnacht verliet ik rond middernacht een diner en trof het wegdek en mijn auto met een dikke ijslaag aan. Nadat de ijslaag op de auto was verwijderd, reed ik heel voorzichtig – het stuurde trouwens heel gemakkelijk – en kwam ik op de grote weg op het ZOAB. Auto's reden zeer langzaam, keurig in een rij achter elkaar. Dat ontlokte bij mijn jongste zoon de opmerking: dit is de begrafenistoet voor al die dooie beesten die wij net hebben opgegeten. Het wegdek leek niet glad en het was zeer verleidelijk om harder te rijden. Uit het onderzoek naar het ZOAB blijkt dat er zowel voor- als nadelen aan kleven. Voordelen zijn: het waterafvoerend vermogen, de zichtbaarheid van belijning en een lagere geluidsproductie. Nadelen zijn van kortere levensduur: hogere kosten, intensieve gladheidsbestrijding, lagere stroefheid en een langere remweg. De veiligheidsbeleving bij slecht weer is groter. Nadeel hiervan is dat er dan weer harder wordt gereden waardoor de veiligheid niet direct toeneemt. Mijn fractie vindt echter de voordelen van het ZOAB opwegen tegen de nadelen. De gladheidsbestrijding bij ijzel moet nader bekeken worden. Kan hiervoor kalizout worden gebruikt? Veilig Verkeer Nederland is van mening dat dit veel effectiever kan zijn.

Voorzitter! Kan de minister onderzoek doen naar de veiligheid en de risico's van airbags? Hoe is het gesteld met de verkeersveiligheid en het onderhoud van aanhangwagens? Voor onderhoud aan aanhangwagens is geen verplichting. Veel aanhangwagens rijden onverzekerd rond. De BOVAG meldt dat 60% van de aanhangwagens niet als verkeersveilig kan worden aangemerkt. Typegoedkeuring en verplichte periodieke keuring voor alle aanhangwagens moeten worden ingevoerd. Wat is de reactie van de minister hierop?

In de nota Schuld en boete wordt ingegaan op de verkeersaansprakelijkheid en de rol van de schuldvraag. Wij delen de conclusie dat de schuldvraag centraler moet komen te staan. Deze nota willen wij echter graag betrekken bij het bij de minister van Justitie in voorbereiding zijnde wetsvoorstel. Ik ga er nu dan ook verder niet op in, alhoewel het een belangrijk onderwerp is. Wij wachten liever het wetsvoorstel af.

In 1979 heeft de Kamer de wenselijkheid uitgesproken van de gelijkberechtiging van fietsers. Het gaat daarbij vooral om de invoering van voorrangregels voor fietsers die van rechts komen ten opzichte van auto's. Hoe staat de minister hier tegenover?

Het gevaar van een debat over verkeersveiligheid is dat het door de hoeveelheid van onderwerpen verzandt in details. In 1991 is de nota Verkeersveiligheid verschenen. Is de minister van plan, deze nota te herijken? Is zij van plan, ieder jaar een debat over verkeersveiligheid te houden, conform de afspraak die is gemaakt met de Kamer?

De heer **Valk** (PvdA): Het houden van een debat over de verkeersveiligheid is aan de Kamer. Het lijkt mij goed dat de Kamer dit onderwerp regelmatig aan de orde stelt. De minister hoeft dat echter niet te besluiten.

De heer **Verkerk** (AOV): Voorzitter! Ik zal mij vooral richten op het onderwerp veiligheid onder ouderen in het verkeer. Ondanks hun geringe deelname aan het verkeer vallen onder ouderen veel dodelijke slachtoffers. Voorlopige gegevens over 1994 wijzen op een min of meer gunstige ontwikkeling, maar de situatie blijft zorgelijk. Ik noem de cijfers over 1993: ruim de helft van

het aantal gedode voetgangers, 40% van de gedode fietsers en 18% van de gedode automobilisten waren ouder dan 65 jaar. In dat jaar was 13% van de bevolking van Nederland ouder dan 65 jaar. Voorzitter! Uit onderzoek is gebleken dat veel ouderen afzien van maatschappelijke activiteiten vanwege de problemen die zij in het verkeer verwachten of hebben ondervonden. Minstens 70% van de ouderen durft niet meer de weg op.

Ik ga nu in op het rijksbeleid. In het eerste Meerjarenplan voor de verkeersveiligheid uit 1987 en in het meerjarenplan uit 1989 vormden ouderen een van de speerpunten van het beleid. Echter, in het dit jaar aflopende derde Meerjarenplan voor de verkeersveiligheid werd om de volgende redenen afgestapt van het speerpunt ouderen. Ik citeer: in de praktijk is gebleken dat de speerpunten jongeren en ouderen in de beleidsuitvoering te breed en te ongericht worden gevonden. Het bleek vaak zinvoller om de andere speerpunten toe te spitsen op deze twee kwetsbare groepen. Jongeren en ouderen worden binnen alle speerpunten expliciet als doelgroep meegenomen.

Nota bene, na deze passage komt het woord "ouderen" niet meer in het derde Meerjarenplan voor de verkeersveiligheid voor.

Ik kijk nog even verder naar het rijksbeleid en ik constateer dat het concrete beleid van het ministerie zich beperkt tot het subsidiëren van rijvaardigheidsritten voor 50-plussers en tot een wettelijke regeling voor de geldigheidsduur van het rijbewijs. Boven de 70 jaar moet men zich laten keuren en moet de rijgeschiktheid worden beoordeeld door een keuringsarts. Het huidige beleid voor ouderen is dus geheel gericht op het autorijden, terwijl elke Nederlander minstens een derde van zijn tijd als voetganger doorbrengt. In het regionaal beleid komt vooral uit de werkplannen van de regionale organen voor de verkeersveiligheid enige aandacht voor ouderen naar voren. Het is begrijpelijk dat de waarde van de Raad voor de verkeersveiligheid voor het AOV vaststaat.

Ik wijs erop dat in het programma van het AOV ten aanzien van de verkeersveiligheid wordt uitgegaan van twee uitgangspunten. Allereerst komen wij op voor het recht op een veilige deelname aan het verkeer

voor iedereen, dus ook voor ouderen. Ten tweede benadrukt het AOV het belang van mobiliteit voor iedereen, met name voor ouderen. Het verkeersgedrag van anderen kan wel eens bepalend zijn voor de keuze van ouderen of zij wel of niet de deur uitgaan. Dit kan tot gevolg hebben dat ouderen minder mobiel worden en in een isolement komen te verkeren. Toch maken ouderen net als ieder ander deel uit van de samenleving en hebben zij dus dezelfde rechten op een veilige deelname aan het verkeer.

De heer **Van Heemst** (PvdA): U bent nu al heel lang bezig om iets uit te leggen over de bijzondere positie van ouderen en u hebt zojuist gezegd dat zij, net als iedereen, behoren tot de weggebruikers en verkeersdeelnemers op straat en op de weg. Alles wat wij hier hebben ingebracht, heeft toch te maken met de vraag hoe kwetsbare groepen in het verkeer worden beschermd? Dat is dus inclusief ouderen, maar ook inclusief heel veel andere kwetsbare groepen, zoals de fietsers, voetgangers en kinderen. Wat u aan het doen bent, is volgens mij verkeerd. U doet alsof er voor ouderen weer heel specifieke voorzieningen nodig zijn, terwijl wij praten over kwetsbare groepen in het verkeer. Dan moet je geen groepen tegen elkaar uitspelen door te zeggen dat de ene groep meer zorg en aandacht nodig heeft dan de andere. Het gaat om kwetsbare groepen.

De heer **Verkerk** (AOV): Ik ben niet van plan om ouderen tegen andere groepen uit te spelen. Ik denk eerder dat u daar nu een aanzet toe geeft. Wij stellen de ouderen in het verkeer voorop. Dat hebt u van mij kunnen horen en daar zal ik verder op ingaan. Ik ben het helemaal met u eens dat ouderen, net als gehandicapten, deelnemers in het verkeer zijn. Ik heb u nog niet gehoord over de gehandicapte deelnemers aan het verkeer en ik raad u aan om even te wachten tot ik wat verder ben.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik werp mij op als iemand die zich zorgen maakt over de positie van kwetsbare groepen. Dat gaat dus over heel veel weggebruikers die het vaak moeten afleggen tegen auto's of die in andere gevaarlijke situaties veilig van de weg gebruik moeten kunnen maken. U bent al een hele

tijd aan het doen alsof ouderen binnen de groep kwetsbare weggebruikers een bijzondere positie innemen. Dat is volgens mij slecht voor het doel dat u voor ogen heeft, namelijk de veiligheid voor kwetsbare wegdeelnemers.

De heer **Verkerk** (AOV): Ik betwijfel of het slecht is voor onze doelstellingen. Ik vind het in ieder geval plezierig om te horen dat u ook wilt opkomen voor de ouderen en andere zwakke groepen in het verkeer.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik wil opkomen voor kwetsbare groepen.

De heer **Verkerk** (AOV): Ik wil nu doorgaan. Ik heb gesteld dat ouderen dezelfde rechten hebben op een veilige deelname aan het verkeer. Zij zijn er in deze samenleving bij gebaat om zolang mogelijk mobiel te blijven omdat dit meer kansen biedt om actief deel te blijven nemen aan hetgeen zich in de samenleving afspeelt. Ik hoop dat de heer Van Heemst dat met mij eens is. Zonder afbreuk te doen aan de eigen verantwoordelijkheid van iedere weggebruiker, vraagt het AOV daarom om respect van andere weggebruikers voor ouderen in het verkeer. Hoewel wij ons realiseren dat verbeteringen het best kunnen worden beoordeeld op regionaal niveau, waar men de meeste kennis heeft van verkeers- en vervoerssituaties, is het AOV toch van mening dat er vanuit Den Haag een stimulans moet worden gegeven. Die mist het AOV eigenlijk in de door de minister gegeven overzichten. Ik noem wat wij missen: ouderen als voetgangers, ouderen als autobestuurders, ouderen als fietsers en ouderen in het openbaar vervoer.

Daarom heb ik voor de minister de volgende vragen. Verdient de verkeersveiligheid extra aandacht of praten wij over een onderwerp dat in de pas loopt? Als de minister vindt dat het onderwerp van verkeersveiligheid extra aandacht verdient, is zij daarvoor dan nog steeds de coördinerende minister? Zo ja, wat is voor de ouderen de invloed van de minister in de provincies en in de ruim 600 gemeentes? Als de minister zich echt wil inzetten voor de verkeersveiligheid – wij hebben daar onze twijfels bij, gezien het verbrokkelde beleid dat uit de onderliggende stukken blijkt – vragen wij haar wat zij gaat doen om de complete

veiligheid van elke deelnemer op elke plaats en op elk moment te waarborgen. Het gaat dan om verkeershandhaving door de politie. De minister geeft toe dat die volstrekt onder de maat is. Het gaat ook om een echte verkeersongevallenregistratie. Die dient zo snel mogelijk te worden ingevoerd. Wij vragen ons dan ook af waarom pas eind 1996 een ontwerp van een voorbeeldproject kan worden verwacht. Het gaat ook om de versnelde invoering van de duurzame-veiligheidsprojecten. Daarbij hebben wij vooral het oog op het westen van Zeeuws-Vlaanderen. Wij vinden ook dat de activiteiten van de Raad voor de verkeersveiligheid een plaats dienen te krijgen in de nieuwe Transportongevallenraad. Bovendien vindt het AOV dat er meer aandacht moet komen voor de verkeersdeelnemers die uit andere culturen komen. Die weten niet hoe zij zich in het Nederlandse verkeer moeten gedragen. Dat is voor een deel niet hun schuld.

Indien de minister nog coördinerend minister is, vraag ik wat zij doet voor de ouderen. Haar eigen cijfers wijzen op veel oudere slachtoffers in het verkeer. Weet de minister wat hiervan de maatschappelijke kosten zijn? Iemand met een heupfractuur moet weken in het ziekenhuis liggen. Daarna volgen weken van revalidatie of zelfs een definitieve opname in een verzorgingshuis. Past dit bij het kabinetsbeleid van zelfstandig wonen en bij mobiliteit voor ouderen? Hoe rijmt de minister mobiliteit met verkeersveiligheid en verkeersongevallen met zelfstandig wonen? Wij overwegen daarom een vraag aan de minister te stellen over een nota ten aanzien van ouderen in het verkeer.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Het is de eerste keer dat wij met deze minister meer ten principale en meer fundamenteel spreken over het belangrijke thema van de verkeersveiligheid. Wij realiseren ons allemaal dat belangrijke delen van het beleidsterrein inmiddels gedecentraliseerd zijn. Juist tegen die achtergrond mis ik een beetje de visie van de minister op de vraag welke rol de centrale overheid als coördinerende, stimulerende en initiërende partij in dit sterk gecentraliseerde beleidsveld heeft. Ik vraag de minister dan ook daar in het begin van haar beantwoording

op in te gaan. Wij hebben over dit onderwerp te weinig gezien en gehoord de afgelopen periode. Misschien dat dit overleg voor de minister een eerste aanzet kan zijn om de rol van de centrale overheid te onderlijnen, ook tegen de achtergrond dat in het veld hierop kritiek te horen is. Misschien is dit de gelegenheid om de Kamer en het veld te overtuigen van de nadrukkelijke aanwezigheid van de minister op het belangrijke terrein van de verkeersveiligheid.

Collega's hebben gesproken over de aantallen doden en gewonden in het verkeer. Ik herhaal dat niet. Ook heeft een aantal collega's gesproken over de onwaarschijnlijkheid dat wij de doelstellingen die geformuleerd zijn en afgezet zijn tegen 1986 in 2010 zullen realiseren. De vraag is daarbij hoe je dat meet. Weten is meten. Het zal echter nog wel eens ernstiger kunnen zijn dan het zich op dit moment laat aanzien. De registratie lijkt immers absoluut onvoldoende te zijn. Ik sluit mij aan bij de opmerking van collega Van Heemst. Hij stelde dat het toch wel erg lang duurt als een op zich ingewikkeld registratiesysteem uiteindelijk pas eind 1996 op tafel wordt gelegd. Het is volgens mij uitermate belangrijk te weten waarover je beschikt. Mijn fractie vindt dat die registratie te lang duurt en verzoekt de minister haar te bespoedigen.

De term "Transportongevallenraad" laat ik voor rekening van de minister. Die vormt geen probleem; mijn fractie kan zich er in vinden. Wel maak ik een kritische opmerking over het ontbreken van een aparte kamer voor het wegverkeer, zoals collega's ook al hebben gedaan. Mijn fractie is ervan overtuigd dat diepgaand ongevalsonderzoek juist op het terrein van het wegverkeer heeft bewezen een meerwaarde te hebben. Onder verantwoordelijkheid van de Transportongevallenraad zou zulk onderzoek moeten worden uitgevoerd.

De minister wil de taken van de raad scheiden: wel het onderzoek maar niet het advies. Van de juistheid daarvan ben ik niet overtuigd. Het lijkt mij dat er genoeg argumenten zijn om de raad ook een adviestaak te geven. Waarom wil de minister dat niet voor het wegverkeer?

De gegevens op een rijtje zettend, kom ik tot de conclusie dat er meer

moet worden gedaan, beleidsmatig en op het punt van de handhaving. Ik wil over beide terreinen iets zeggen en ik begin met het beleid.

De bestaande voorrangsregels voor het snelverkeer bevorderen de verkeersveiligheid niet. Ongelukken waarbij de zwakkere verkeersdeelnemers zijn betrokken, komen onevenredig vaak voor. De voetgangers en de fietsers, oud en jong, gehandicapt of niet, lopen een onevenredig risico bij een ongeluk betrokken te raken. Dat moet en kan anders. Een eerste stap kan zijn, de gelijkberechtiging daadwerkelijk in het voorrangsbeleid in te voeren. De Kamer heeft al in 1980 uitgesproken dat fietsers die van rechts komen voorrang dienen te hebben. Wil de minister die uitspraak effectueren? Het duurt allemaal veel te lang. Zo nodig zal mijn fractie hierover in tweede termijn een motie indienen.

Er is nog niet zoveel gesproken over de 30-km-zones. Mijn fractie realiseert zich goed dat die zones een gemeentelijke taak betreffen, maar de uitbreiding van die zones gaat ons te langzaam. Volgens de Voetgangersvereniging kan een maximumsnelheid van 30 km/uur binnen het grootste deel van de bebouwde kom leiden tot een reductie van het aantal ongevallen met 44%. Mij dunkt dat daarover niet lichtvaardig moet worden gedacht. Ik ontvang hierop graag een reactie van de minister.

Alcohol is een van de grootste veroorzakers van de verkeersonveiligheid. Het aantal van 200 doden is al genoemd. Wat mij betreft moeten alcohol en trouwens ook geneesmiddelen in het verkeer worden verboden. De heer Van Heemst heeft meermalen gewezen op de parallel tussen grote verkeersovertredingen en criminaliteit en alles wat daarmee annex is. Het voorstel om alleen de professionele en georganiseerde criminaliteit te bestrijden, vind ik wat mager. Gezien de cijfers, moet de durf worden opgebracht om alcohol in het verkeer te verbieden. De maat van een of twee borreltjes die zijn toegestaan, is voor sommigen een stimulans tot meer. De helderheid van beleid vereist eerder een alcoholverbod.

De **voorzitter**: U bent op twee derde van uw spreektijd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks):

Dat is ontzettend vervelend. Het puntenstelsel...

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mag ik u bij interruptie verzoeken iets over het puntenstelsel te zeggen?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik krijg graag meer van zulke vragen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik heb de indruk dat u dat onderwerp de hele tijd ontloopt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mijn fractie ziet wel de bezwaren die het puntenstelsel volgens de Raad van State heeft, maar vindt het te vroeg voor de conclusie dat het dus maar overboord moet worden gegooit. Het wil er bij mij niet in dat je ongelimiteerd door rood kunt rijden of kleine snelheidsovertredingen begaan, als je maar op tijd betaalt. Voor zware verkeersovertredingen zijn inderdaad andere maatregelen nodig, maar een en/en-beleid is nog steeds mogelijk. Nogmaals, het fraudeprobleem lijkt mij het belangrijkste bezwaar tegen het puntenstelsel; daar moeten wij niet lichtvaardig aan voorbijgaan. De gegevens die de minister ons over de ervaringen hiermee in het buitenland heeft doen toekomen, zijn wel heel erg naar haar eigen conclusies gekleurd. Ik vind dat je er niet de conclusie uit kunt trekken dat er geen reden is om het puntenstelsel in te voeren, maar er is in ieder geval ook geen reden om dat niet te doen. Als de gegevens uitwijzen dat wij dit zo'n systeem uit een oogpunt van preventie niet overboord moeten gooien, dan vind ik dat wij moeten nagaan of wij de problemen die eraan kleven, kunnen oplossen. Dan zouden wij een stap verder zijn.

De minister stelt tegenover het invoeren van een puntenstelsel het in beslag nemen van het rijbewijs bij een overschrijding van de maximumsnelheid met 50 km/uur. Ik zou haar de suggestie willen overbrengen die ons bereikt heeft, namelijk om voor de 50- en 80-km-wegen, waar zich de grootste problemen voordoen, een overschrijding van 50% als grenswaarde aan te houden. Immers, 50 km/uur harder rijden op de snelweg is toch nog heel wat anders dan diezelfde overschrijding op een weg waar maar 50 km/uur mag worden gereden, omdat men in het laatste geval pas bij een verdubbeling van

de toegestane snelheid de kans loopt, zijn rijbewijs kwijt te raken.

En overigens blijf ik van mening dat de voordelen van ZOAB prevaleren boven de nadelen ervan.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Mevrouw de voorzitter! Het bevorderen van de verkeersveiligheid is bij uitstek een overheidstaak. Verkeersdoden en -gewonden vallen op openbaar terrein, waar de overheid verantwoordelijk is. Er is dus een algemene verantwoordelijkheid, uiteraard met aandacht voor specifieke groepen, maar er is geen sprake van een eenzijdige verantwoordelijkheid.

Er is sprake van een verontrustende tendens, want de beoogde reductie van het aantal verkeersslachtoffers, geformuleerd in het tweede deel van het SVV en in het derde Meerjarenplan voor de verkeersveiligheid, lijkt niet haalbaar. Er zal dus een schep bovenop gedaan moeten worden. De RPF-fractie juicht het toe dat deze minister er gelet op haar brief van 20 februari serieus werk van wil maken, de doelstellingen alsnog binnen het bereik te brengen. Het concept van "Duurzaam veilig" speelt hierbij een cruciale rol. Er is al eerder gebleken dat dit concept op brede steun kan rekenen en wij vinden het dan ook de hoogste tijd dat het over de hele linie tot uitvoering komt. Want, laten wij wel beseffen, 1200 doden en vele tienduizenden gewonden kunnen toch als een soort permanente ramp worden gezien. Het probleem is dat iedereen dit wel erkent, maar dat de maatschappelijke baten van het verkeersveiligheidsbeleid bij anderen terechtkomen dan bij degenen die moeten investeren om de maatschappelijke kosten te reduceren.

Ik vind dat de minister zich in haar brief wat terughoudend opstelt nu het op daden aankomt. Zij wil namelijk "bezien" of proefprojecten inpasbaar zijn in de begroting voor volgend jaar. Waarom zet zij niet wat steviger in? In west-Zeeuws-Vlaanderen staat men al in de startblokken voor de uitvoering van een integraal project van circa 200 mln., waarvan het Rijk ongeveer de helft moet opbrengen. Deze regio met een relatief hoog aantal verkeersslachtoffers heeft meermalen de aandacht van de Kamer gevraagd en ook gekregen. Wil de minister toezeggen dat zij in de begroting voor 1996 de hiervoor benodigde

middelen zal reserveren? En zou het niet mogelijk zijn om voor het rijksdeel alvast in het lopende begrotingsjaar middelen vrij te maken, bijvoorbeeld door gebruik te maken van eventuele onderuitputting? De RPF-fractie heeft sympathie voor dit project, maar toch vraag ik de minister, in hoeverre deze regio representatief is en of eventuele resultaten wel bruikbaar zullen zijn voor de rest van Nederland.

In het kader van "Duurzaam veilig" vraag ik net als de fractie van D66 aandacht voor de introductie van variabele of intelligente snelheidsbegrenzers. De technische mogelijkheden zijn inmiddels voorhanden en in een deel van het centrum van Groningen kan de bus door een elektronisch systeem niet harder rijden dan 15 km/uur. Het is technisch mogelijk, dit ook in de bebouwde kom of in een bepaalde woonwijken in te voeren. Wij pleiten voor een proefproject op dit punt.

In het verband van de vergroting van de verkeersveiligheid in woonwijken zouden wij ook willen pleiten voor een stimuleringsregeling voor het instellen van wijken met een maximumsnelheid van 30 km/uur, om de bestaande wijken sneller te kunnen ombouwen tot verkeersveilige wijken. Daarbij gaat het met name om de kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers en fietsers. De Voetgangersvereniging VBV vraagt terecht meer aandacht voor de voetganger in het verkeersveiligheidsbeleid. Is de minister bereid, deze handschoen op te pakken? Voorts vragen wij haar, wanneer zij uitvoering denkt te kunnen geven aan de zestien jaar geleden aangenomen motie om de fietser bij de voorrangregels dezelfde rechten als de automobilist te geven. Er lijkt een draagvlak voor te zijn en de minister kan in ieder geval ook op onze steun rekenen.

Mevrouw de voorzitter! Als het aan de regering ligt, komt er geen puntenstelsel. Ook ons lijkt het door haar gesuggereerde alternatief van inname van het rijbewijs bij snelheidsovertredingen beter aan te sluiten bij de lik-op-stuk-aanpak. Wij voelen wel voor de suggestie van een aantal organisaties om de normoverschrijding met 50 km/uur te wijzigen in overschrijding van de geldende limiet met 50%. Wat vindt de minister van deze suggestie?

Nog iets over de autotelefoon. De minister zal zich herinneren dat dit punt bij de begrotingsbehandeling aan de orde is gesteld door haar partijgenoot Blaauw en dat ik daarover onlangs schriftelijke vragen heb gesteld. De minister erkent dat het gebruik van dit communicatiemiddel onder het rijden gevaarlijk kan zijn, zeker als er zonder hands-free-installatie gebeld wordt. De minister heeft ook haar zorgen over de explosieve toename van het gebruik van de mobiele telefoon in de rijdende auto uitgesproken.

Ik heb er weliswaar begrip voor dat de regering op dit moment niet toe is aan nadere regelgeving ter zake, maar toch verdient deze ontwikkeling meer aandacht dan tot nog toe het geval is geweest. Wij dienen deze ontwikkeling dan te bezien in het licht van de algehele technische ontwikkelingen. Voor veel mensen wordt de auto steeds meer een soort rijdend kantoor. Ook computergestuurde weg-informatiesystemen zullen hun intrede doen. Kortom, allemaal zaken die even zovele aanslagen betekenen op het concentratievermogen van de automobilist, met alle mogelijke consequenties voor de mede-weggebruikers vandien.

Wij constateren dat naar deze ontwikkelingen en naar de relatie met en de invloed op de verkeersveiligheid amper onderzoek is gedaan. Daarom pleiten wij voor nader onderzoek op dit punt. Wat is de reactie van de minister hierop? Zo nodig dienen wij hierover in tweede termijn een motie in.

Tot slot ga ik in op het onderwerp alcohol in het verkeer. Iedereen zegt daarover in wezen dat het niet moet kunnen. Het vreemde is echter dat die breed gedragen opvatting blijkbaar niet kan leiden tot een wettelijk verbod ter zake (nul promille). Het werken met een maximumpromillage leidt ertoe dat mensen risico's nemen in de hoop dat zij beneden die grens blijven. Maatregelen die tot helderheid leiden, zoals de PvdA-fractie bepleit heeft, waarderen wij op zich, maar wij vragen ons af of een promillage van nul alleen voor bepaalde beroepsgroepen wel zoden aan de dijk zet en of dat de helderheid ten goede komt. Juist bij die beroepsgroepen is er onzes inziens reeds sprake van een promillage van nul. Het lijkt dan ook op een symbolische aanscherping.

Bij dit alles is de handhaving van de regels in alle opzichten in dezen essentieel. Dat aspect vervult ons ook met zorg. De motie die de PvdA daarover heeft aangekondigd, zullen wij met belangstelling en sympathie tegemoettreden.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw de voorzitter! Wij hebben vandaag nota-overleg zonder een echte nota. Dat wrekt zich ook een beetje in de voorbereiding: een veelheid van stukken en een veelheid van onderwerpen. Mijn fractie heeft, gelet op de uiterst minieme spreektijd geen tijd voor boodschap-penlijstjes, zoals anderen zich die kunnen permitteren. Ik beperk mij tot de prioriteiten en de structuur van het beleid.

Ik loop intussen enige jaren mee op dit beleidsterrein. Wat de prioriteit van het beleid betreft, moet ik zeggen dat mij de angstige vrees bekruipt en meer dan dat, dat er sprake is van een duidelijke vermindering in het toekennen van prioriteit aan dit beleid. Dat vindt mijn fractie absoluut onacceptabel. De getallen over doden en gewonden en maatschappelijke en financiële consequenties zal ik niet herhalen. Die rechtvaardigen wel dat wij een hoge prioriteit aan dit beleidsterrein blijven toekennen.

Eerlijk gezegd, twijfelen wij eraan of het huidige kabinet genoeg prioriteit aan de verkeersveiligheid toekent. Het is te hopen dat de minister ons vandaag van die twijfel kan verlossen. De aandacht raakt verbrokkeld en met name het zicht op het integrale karakter gaat verloren. Ik spreek de minister duidelijk aan op haar verantwoordelijkheid als coördinerend bewindspersoon. Wat ons tot nu toe is aange-reikt, stemt mij niet helemaal gerust. Om één ding te noemen: de wijze van afdoening van de zeer waardevolle Top Tien van aanbevelingen van de Raad voor de verkeersveiligheid stelt mij wat dat betreft niet gerust.

Voorts moet ik constateren dat het laatst verschenen Meerjarenplan voor de verkeersveiligheid van 1991 dateert. Het lijkt mij dan ook hoogst noodzakelijk dat er op korte termijn een nieuw plan komt, waarin de verantwoordelijkheid van de minister duidelijk wordt omlijnd, waarin gestalte wordt gegeven aan het integrale karakter van het beleid en

waarin een passend financieel kader wordt aangegeven.

Bij de structuur van het beleid hoort ook de organisatie inzake de transportongevallen. Mijn fractie heeft zich daar eerder een- en andermaal duidelijk over uitgesproken. De motie van de Kamer hierover is vandaag al aangehaald. Ik ben blij dat er in ieder geval een standpunt van de minister is waaruit afgeleid kan worden dat er sprake is van voortgang in deze kwestie. Wij zijn wat de beleidsrichting betreft daar echter niet geheel content mee. Wij vrezen dat de minister de kans laat lopen om de deskundigheid juist op het terrein van het wegverkeer in dit geheel te blijven benutten. Vooral daaraan is de meerwaarde van een integrale raad voor transport-veiligheid ten nauwste verbonden. Wij zien geen goed functionerende Transportongevallenraad zonder de expertise van de Raad voor de verkeersveiligheid inzake het wegverkeer. Dat hoort er zonder meer bij. Het gaat om transport-veiligheid. Daarbij is het wegverkeer een van de belangrijkste sectoren. Wij willen op dit punt graag in dit debat duidelijkheid en bepleiten in elk geval een kamer voor het wegverkeer in de Transportongevallenraad. Verder vindt mijn fractie de scheiding tussen onderzoek en advies hoogst gekunsteld. Op dit terrein kan advies juist alleen maar plaatsvinden op grond van expertise en onderzoek. Mijn fractie vindt een scheiding tussen die twee afbreuk doen aan het belang van dit beleidsterrein, met name dit beleidsonderdeel. Ik wil de minister op dit punt in overweging geven om een andere koers te gaan varen.

De heer **Kamp** (VVD): Hoe denkt mijn collega over het ongevraagde advies? Vindt hij dat dit advies gekoppeld moet worden aan ongevallen of mag er ook ongevraagd advies worden uitgebracht?

De heer **Van den Berg** (SGP): Dit onderscheid lijkt mij vrij theoretisch. Een ongevraagd advies uit deze sector zal, naar ik aanneem, altijd gebaseerd zijn op expertise die zich baseert op hetzij ongevallen hetzij bijna-ongevallen. Het zal met name de laatste categorie zijn. Zoals u weet, heeft de Kamer ook nadrukkelijk uitgesproken dat bijna-ongevallen tot de taken van deze raad moeten blijven behoren. Ik kan mij niet

voorstellen dat er een belangrijk advies op dit terrein komt, zonder dat dit gebaseerd is op deze expertise. Ik wil juist die koppeling in stand houden. Ik zie een groot verlies in expertise en kennis plaatsvinden, als wij die twee dingen gaan scheiden. Ik zie dat absoluut niet als een bruikbare constructie. Ik stel de minister dus voor om deze beleidslijn toch te wijzigen.

Wat het puntenstelsel betreft sluit ik mij korthedshalve aan bij hetgeen andere woordvoerders daarover hebben gezegd. Mijn fractie is het nog niet eens met het zonder meer afzien van invoering van het puntenstelsel. Dat heeft toch meerwaarde, als ik denk aan de recidive op het terrein van verkeers-overtredingen. Voor de ernstige verkeersovertredingen liggen er ook voorstellen die naar mijn mening nog aangescherpt zouden kunnen worden. Ik verwijs naar de beschouwing van collega Van Heemst op dat punt. Wij willen niet zonder meer het puntenstelsel laten vallen. Op dat punt zouden wij een nadere discussie met de minister zeer op prijs stellen. Ik vind in elk geval dat niet vandaag het doek moet vallen voor dat puntenstelsel.

Ik sluit mij aan bij de opmerkingen die al zijn gemaakt over de handhaving. De reorganisatie van de politie heeft geleid tot een buitengewoon betreurenswaardige daling van de aandacht voor het verkeer bij de politie, ook door de opheffing van de bijzondere afdelingen voor verkeer bij de verschillende politieregio's. Dat punt kunnen wij niet alleen met deze minister bespreken, maar ik vraag haar om dit vanuit haar verantwoordelijkheid bijzonder te bepleiten bij haar collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken.

Wat de duurzame veiligheid betreft moet snel werk worden gemaakt van vernieuwende projecten. Zeeuws-Vlaanderen en het Westland zijn al genoemd. Wil de minister toezeggen dat hiermee voortgang kan worden gemaakt en dat niet op de begroting van volgend jaar hoeft te worden gewacht, voordat wij een start maken met deze zaken? Het duurt anders veel te lang.

Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van de heer Van Heemst en anderen over de verkeersongevallenregistratie. Dat geldt ook voor de opmerkingen over de veiligheids-effectrapportage. Ik heb daar ook

eerder voor gepleit, zoals de heer Valk al aanhaalde. Er ligt nu een advies van de Raad voor de verkeersveiligheid. Ik wil bepleiten om snel met een beslissing daarover te komen. Ik zou dat ook willen koppelen aan de rendementsbenadering, waarover hier ook is gesproken. Deze twee zaken moeten wij in verband met elkaar zien. Ook het laatste is van belang.

Ik kom ten slotte bij alcohol en verkeer. Mijn fractie heeft jaren geleden al gepleit voor een serieus onderzoek naar een 0-promillage of misschien een promillage van 0,2 om handhavingstechnische redenen. Ik ben er dan ook niet zo gelukkig mee om dit alleen in te voeren voor het beroepsverkeer. Ik vind zonder meer dat wij moeten uitgaan van de stelling dat alcohol en verkeer niet bij elkaar horen. Ik denk dat op dit punt heel veel maatschappelijke winst is te behalen. Ik wil de minister uitdrukkelijk vragen om zich voor dit punt sterk te maken. Politieke haalbaarheid mag hier geen doorslaggevend argument zijn, gezien de ernst van het probleem en de geconstateerde toeneming van de ongevallen waarbij alcohol in het spel is. Ik denk dat de politiek wat dat betreft zich niet achter meerderheidsopvattingen moet verschuilen. Als wij dit met elkaar belangrijk vinden, moeten wij hier een politiek draagvlak voor kunnen hebben. Ik zou dit sterk willen bevorderen

De vergadering wordt van 13.25 uur tot 14.10 uur geschorst.

Eerste termijn van de zijde van de regering

Minister Jorritsma-Lebbink: Mevrouw de voorzitter! Ik stel het buitengewoon op prijs om vandaag dit overleg over de verkeersveiligheid te voeren, dat over meer nota's en brieven gaat. Ik ben het met alle sprekers volstrekt eens, dat de nodige aandacht aan dit onderwerp moet worden besteed. Een aantal jaren geleden bestond er nauwelijks belangstelling voor de verkeersveiligheid, alleen van mensen die waren betrokken bij de advisering dan wel die deel uitmaakten van particuliere organisaties. Ik herinner mij jaren, dat er op de perstribune nog maar een enkele journalist te vinden was en meestal schreef deze dan nog voor een vakblad. Ik ben buitenge-

woon tevreden over de toenemende belangstelling van de media voor dit onderwerp, want dat is wel nodig. Ondanks de cijfers van de verkeers-onveiligheid, wil de verkeersveiligheid nog wel eens in de maatschappelijke aandacht wegzakken. Elke week zijn er slachtoffers te betreuren en blijkbaar maakt dit, omdat het zo diffuus is en een zaak van het leven lijkt te zijn, veel minder indruk dan een groot ongeval of een misdrijf met buitengewoon spectaculaire kanten. Bij verkeersonveiligheid is het moeilijk om die maatschappelijke aandacht op peil te houden. Ik acht het mijn taak om ook die maatschappelijke betrokkenheid zo goed mogelijk op peil te houden. Ook de behandeling in de Kamer van onderwerpen die de verkeersveiligheid aangaan, kan daarbij een hulpmiddel zijn. Er moet echter veel meer gebeuren om die maatschappelijke betrokkenheid op peil te houden.

Voorzitter! Ik wil daarmee direct ingaan op de verantwoordelijkheden van de minister van Verkeer en Waterstaat, ook in het licht van decentralisatie, andere verantwoordelijkheden, taakverdeling en mogelijkheden tot coördinatie, waarover onder anderen de heer Rosenmöller nadrukkelijk heeft gesproken. Het is natuurlijk volstrekt helder, dat verkeersveiligheid niet alleen een zaak van Verkeer en Waterstaat en zelfs niet alleen van het Rijk is. Verkeersveiligheid is een verantwoordelijkheid van alle partijen die zich bemoeien met het verkeer, niet in de laatste plaats de deelnemers aan het verkeer zelve, die een belangrijke verantwoordelijkheid hebben voor hun eigen verkeersveilige gedrag of dat nu een automobilist is, een fietser, een snorfietser of wie dan ook. Ook de overheden hebben hun eigen verantwoordelijkheden. Die hebben ze overigens altijd gehad en soms lijkt het erop alsof ze die nog maar net hebben gekregen. Gezien de decentralisatie in de afgelopen jaren, leek het alsof de decentralisatie van het verkeersveiligheidsbeleid voor het eerst aan de orde was. Mijn stelling is, dat gemeenten en provincies al vele jaren lang, sinds zij hun eigen wegennet en eigen verkeersinfrastructuur hebben, ook volledig verantwoordelijk behoren te zijn voor de verkeersveiligheid op die wegeninfrastructuur en op hun totale infrastructuur. Ook daarop moet de

aandacht worden gevestigd. De allereerste taak van de rijksoverheid is natuurlijk de verantwoordelijkheid voor zover het het eigen wegennet en de eigen verkeersinfrastructuur betreft en vervolgens coördinatie, het ondersteunen van initiatieven, het stimuleren en het doen van onderzoek naar verbetering van de algemene verkeersveiligheid en het betrekken van de andere overheden daarbij opdat zij hun verantwoordelijkheid beter invullen.

De heer **Kamp** (VVD): En de inzet van de politie!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar voor een deel is dat ook een zaak van de regionale overheid zelve. Nogmaals, de regionale overheid is ook verantwoordelijk voor de politie en het korpsbeheer en dat betekent, dat ook daarvan mag worden verwacht dat zij zelf ook in de handhavingsinspanning de nodige prioriteiten stellen. Ik kom daar overigens dadelijk op terug. Voor zover er daar een verantwoordelijkheid van de rijksoverheid ligt, hoor ik daaraan samen met mijn collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken de nodige stimulansen te geven.

Ik heb het gevoel dat ik, nu wij bezig zijn wat meer duidelijkheid te scheppen ten aanzien van de bestuurlijke verantwoordelijkheid van het verkeers- en vervoersbeleid, ook wat meer mogelijkheden krijg om de andere overheden aan de outputkant wat meer te houden aan hun verantwoordelijkheid, ook ter zake van de verkeersveiligheid. Binnenkort zullen wij overigens weer met de Kamer spreken over die bestuurlijke verantwoordelijkheid in het verkeers- en vervoersbeleid. Daarbij zullen ook vormen van planverplichting aan de orde komen. De onderwerpen zijn inmiddels op een rijtje gezet; verkeersveiligheid behoort daar wel degelijk bij. Op het moment dat wij daarover zullen spreken, hebben wij ook de mogelijkheid om bij de planverplichting ook wat meer te doen aan het toetsen van de invulling van het beleid ter zake.

Ik zal overigens proberen daarin weer verder te gaan. Door vrijwel alle woordvoerders is gevraagd of er een vierde Meerjarenplan voor de verkeersveiligheid zal komen. Wij zijn op dit moment nog bezig met de rondes langs alle groepen, overheden en noem maar op, maar mijn conclusie is al wel dat er een vierde

Meerjarenplan voor de verkeersveiligheid moet komen. Daarin zal naar mijn oordeel vooral sterker de implementatie van "Duurzaam veilig" aan de orde moeten komen, alsmede de manier waarop dat moet worden uitgevoerd. Misschien kunnen de bestuurlijke verantwoordelijkheden wat beter worden vastgelegd, zodat er ook wat beter door de minister kan worden getoetst. Wellicht is het ook verstandig op een aantal punten nog eens goed uit te werken hoe wij die coördinerende bevoegdheid en die aansturingsbevoegdheid het beste kunnen regelen. Het zal niet allemaal helemaal nieuw zijn, maar op een aantal punten moeten wij tot aanscherping overgaan, al zou het maar zijn omdat ook ik de nodige zorg heb over de handhaving van de verkeersveiligheid op het punt van alcoholcontroles en de prioriteit die daaraan bij de politie wordt gegeven. Ik kom daar dadelijk nog uitgebreid op terug.

Dus voor een deel zal het vierde MPV een aanscherping zijn van het beleid dat nu al wordt gevoerd. En voor het overige zal in het vierde MPV op wat verdergaande manier worden gezien hoe wij een en ander beter kunnen implementeren. In ieder geval zullen wij onze doelstellingen boven water moeten houden. Want met de Kamer heb ik ook de zorg dat als wij niet oppassen, die doelstellingen beginnen weg te glippen. Dat moet niet gebeuren, vooral omdat er volgens ons manieren zijn om wel degelijk het verkeersveiligheidsbeleid zo ver te ontwikkelen dat wij wel aan de doelstellingen kunnen voldoen. Daar hebben wij "Duurzaam veilig" bijvoorbeeld zeer bij nodig.

Het is niet zo dat wij via een nieuw MPV plotseling een centrale sturing beginnen uit te vinden. Het Rijk had altijd al een verantwoordelijkheid. Die verantwoordelijkheid is de afgelopen jaren wat anders verdeeld en wij moeten ervoor zorgen dat wij die verantwoordelijkheid ook voldoende inhoud kunnen geven.

De heer **Valk** (PvdA): Voorzitter! Mag ik de minister een vraag stellen over haar toezegging om met een vierde MPV te komen? Is het de bedoeling dat dat vierde MPV onmiddellijk in werking treedt na het aflopen van het derde MPV in 1995? Verschillende sprekers hebben erop gewezen dat hun gedachten niet alleen

uitgaan naar hier en daar wat aanscherping van het beleid op diverse punten, maar dat het ook nodig is eventueel met nieuwe beleidsimpulsen te komen. Ziet de minister de wenselijkheid van nieuwe beleidsimpulsen in?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Met het aflopen van het derde MPV is het beleid daarvan natuurlijk niet afgelopen. Laat daar geen misverstand over bestaan. Ik kan op dit moment nog niet overzien hoeveel tijd ik nodig zal hebben om een vierde MPV voor te bereiden. Ik moet dus eerst inventariseren wat de mogelijkheden op dit punt zijn. Verder wil ik er wel op wijzen dat beleidsintensivering niet automatisch betekenen dat de rijksoverheid het beleid sterker financieel moet ondersteunen. Ik ben er echt van overtuigd dat met "Duurzaam veilig", voor zover het niet de rijksinfrastructuur en de rijksverantwoordelijkheid betreft, bijvoorbeeld op het terrein van educatie, ook van de andere overheden de nodige prioriteitenstelling gevraagd mag worden. Dat zal betekenen dat er een betere en ook intensievere voorbereiding nodig zal zijn. Ik wil dat ook graag doen in het kader van de decentralisatie op de rest van het terrein van verkeer en vervoer waar wij over spreken en waarvan de inhoud nu ook goed moet worden vastgelegd. Dan kan het wel degelijk een goede, nieuwe impuls zijn voor de aandacht voor de verkeersveiligheid bij alle overheden. Want dit is iets wat wij toch gezamenlijk behoren te doen.

De heer **Valk** (PvdA): Even voor alle duidelijkheid: als ik praat over nieuwe beleidsimpulsen, denk ik niet in de eerste plaats aan financiële impulsen. Nieuwe beleidsimpulsen kunnen wel bepaalde extra kosten met zich brengen. Maar ik ging er nu van uit dat wellicht op het punt van handhaving van regelgeving nieuwe beleidsimpulsen nodig zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Over de diverse onderwerpen die door alle woordvoerders aan de orde zijn gesteld, kom ik nog te spreken. Overigens, sommige leden hebben gevraagd om allerlei aparte beleidsnotities. Het lijkt mij niet juist daarom te vragen. Ik wijs erop, dat wij te maken hebben gekregen met een taakstelling en die houdt in het

beperken van allerlei onderzoeks-mogelijkheden. Verder wil ik de integraliteit bewaken. Daarom voel ik er niet verschrikkelijk veel voor om nu weer een aparte notitie over ouderen in het verkeer uit te brengen. Bovendien is een dergelijke notitie er al lang. Daarnaast wijs ik erop, dat naar mijn mening ouderen normale verkeersdeelnemers zijn. In sommige gevallen lopen zij wel een groter risico, maar daarover dient gesproken te worden bij de discussies over het speerpuntbeleid of de specifieke aanpak. Ook het onderwerp van de vrachtauto's behoort ingebed te zijn in het normale verkeersveiligheidsbeleid. In sommige gevallen moet voor deze categorie iets extra's gebeuren, maar in dat geval hoort het onderwerp weer thuis bij de behandeling van het Meerjarenplan voor de verkeersveiligheid. Hierop kom ik straks nog terug.

Voorzitter! Bijna iedereen heeft gevraagd: hoe staat het nu met de uitvoering van "Duurzaam veilig"? Ik mag de leden erop wijzen, dat vele jaren nodig waren voor een behoorlijke voorbereiding. Die was ook nodig om het draagvlak bij provincies en gemeenten en allerlei anderen die in de regio bij het onderwerp betrokken waren, voldoende groot te maken. Ik ben zeer gelukkig met wat wij bereikt hebben. Tot mijn genoegen kan ik namelijk constateren, dat in de regio's waar wij bezig zijn met de voorbereiding van de voorbeeldprojecten, het draagvlak gigantisch groot is geworden. Een paar weken geleden heb ik in Zeeuws-Vlaanderen een intentieverklaring mee mogen ondertekenen. Daar waren ook de regionale overheid, de provinciale overheid, de gemeenten en allerlei particuliere organisaties bij betrokken. Hiermee gaat het dus de goede kant op.

Ik constateer evenwel ook, dat op dit moment op de begroting van Verkeer en Waterstaat voor dit project geen middelen zijn gereserveerd. Bij de behandeling van de begroting heb ik ter zake ook geen amendementen gezien. Dat betekent dat ik dit punt graag betrek bij de beschouwingen voor de begroting voor het volgende jaar. Ik kan de leden echter garanderen, dat er voor dit project middelen beschikbaar zullen komen, zij het dat het bedrag hiervoor niet eindeloos groot zal zijn.

Hierover zullen wij echter verder bij de begrotingsbehandeling spreken.

De voorbereiding voor het project in Zeeuws-Vlaanderen verkeert overigens in een dusdanig stadium, dat wij met het beschikbaar stellen van middelen op de begroting voor 1996 vroeg genoeg handelen. Het is namelijk echt niet zo, dat daar alles al op de schop genomen kan worden. Het project wordt overigens voor een flink deel gefinancierd met bestaande middelen. Ik doel nu op de middelen die er ook zijn voor investeringen in rijkswegen.

De heer **Kamp** (VVD): Voorzitter! De minister is het met mij eens dat het bij dit soort voorbeeldprojecten gaat om lessen voor het gehele land en dat wij in die zin de voorbeeldprojecten moeten beoordelen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, sterker nog, ik ben absoluut niet van plan om alles wat in het land op dit punt gebeurt, te gaan financieren. Wij laten, zowel op het platteland als in een stedelijk gebied, een aantal voorbeeldprojecten van start gaan. Die projecten moeten kennis opleveren en die kennis – daarbij gaat het om een taak voor de rijksoverheid – moet vervolgens de wegbeheerders bijgebracht worden. De rijkswegbeheerder moet daarbij zijn eigen infrastructuur aanpassen en de provincie en de gemeenten zullen op dit punt ook hun eigen verantwoordelijkheid moeten nemen. Het belangrijkste is, dat wij nagaan wat men kan doen en wat de effecten ervan zijn. Vervolgens moet men in aanmerking nemen wat de extra kosten zijn. Overigens, inmiddels is het project veel minder extra duur dan wij in het begin dachten. Voor een groot deel kunnen de inspanningen verricht worden bij het normale onderhoud en het grootonderhoud van de infrastructuur. Als er sprake is van aanleg van nieuwe wegen, moet je zeker meteen goed te werk gaan.

Vervolgens moet de kennis echt terechtkomen bij de mensen die die nodig hebben. Dat zijn niet alleen de bestuurlijk verantwoordelijken, maar ook de politiek verantwoordelijken, zij het op een ander niveau. Hierover moet geen misverstand bestaan. Het is voor ons een belangrijke taak, dat wij ervoor zorgen dat iedereen op de hoogte is van de situatie op zijn eigen grondgebied.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De minister sprak over het project in Zeeuws-Vlaanderen. Ik heb in mijn termijn gezegd, dat het jammer zou zijn als men een halfjaar of langer met de uitvoering daarvan zou moeten wachten. Zegt de minister nu, dat haar commitment met het project er in feite is, dat zij de bijbehorende middelen nu nog niet heeft, maar dat die bij de volgende begroting beschikbaar worden gesteld? In feite is dus het groene licht gegeven. Mag ik haar woorden zo interpreteren?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het gaat in dezen om extra middelen. Verder wijs ik erop dat over de vraag wat door het Rijk zal worden gefinancierd en wat door de andere overheden, nog nader overleg zal plaatsvinden. Er is nog geen afspraak gemaakt over een vast bedrag. Hierop komen wij dan ook graag terug in ons overleg met de provincie. Overigens, de leden zijn bij deze verdeling zelf ook betrokken vanwege de behandeling van de begroting.

De heer **Verkerk** (AOV): Voorzitter! De minister spreekt nu over een voorbeeldproject. Is er een verschil tussen een voorbeeldproject en een demonstratieproject?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat is hetzelfde.

Ik kom op het niet doorgaan van het puntenstelsel, waarover de Kamer een uitgebreide brief heeft ontvangen. Vrijwel alle sprekers zijn hierop ingegaan. Sommigen vinden het jammer dat het niet doorgaat, anderen hebben er begrip voor, weer anderen willen nog steeds dat het wel doorgaat. De brief bevat een uitgebreide motivering. Laat ik er geen misverstand over laten bestaan. Het zou prachtig geweest zijn als wij een puntenstelsel zouden hebben kunnen invoeren. Het belangrijkste van het voorstel was de preventieve werking. Het zou juist moeten gelden voor de lichtere overtredingen. Als men één of twee keer zoiets had gedaan, zou men moeten gaan oppassen.

Wij kwamen echter tot de volgende conclusie. In de huidige situatie met de wet-Mulder is een puntenstelsel voor de lichtere overtredingen niet in te voeren. Het hart van deze wet is namelijk een koppeling aan het kentekenbewijs.

De verantwoordelijkheid voor het betalen van de boete ligt bij de eigenaar c.q. bezitter van het kentekenbewijs. Als wij een puntenstelsel zouden willen invoeren, moeten wij "ont-Mulderen", zoals wij dat in het jargon noemen. Dergelijke overtredingen zouden naar de strafwet teruggebracht moeten worden. Daar bestaan echter grote bezwaren tegen. Wij constateren met zijn allen dat het met de verkeershandhaving soms niet zo goed gaat. Op het moment dat wij gaan "ont-Mulderen", zullen wij een geweldige extra inspanning op het punt van de handhaving moeten leveren om dezelfde effecten te bereiken als reeds met de wet-Mulder zijn bereikt. Het is namelijk onze ervaring dat deze wet wel degelijk een verbeterende werking heeft op het gedrag van automobilisten. Het is een soort lik-op-stuk-beleid. Men krijgt onmiddellijk een vrij forse boete als men iets heeft gedaan wat niet mag. In het verleden was het wel eens anders; soms duurde het maanden voordat men iets hoorde. Nu heeft men ongeveer dezelfde week nog dat ding in huis en weet men dat men moet betalen. De boetes zijn behoorlijk fors. Alles wat onder de wet-Mulder valt, kan dus niet in het puntenstelsel. Du moment dat wij de lichtere overtredingen eruit willen halen, moeten wij overgaan tot andere vormen van aanhouding.

De heer **Valk** (PvdA): De minister spreekt van het "ont-Mulderen". Is het niet mogelijk om de punten te gaan "Mulderen"? Op die manier wordt iemand, op het moment dat hij of zij wordt aangehouden, geconfronteerd met een boete, alsmede met de opbouw van een aantal punten. Bij de preventieve werking van boetes alleen heb ik mijn twijfels.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is niet mogelijk. Het hart van de wet-Mulder is dat niet beboet wordt op rijbewijs, maar op kenteken. Het gros van de boetes wordt uitgedeeld op basis van foto's en radarcontroles. Daarbij gaat het vooral om snelheidscontroles en controle op het rijden door rood licht. Als je bij aanhouding een ander systeem in het leven roept, wordt het een loterij. De toevallige automobilist die wordt aangehouden, krijgt een paar punten,

terwijl alle automobilisten die via een foto worden gepakt, geluk hebben.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De discussie over het puntenstelsel is al een paar jaar gaande. Dan is het wel heel teleurstellend als tot de conclusie gekomen wordt dat het eigenlijk niet kan. Het blijft namelijk uitermate frustrerend dat je ongelimiteerd door rood kunt rijden als je maar op tijd "lapt". Als de minister afscheid wil nemen van het puntenstelsel moet zij ons een alternatief voorleggen en niet alleen maar aankondigen dat er onderzoek verricht zal worden. Daarmee wordt weer een nieuwe fase van langdurige discussie geïntroduceerd en dat vind ik zonde. Ik vind het nog te vroeg om afscheid te nemen van het puntenstelsel. Maar als dat toch gebeurt, moet er een alternatief geboden worden om de kleine snelheidsovertredingen aan te pakken die tot allerlei gevaarlijke situaties kunnen leiden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is de vraag of de preventieve werking van een puntenstelsel groter is dan die van zeer uitgebreide administratieve controle met grote boetes. De boetes zijn niet zo klein. Zij lopen vooral bij snelheidsovertredingen fors op en de boetes voor rijden door rood licht worden zo langzamerhand ook fors. Dat is ook goed. Als het je één keer overkomt en je schrikt erg vanwege de hoge boete die je moet betalen, werkt het ook preventief. Ik vind dat de heer Rosenmöller iets te gemakkelijk zegt dat de lex-Mulder niets bijdraagt. De ervaring leert juist dat het rijgedrag de laatste jaren binnen de bebouwde kom aanmerkelijk rustiger geworden is. Of dat nu alleen met de lex-Mulder te maken heeft, kan ik op dit moment niet overzien. Ik kan echter wel degelijk stellen dat de wet-Mulder werkt. Wij hebben trouwens niet alleen gezegd dat het puntenstelsel niet doorgaat. Het wetsvoorstel over grote snelheidsovertredingen komt in de Kamer aan de orde. Ik zou alle sprekers die opmerkingen over dat wetsvoorstel hebben gemaakt, willen verwijzen naar de behandeling van dat wetsvoorstel. Ik vind de suggesties die door een aantal leden zijn gemaakt over percentages en dergelijke buitengewoon interessant. Die kunnen ingebracht worden bij de behandeling van het wetsvoorstel

zodra het in de Kamer behandeld wordt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik blijf tussen de regels door lezen dat de minister voor het tegengaan van kleine overtredingen nog onvoldoende instrumenten heeft. Nu moeten wij beleid ontwikkelen dat ertoe leidt dat verkeersgevaaren drastisch verminderd worden in de komende jaren. Daar hebben wij allemaal belang bij. Feitelijk zei de minister dat het puntenstelsel een aantal positieve kanten kende die nader onderzocht zullen worden. Zou zij dat iets concreter kunnen maken? Ik wil namelijk graag weten, als er dan afscheid genomen moet worden van het puntenstelsel – waar ik geen voorstander van ben – welk alternatief er tegenover staat.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In de brief staat dat het onderzoek dat gaande is gericht is op de mogelijkheid van inbeslagname en verbeurdverklaring van auto's. Deze maatregel wordt gezien als een van de instrumenten naast de wet-Mulder als niet wordt vastgehouden aan het puntenstelsel. Dat onderzoek gaat door. Er zitten nogal wat haken en ogen aan een éénlijnssysteem, omdat de rechter daar meestal bij betrokken is. Ik betreur met de heer Rosenmöller dat het puntenstelsel geen doorgang kan vinden. Als ik echter moet kiezen tussen een puntenstelsel en de lex-Mulder, dan kies ik voor de lex-Mulder. Die keuze hebben wij ook gemaakt. De lex-Mulder is een heel belangrijk instrument op veel terreinen. Ik moet er echt niet aan denken om al die verworvenheden aan de kant te schuiven om vervolgens het puntenstelsel te introduceren. Via het puntenstelsel wordt een heel beperkte groep mensen bereikt, namelijk degenen die toevallig aangehouden worden. Met de wet-Mulder kunnen via administratieve controle, elektronica en telematica geweldig veel meer overtredingen geregistreerd worden dan voor het ingaan van de wet-Mulder het geval was. Daarin vind ik een grote winst van de wet-Mulder terug. Om die reden hebben wij de keuze gemaakt die wij gemaakt hebben. Waar wij een en ander vervolgens in de sfeer van de zware overtredingen aan kunnen scherpen, zullen wij dat zeker niet nalaten.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Onderkent u dat er een extra sanctie bruikbaar kan zijn in het kader van de overtredingen die onder de wet-Mulder vallen en bent u bereid om te verkennen of inbeslagname en verbeurdverklaring een goede aanvulling is als zich een hoge frequentie aan overtredingen blijft voordoen? Bent u ook bereid het instrument op zodanige wijze aan te scherpen dat het juridisch meer bruikbaar wordt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er wordt op dit moment gekeken hoe we dit precies zouden kunnen en moeten doen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): We nemen dus afscheid van een jarenlange discussie over het puntenstelsel. Mag ik de minister vragen op welk moment dit onderzoek gereed is, want ik ben bang dat we weer aan de vooravond staan van een jarenlange discussie. Dat moeten we met zijn allen trachten te voorkomen. Ik wil de minister graag vastpinnen op een datum. Wanneer krijgen we het onderzoeksresultaat op tafel? We kunnen het dan snel bespreken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als u het goed vindt, laat ik het u schriftelijk weten, omdat het onderzoek gedaan wordt door Justitie. Overigens maakt mijn collega van Justitie zich net als ik zorgen over een aantal van de ongevallen, vooral die waarbij alcohol in het spel is.

Voorzitter! Laat ik direct doorgaan met de overige sancties ingeval van zware verkeersongevallen. Voor zover ik op dit moment kan overzien, biedt de huidige wetgeving voor zware overtredingen of verkeersmisdrijven waarbij sprake is van "dood door schuld" voldoende mogelijkheid tot straf. Het hangt alleen vaak af van de wijze waarop een rechter omgaat met de sancties. Hij kan wel degelijk ook het strafrecht hanteren. In een aantal gevallen gebeurt dit ook, maar ik wil nog wel eens met mijn collega van Justitie bekijken of het nodig is de instructies hierover te wijzigen. Voor zover mijn informatie strekt, mogen beide wetten gehanteerd worden, zodat dus ook het strafrecht in dezen tot de mogelijkheden behoort.

Mevrouw **Dankers** (CDA): Dit is

inderdaad mogelijk en het gebeurt een enkele keer ook wel. Het ligt aan de inzet die het openbaar ministerie pleegt bij de tenlastelegging. Het hangt ervan af of men een vorderingseis instelt ingevolge de Wegenverkeerswet of ingevolge het strafrecht. Dit laatste gebeurt te weinig. Door hier een officiële richtlijn van het openbaar ministerie van te maken, zou je dit standaard kunnen maken. Ik heb het daarom in eerste instantie namens mijn fractie opgebracht.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nogmaals, ik wil hierover graag nog eens met de minister van Justitie overleggen. Maar zij vindt dat het instrumentarium dat het openbaar ministerie kan hanteren op zich meer dan voldoende is en dat het in een aantal gevallen ook gebruikt wordt.

Mevrouw **Dankers** (CDA): Op zich kan de regiopolitie ook heel vaak controleren, maar dat wil nog niet zeggen dat het ook gebeurt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik moet hieruit afleiden dat u er überhaupt voor pleit om de strafmaat uit de Wegenverkeerswet te schrappen en alles over te brengen naar het strafrecht. De vraag is of dit terecht is. Ik wil er met de minister van Justitie nog wel eens goed naar kijken, maar we moeten natuurlijk oppassen dat we aan incidenten niet een complete verandering van de wetgeving proberen op te hangen. Ik ben het ermee eens dat zware overtredingen en misdrijven behoorlijk gestraft behoren te worden. Hier horen zware sancties bij. Ik vind in algemene zin dat we hier nog wel eens naar kunnen kijken. Ik wil dit in het kader van het nieuwe meerjarenplan graag doen. De vraag is echter wel of er met het huidige instrumentarium ook niet tot een zwaardere straf gekomen had kunnen worden. In dat geval ligt het dan soms aan de inzet van het openbaar ministerie.

Ik kom bij de handhaving in het algemeen. Ik deel de zorg die bijna iedereen in de Kamer heeft uitgesproken over dit onderwerp, zij het dat het lijkt of er na de reorganisatie iets meer aandacht voor de handhaving in het verkeer komt, ook bij de regionale korpsen. Ik zeg dit met de nodige voorzichtigheid, want ik maak mij er ook zorgen om.

Ik wil graag samen met mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie op een rij zetten hoe we dit punt verder kunnen stimuleren. Ik weet bijvoorbeeld dat er inmiddels weer een platform verkeershandhaving is, waarin vooral de politiekorpsen van Amsterdam en een aantal andere grote steden dat een aparte verkeersdienst heeft, een belangrijke rol spelen. Zij beschikken over veel kennis en wij moeten bezien op welke wijze zij weer een rol kunnen spelen ten behoeve van de overige regionale korpsen. Degenen die vroeger bij de regionale korpsen dat werk deden, zijn overigens nog niet allemaal met pensioen. Ik heb er dan ook goede hoop op dat wanneer men wordt aangesproken op de infrastructuur, deze ook weer snel op peil is te brengen. In het verleden was er bij de meeste korpsen een behoorlijke infrastructuur. Ik betreur het dan ook dat deze door de reorganisatie onder druk is komen te staan. De drie ministers die hier bemoeienis mee hebben, delen deze zorg. Wij zullen proberen, een en ander weer zo snel mogelijk goed op gang te krijgen. Het is overigens een eigen verantwoordelijkheid. De regionale korpsen en de daarbij behorende overheden geven zelf inhoud aan de prioriteitenstelling. De rijksoverheid kan stimulerend optreden en zij kan ondersteuning geven bij het stellen van prioriteiten. Het is echter niet alleen een rijksverantwoordelijkheid. De regionale overheden zullen daaraan zelf meer moeten doen. Ik zal mijn ambtgenoten van Binnenlandse Zaken en van Justitie vragen, de Kamer zo spoedig mogelijk over de voortgang en de uitkomst van het onderzoek te informeren.

De heer **Van Heemst** (PvdA): In welk slakkegangetje is het onderzoek zich aan het voltrekken?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is geen sprake van een slakkegangetje. Het onderzoek is nog niet zo lang geleden gestart.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het kenmerk van een slak is dat zij ooit eens begint, maar er lang over doet voordat zij de finish haalt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik begin binnenkort met de voorbereiding van het vierde Meerjarenplan voor de verkeersveiligheid, waarin ik

mededeling over de verkeershandhaving wil doen. Ik meen mij overigens te herinneren dat de minister van Justitie bij de begrotingsbehandeling ter zake de nodige opmerkingen heeft gemaakt. Zij is ook van mening dat er meer aandacht behoort te zijn voor de verkeershandhaving. Nogmaals, de rijksoverheid bepaalt uiteindelijk niet voor de regionale korpsen hoe zij hun prioriteiten stellen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voor een groot deel ligt de verantwoordelijkheid voor de verkeershandhaving bij de korpsen. De minister gaf aan dat er enige verbetering tot stand lijkt te komen. Bedoelt zij dat ten opzichte van het dieptepunt of gaf zij daarmee aan dat zij weer terug wil keren naar de oude situatie?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij hebben niets te willen. De Kamer heeft in de Politiewet de taken van de korpsen doen opnemen. Dat is bijzonder veel. De rijksoverheid heeft een eigen verantwoordelijkheid voor de KLPD. De daaronder ressorterende verkeersdienst doet zijn werk naar mijn mening voortreffelijk. Ik hoop dat deze dienst in het kader van de uitbreiding van de politiezorg nog enige versterking krijgt. Wij kunnen zaken aangeven en helpen, degenen die actief zijn in het platform aan te doen geven hoe belangrijk het is dat de verkeershandhaving op een beter niveau komt en welke opbrengst dat kan hebben, maar dat is het wel zo ongeveer. Vervolgens moeten de andere overheden hun verantwoordelijkheid ter zake nemen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): De minister zegt dat wij een maximale inspanning leveren om de politiezorg uit te breiden. Als wij haar volgen, is de besteding daarvan voor het overige een regionale zaak. Ik draai het verhaal om: als wij iedere keer ruimte maken voor extra politiegeld, kunnen wij heel goed via deze minister en via andere bewindslieden aangeven waar dat geld ongeveer voor moet worden ingezet en welke maatschappelijke noden de prioriteit van de politie behoren te krijgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat ben ik met u eens, maar ik zou heel graag willen dat dit wat integraler gebeurde. Ik krijg namelijk sterk de indruk dat er straks een mooie motie

komt over de handhaving van de verkeersveiligheid, maar ik weet niet hoe het bij de commissies voor Justitie of voor Binnenlandse Zaken zal gaan of, met betrekking tot de drugsbestrijding, bij de commissie voor VWS. En hoe zal het met betrekking tot de criminaliteitsbestrijding bijvoorbeeld gaan bij de commissie voor Justitie? Ik heb het gevoel dat de prioriteitenstelling integraler moet plaatsvinden dan via het alleen maar kijken naar de handhaving van de verkeersveiligheid. Ik ben het ermee eens dat daar meer aan moet worden besteed, of het nu gaat om de "uitbreidingsagenten" of om de huidige agenten. Eerlijk gezegd hebben wij meer aan de huidige agenten omdat er nog behoorlijk wat kennis in de korpsen aanwezig is. Het hoeft overigens lang niet altijd extra geld te kosten. Iedereen weet uit het verleden dat je met gericht verkeerstoezicht, dat vaak een regionale combinatie is van voorlichting en handhaving, heel wat meer kunt bereiken dan door er steeds meer mensen op te zetten. Het gaat meer om de kwaliteit van het handhavingsbeleid dan om de omvang daarvan. Dat is mijn ervaring uit het verleden en het is dus iets te makkelijk om te stellen dat men niets kan doen aan de handhaving van de verkeersveiligheid als er geen extra agenten komen. Zo is het niet: men kan het met de mensen die nu dat werk doen, veel beter doen dan op dit moment gebeurt.

Er is een vraag gesteld over de vergelijking met de parkeerwachters. Op dat punt is er een probleem. Waarom kan de parkeerwachter de parkeerwachter zijn? Omdat hij betaald wordt uit een fiscalisering van de parkeerovertredingen. Ik ga ervan uit dat niemand in de Kamer – ook mevrouw Dankers niet – pleit voor een fiscalisering van snelheids-overtredingen, want dat is mij nou net een klein stapje te ver vanaf de wet-Mulder. Dat zou immers betekenen dat je de snelheids-overtredingen helemaal uit de sfeer van overtredingen haalt, net zoals de fiscalisering van parkeerovertredingen gericht is op een soort betaling voor het huren van een plekje. Daar ben ik bij de snelheids-overtredingen geen voorstander van. Men kan wel bezien – ik weet dat men daar in een aantal regio's zelfs al mee bezig is – of men een soort surveillanten kan gebruiken voor een

deel van de veiligheidshandhaving, bijvoorbeeld voor de normale snelheidscontroles en de radarcontroles die met foto-apparaten worden uitgevoerd. Voor zover dat kan, heb ik daar geen enkele moeite mee, want dat lijkt mij een prima oplossing.

Mevrouw **Dankers** (CDA): Dat was nu juist mijn vraag. Ik ben niet uit op fiscalisering van de snelheids-overtredingen, hoewel heel wat gemeenten dat best zouden willen, omdat zij dan functionarissen kunnen financieren die in het kader van de taakafsplitting worden ingezet. De minister heeft echter zelf aangegeven dat er vooral in gebieden met wegen met een maximumsnelheid van 50 tot 80 km/uur veel te weinig snelheidscontroles zijn, hoe effectief de wet-Mulder ook is. Als men via een aanpassing van de wet kan bepalen dat mensen specifiek worden opgeleid en geschoold om die apparatuur te bedienen, kan men de intensiteit van dat soort controles enorm uitbreiden. Daar hoeft je geen volledig opgeleide agent voor te zijn: kennelijk heb je daar een beperkte opsporingsbevoegdheid voor nodig. Als men dat zo doet – lokale overheden vinden die snelheids-handhaving zeer belangrijk, want dit probleem speelt vooral op het platteland met zijn vele onveilige wegen – kunnen zelfs de banenplannen die zich de laatste tijd aan het ontwikkelen zijn, hiervoor worden gebruikt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zal de suggestie van mevrouw Dankers graag doorgeven aan mijn collega van Justitie. Overigens is elektronische controle ook op het platteland heel goed mogelijk. Eerlijk gezegd werkt men in het stedelijk gebied veel intensiever met elektronica dan op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur en vooral op wegen met een maximumsnelheid van 80 km/uur. Daar ziet men dit verdraaid weinig.

De heer **Kamp** (VVD): Laten wij op dit punt geen illusies hebben. Met de banen waar mevrouw Dankers het over heeft gehad – schaal 1 in de rijkssdienst – zal men niet in staat zijn om dit soort overtredingen adequaat aan te pakken. Dat is heel moeilijk en gespecialiseerd werk.

Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Nogmaals: ik zal de suggestie doorgeven aan mijn collega van Justitie om te bezien of er iets mee te doen is.

Wat betreft de alcoholcontrole wil ik het volgende zeggen. Wij moeten constateren dat ter zake van de controle op alcohol hetzelfde geldt als voor het totale handhavingsbeleid. Wij zien er weer iets meer prioriteit voor komen. Dat was wel nodig ook. Het aantal ongevallen met alcohol is immers weer iets aan het stijgen. Een intensievere controle is dus nodig. Ook dat is een van de onderwerpen waarvan ik samen met mijn collega van Justitie moet proberen om die bij de regionale korpsen op een bredere steun te laten rekenen.

De heer **Valk** heeft gesuggereerd om bij beroepschauffeurs over te gaan tot een alcoholverbod. Alhoewel ik het met hem eens ben dat een beroepschauffeur misschien nog wel meer verantwoordelijkheid draagt in het verkeer dan anderen, zeker als het gaat om de combinatie van alcohol en verkeer, moet ik zeggen dat ik er bezwaren tegen heb om de beroepschauffeur daarom anders te behandelen. Het is mijn indruk dat het bepaald niet zo is dat beroepschauffeurs onzorgvuldiger met alcohol omgaan dan andere Nederlanders. Sterker nog, in veel bedrijven en ook juist in transport-bedrijven wordt zeer goed werk gedaan met programma's die op de risico's van alcohol en verkeer wijzen. Daarmee wordt het verantwoordelijkheidsbesef bij beroepschauffeurs voldoende op gang gebracht.

De heer **Valk** (PvdA): De door de minister bedoelde suggestie heb ik niet willen wekken. Ik heb geconstateerd dat een ongeval met een bus of vrachtwagen in bijna alle gevallen fatale gevolgen kan hebben. Ik wil ook de vergelijking trekken met een andere categorie van beroepschauffeurs. Voor bijvoorbeeld piloten geldt immers ook een absoluut alcoholverbod.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijn indruk is bepaald niet dat er veel ongevallen zijn van bussen of vrachtwagens waarbij alcohol betrokken is. Het zal ongetwijfeld wel een keer voorkomen. Het is dan net zo slecht als bij alle andere ongevallen, die in veel grotere getale voorkomen, met alcoholgebruik. Ik

maak mij op dit moment ernstiger zorgen over het algemene handhavingsbeleid inzake alcoholgebruik dan over een poging de wet nog strenger te maken en de handhaving alleen maar ingewikkelder te maken. Indien alcohol absoluut verboden wordt, zal de politie ook moeten sanctioneren op het moment dat er maar één glas alcohol gedronken is. Als men kijkt naar de effectiviteit van de controles, betekent dit dat de politie nog minder zal kunnen controleren. Ook de lichtste gevallen moeten dan immers geverbaliseerd worden. Op dit moment moeten wij ons eerder zorgen maken over het totale handhavingspatroon. Er gebeurt immers überhaupt te weinig. Daarbij moet de eerste prioriteit liggen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik begrijp het verhaal van de minister over de handhaving. Moet hier echter niet een en/en-beleid gevoerd worden? Op het moment dat er geconstateerd wordt dat er nog steeds 200 slachtoffers in het verkeer vallen als gevolg van alcoholgebruik, moet je toch een stap verder gaan en de alcohol, in een politiek signaal, uit het verkeer bannen? Dat moet natuurlijk met versteviging van de handhaving gerealiseerd worden. Het zal echter ook betekenen dat heel veel mensen het politieke signaal oppakken en die twee borrels, die twee glazen wijn of bier niet meer zullen nemen. Ook dat kan zonder versteviging van de handhaving. Het kan op zich al een bijdrage zijn aan het beleid dat wij hier bespreken en aan het doel dat wij met zijn allen willen realiseren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben het volstrekt met u eens dat het het allerverstandigste is om helemaal niets te drinken als men aan het verkeer deelneemt. Wij moeten ons eerst zorgen maken over de handhavingsmogelijkheden. Wij moeten geen regels stellen als wij die niet kunnen handhaven. Een regel waarvan wij allen vinden dat die op het moment onvoldoende gehandhaafd wordt, moeten wij niet zo versterken dat je een nog grotere potentiële groep van extra overtreders moet pakken voordat je toe bent aan degene die werkelijk een gevaar op de weg opleveren.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik denk dat verbetering van de

handhaving noodzakelijk is, maar van uw opmerking gaat iets te veel de suggestie uit dat je pas bij 100% realisatie de volgende stap kunt zetten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat zeg ik niet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik wil een en/en-beleid, simpelweg omdat ik denk dat het signaal dat alcohol het verkeer uit moet ook die mensen aanspreekt, die nu nog wel die beperkte stap zetten, en dat op zichzelf al een bijdrage is aan verbetering van de verkeersveiligheid. Als dit wordt gecombineerd met de handhaving doen wij vandaag goed zaken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In de eerste plaats heeft deze zaak ook een internationale kant en zitten wij nu allemaal op hetzelfde niveau. In de tweede plaats ben ik het eens met de heer Rosenmöller dat het uitermate verstandig is om geen alcohol in het verkeer te gebruiken. Overigens komt alcohol niet alleen maar in het bloed door het innemen van alcohol; daar zitten ook nog een heleboel problemen. Ik voorzie dat bij de handhaving nog veel meer inspanning nodig is om het op nul te krijgen. Ik vind dat ik mij nu moet concentreren op het zo goed mogelijk voorkomen dat mensen de weg opgaan die werkelijk een gevaar opleveren, niet alleen voor zichzelf, want of men zichzelf dood rijdt moet men zelf weten, maar vooral omdat men de levens van anderen in gevaar brengt. Dat moet volgens mij het belangrijkste doel van het beleid zijn.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): In aanvulling op wat de heer Rosenmöller heeft gezegd, wijs ik op het psychologische effect en de preventieve werking die ervan kan uitgaan. Ik heb begrip voor het argument van de handhaving, maar het moet toch mogelijk zijn dit te doen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De minister draait de zaken een beetje om. Ik denk dat de huidige norm van een bepaald promillage ertoe uitlokt de ruimte op te vullen en uit te proberen tot hoever men kan gaan. Met een helderder norm kan dit worden teruggedrongen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is niet de ervaring. Mensen weten donders goed hoeveel zij kunnen drinken zonder aan de norm te komen. Wanneer de norm op nul wordt gesteld, moet iedereen die daar boven komt naar het politiebureau worden gebracht voor een meer gedetailleerde ademhalingstest. Iedereen weet dat daar het grote probleem bij de handhaving zit. Ik concentreer mij liever op de mensen die werkelijk een gevaar opleveren, dus de mensen die echt teveel hebben gedronken. Omdat het aantal ongelukken als gevolg van alcohol lijkt toe te nemen, wil ik de politie stimuleren, zich meer daarop te richten.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Wij praten in zoverre langs elkaar heen dat de minister zich richt op de juridische handhaving, terwijl een aantal collega's het vooral heeft over de sociale handhaving. Met een heel heldere norm wordt mensen het argument uit handen geslagen dat het pas het eerste of tweede biertje is en dat het eerste biertje alweer drie uur geleden is gedronken. Voor de sociale omgeving is dan zichtbaar dat je drinkt en dus niet in een auto kunt stappen. Wij mikken dus op de sociale handhaving.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zou willen dat het zo eenvoudig was. Het gaat niet alleen om mensen die in de auto stappen kort nadat zij iets hebben gedronken. Nogmaals, ik ben het ermee eens dat het uitermate verstandig is om gewoon niet te drinken. In de sfeer van de sociale handhaving is dat prima en heel belangrijk. Vervolgens moet je echter afspreken dat dit niet alleen sociaal maar ook strafrechtelijk wordt gehandhaafd, want handhaving is handhaving. Dan gaat het dus ook om mensen die vier uur geleden een of twee glazen hebben gedronken. Bij een norm van nul zijn zij dus ook strafbaar als zij achter het stuur gaan zitten en moeten ook zij de gang naar het politiebureau maken.

Ik ben niet principieel tegen de norm van nul, maar de handhaafbaarheid is al een probleem ten aanzien van degenen die werkelijk een gevaar op de weg vormen. Aangezien wij het erover eens zijn dat de regels handhaafbaar moeten zijn, is het een beetje raar de regels aan te scherpen terwijl de handhaving nu al onvoldoende is. Nog-

maals, samen met mijn collega van Justitie zal ik mijn uiterste best doen om daarin verbetering aan te brengen. Overigens geldt iets dergelijks voor het rijverbod, waarover ook vragen zijn gesteld. Ik zal die doorgeleiden aan de minister van Justitie en wij zullen proberen de Kamer daarop een schriftelijk antwoord te geven.

De heer Kamp heeft een vraag gesteld over het onderzoek naar het rijden onder invloed van medicijnen, dat de ministeries van VWS, van SoZaWe en mijn ministerie uitvoeren. Het is waar dat dit onderzoek is vertraagd ten opzichte van de oorspronkelijke planning. Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan het eindrapport en het wordt in de komende maand aangeboden aan mijn collega van VWS. Ik zal haar verzoeken de Kamer daarover zo spoedig mogelijk te berichten.

De registratie is al vele jaren een zorg van de Kamer; dat gold ook voor mij, toen ik nog kamerlid was. Het blijft een buitengewoon complex probleem. Omdat er in het verleden heel vaak ad hoc allerlei veranderingen in de registratie zijn aangebracht die uiteindelijk nooit geleid hebben tot een vergaande verbetering ervan, heeft mijn voorganger al besloten om de zaak eens echt helemaal goed aan te pakken. Dat is ook de reden waarom het even duurt. Ik geef een voorbeeld om aan te duiden dat de zaak toch wat complexer is dan wij wel eens denken. Op dit moment worden ongevallen niet altijd geregistreerd, dus zijn wij geneigd om alle betrokken instanties te vragen om eraan mee te werken: huisartsen, verzekeringsmaatschappijen, politie enz. Het risico is alleen dat ongevallen daarmee drie keer geregistreerd worden en dat moet je natuurlijk zoveel mogelijk uitsluiten. Wij proberen nu met alle betrokkenen een nieuw systeem van registratie te ontwikkelen en het ook op zijn werking te toetsen. Dat is dan ook de reden waarom het dit jaar niet meer helemaal rond te krijgen is, maar als het allemaal lukt, hebben wij volgend jaar een systeem dat in ieder geval op zijn werking getoetst is. Het duurt dan misschien wel wat lang, maar ik voel er toch ook niet voor om te proberen, de registratie met allerlei lapmiddelen te verbeteren.

Velen hebben verder nog vragen gesteld over de beleidsadvisering.

Ook bij dit belangrijke onderwerp is de Kamer al jarenlang betrokken. Er is in de afgelopen jaren buitengewoon veel goed werk gedaan door bijvoorbeeld de Raad voor de verkeersveiligheid. Je kunt dus niet zomaar overgaan tot een kaalslag op het terrein van de beleidsadvisering. Wij hebben op dit punt wel afspraken gemaakt naar aanleiding van het rapport "Raad op maat"; daar moeten wij ons natuurlijk aan houden. Zoals de zaak er nu voorstaat, krijgt Verkeer en Waterstaat één algemene raad voor de beleidsadvisering, namelijk de Raad voor verkeer en waterstaat. En wat mij betreft moet de beleidsadvisering ter zake van de verkeersveiligheid daar volop bij behoren. Of dat voldoende gebeurt, hangt dus ook van mij af. Als ik nooit een advies vraag over bijvoorbeeld een strategische visie op de verkeersveiligheid, dan mag men mij daarop aanspreken. En als ik er niet voor zorg dat er in die raad niet ook enige deskundigheid op het gebied van de verkeersveiligheid te vinden is, dan mag men mij daar eveneens op aanspreken. Bij het opnieuw instellen van de Raad voor verkeer en waterstaat naar aanleiding van de "woestijnwet" zal ik daar ook zeker op terugkomen en de Kamer mag verwachten dat zij dan een meerjarigenplan voor de advisering zal krijgen. Het is althans mijn bedoeling om vooraf te bepalen, welke adviezen ik voor een begrotingsjaar of een bepaalde periode nodig heb. Ook op het terrein van de verkeersveiligheid zal ik dan ook de nodige vragen stellen en het nodige onderzoek laten verrichten.

Wat de instelling van een Transportongevallenraad betreft, moet ik zeggen dat er veel goede gedachten zijn ontwikkeld over een structuur voor het onderzoeken van ongevallen. Daar is ook door de Raad voor de verkeersveiligheid nadrukkelijk aandacht aan geschonken. Ik heb in dat verband ook in de brief vermeld dat ik mij beraad op het antwoord op de vraag of er al dan geen vierde kamer bij moet komen. Ik heb daarover geargeld omdat ik heb geconstateerd dat er de afgelopen jaren heel zelden specifiek onderzoek is verricht naar aanleiding van bepaalde soorten ongevallen op wegen. Ik herinner mij het ongeval in de mist bij Breda. Dat was duidelijk gerelateerd aan de infrastructuur. Misschien kan men stellen dat het

uiteindelijke rapport "Duurzaam veilig" voor zover het aanpassingen van de infrastructuur betreft, gebaseerd is op onderzoeken naar black spots op het wegennet, dus naar veel voorkomende ongevallen. Beide onderzoeken zijn door de Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid (SWOV) verricht. De afgelopen jaren was het gebruikelijk om de SWOV de oorzaken van dergelijke ongevallen te laten onderzoeken. Ook werd aangegeven welke lering daaruit getrokken moest worden.

In mijn brief heb ik al aangegeven dat ik er principieel verder niets op tegen heb. De vraag is wel hoe je dat doet en hoe je een en ander afschermt. Immers, het gaat erom hoe de ongevalsekamer de onderzoeken in het kader van de verkeersinfrastructuur precies moet verrichten. Ik wil daar graag tamelijk stringent in zijn. In eerste instantie is er gezamenlijk afgesproken dat beleidsadvisering in principe thuisheert bij een integrale raad. Het deel van Verkeer en Waterstaat hoort bij de Raad voor verkeer en waterstaat. Tegen deze achtergrond moet het ongevalsonderzoek ook daartoe beperkt worden. Het kan daarbij gaan over grote ongevallen en over "near incidents" en "near accidents". Ik denk hierbij aan veel voorkomende ongevallen op de weg. Natuurlijk kan een dergelijke vierde kamer ook adviseren over het te voeren beleid om dat soort ongevallen in de toekomst te voorkomen. Dat doet de Luchtvaartongevallenraad ook. En...

De heer **Kamp** (VVD): Voorzitter! Met uw toestemming, er is nog een derde categorie...

De **voorzitter**: Ik zou het op prijs stellen, als u de minister eerst haar zin liet uitspreken. Maar, ga uw gang.

De heer **Kamp** (VVD): Een derde categorie die ook onderzocht moet worden, slaat op de veel voorkomende ongevallen waar één lijn in zit. Die lijn kan onderkend en onderzocht worden; vervolgens kan er in dat opzicht een verbetering aangebracht worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die heb ik zojuist genoemd in het kader van de black spots. Dat betreft namelijk meestal de veel voorkomende ongevallen. Black spots

ontstaan, als er op een bepaald stuk weg veel ongevallen voorkomen. Dan wordt nagegaan waardoor dat komt. Een onderzoek naar soort ongevallen is ook nog voor te stellen.

Het werk moet dus ongevalsgerelateerd zijn. Als daar beleidsadviezen uit voortkomen, hoort dat er volop bij. Laat daarover geen misverstand bestaan. Dit is nu al het geval bij de spoorwegongevallen. Wij gaan deze week van gedachten wisselen over de verstrekte beleidsadviezen naar aanleiding van het ongeval bij Hoofddorp. Ook naar aanleiding van luchtvaartongevallen worden er beleidsadviezen gegeven ter verbetering van de veiligheid in de lucht. Dit gebeurt op alle terreinen: wetgeving, nationaal, internationaal en techniek. Over de gang van zaken bij de scheepvaart kom ik apart te spreken.

Als de meerderheid van de Kamer van mening is dat er een vierde kamer voor het wegverkeer bij moet komen, vind ik dat prima. Ik wil dan wel graag dat het afgeschermd onderzoek betreft, dus uitsluitend onderzoek naar ongevallen op de weg. Anders ontstaat er grote verwarring tussen algemene en integrale beleidsadvisering. Bovendien is er dan plotseling op twee plekken sprake van advisering inzake verkeersveiligheid. Ik meen dat verkeersveiligheid ook een integraal onderwerp is.

Ik zal de Kamer een klein geheimpje verklappen: het allerliefste zie ik dat veiligheid in een veel breder verband bekeken wordt, dat er meer gesproken wordt over integrale veiligheid en dat er één raad komt waarin het integrale veiligheidsverhaal aan de orde komt. Daarvoor moet men echter niet bij mij zijn, maar bij mijn collega's die integrale veiligheid in hun portefeuille hebben.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): In eerste termijn heb ik al gevraagd waarom dit niet bij de collega's van de minister is aangekaart.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zeg: dat mag u bij mijn collega's aankaarten.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb het daar al eens aangekaart.

De heer **Van Heemst** (PvdA):
Mevrouw Van 't Riet kan dat

aanstaande donderdag aankaarten, als wij met staatssecretaris Kohnstamm, ook van D66, overleggen over de nieuwe structuur van de externe adviesorganen. Ik vind overigens uw standpunt in dezen zeer overtuigend. Ik heb nog een aanvulling. Bij de behandeling van "Raad op maat" hebben wij ook gezegd dat de Kamer de thema's zelf moet kunnen organiseren waarop zij politiek de aandacht richt. De Kamer moet zich niet altijd achter advisering verschuilen; zij moet zelf verantwoordelijkheden nemen. Dat is een van de kerninzetten geweest bij "Raad op maat". Wij hebben daartoe ook de mogelijkheid geopend dat de Kamer zo nodig op het thema verkeersveiligheid rechtstreeks zelf aan de externe adviesorganen advies kan vragen. Wij moeten dus niet doen alsof alles wegzakt en verdwijnt als wij geen voorzieningen treffen. Dat is in hoge mate ook eigen initiatief en verantwoordelijkheid van de Kamer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben het daar op zichzelf mee eens. Als er straks alleen een Raad voor verkeer en waterstaat zou zijn, zou u mij erop mogen aanspreken als ik nooit een strategisch beleidsadvies zou vragen over verkeersveiligheid. Ik verwacht dat eerlijk gezegd ook van u.

Er is een aantal opmerkingen gemaakt over de rijopleiding. Ik ben blij met het feit dat er inmiddels eindelijk schot begint te komen in de erkenningsregeling. Het is een vrijwillige erkenningsregeling, georganiseerd door de branche. Wij hebben met de branche afgesproken dat men dat in eerste instantie zelf uitvoert en dat op dit moment de rijksoverheid daar niet allerlei faciliteiten bij kan bieden. Wij komen daarover natuurlijk nader met de branche te spreken als dit lukt. En ik hoop echt van harte dat het nu eindelijk zal lukken. Ik geloof dat het een van de onderwerpen is waarmee ik in het verleden al twaalf jaar bezig ben geweest, indertijd met mijn zeer gewaardeerde collega Castricum.

De heer Kamp heeft een vraag gesteld over de rijinstructeurs boven de 65 jaar. Ik hoop dat men het met mij eens zal zijn dat als een rijinstructeur van 65 jaar of ouder de voorgeschreven vakbekwaamheidstoets niet haalt, hij of zij geen les meer zou moeten geven. Zij hoeven niet het volledige examen af te leggen, maar de vakbekwaamheidseis is toch echt nodig. Het gaat

overigens over enkele tientallen instructeurs. De grens van 50 jaar is recent in deze Kamer afgesproken.

De heer **Kamp** (VVD): Alleen de leeftijd kan geen argument zijn. Mevrouw Terpstra heeft juist een meldpunt ingesteld om dat soort dingen te corrigeren. Het gaat erom dat de groep tussen 50 en 65 jaar geheel wordt vrijgesteld en dat de groep van 65-plus meteen bij die grens en daarna elke vijf jaar aan een toets wordt onderworpen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wil dat nog wel eens nagaan. Ik vraag mij toch ook af hoe het zit met de pensioengerechtigde leeftijd. Ook in dat opzicht is er in dit land altijd nog een leeftijdsgrens aan de orde. Pleit de heer Kamp er dan voor dat die grens van 50 jaar ook weg moet? Ik zou dan bijna de neiging hebben om te zeggen dat iedereen die vakbekwaamheidstoets moet doen. Als er geen leeftijdsdiscriminatie mag zijn, vind ik dat die overgangsregeling, of het nu voor oud of jong is, weg moet.

De heer **Kamp** (VVD): Tegen het laatste zou ik geen principieel bezwaar hebben. Het voorstel van de minister is om dit vanaf 50 jaar niet meer te toetsen, maar vanaf 65 jaar weer wel. Die grens vind ik een beetje vreemd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik begrijp dat u er dan voor pleit om te zeggen dat die grens van 50 jaar helemaal moet verdwijnen en dat iedereen die toets moet doen.

De heer **Kamp** (VVD): Als u vraagt naar mijn voorstel, zou ik zeggen dat het vanaf 50 jaar niet meer moet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar heb ik toch mijn aarzelingen over. Ik wil nog wel eens nagaan hoe dit zo gekomen is. Als het onder de noemer "leeftijdsdiscriminatie" valt, moeten wij ook eerlijk zijn. Dan moeten wij niet zeggen dat het niet mag voor de 65-jarigen en dat het wel moet blijven bestaan als overgangsmaatregel voor de 50-plussers. Het gaat om een lichte vakbekwaamheidstoets. Wij doen dat ook bij rijbewijshouders. Daar hebben wij ook een leeftijdsgrens ingebouwd.

Mevrouw **Dankers** (CDA): Als het

inderdaad zou gaan om een algemeen onderscheid in het kader van leeftijd, ben ik het eens met de minister. Het geval dat de heer Kamp aanhaalt, heeft in mijn ogen te maken met een frictie bij de overgang van de ene regeling naar de ander. Het gaat om de mensen die op grond van hun ervaring een vrijstelling hadden van de toets inzake vakbekwaamheid, omdat zij vakbekwaam geacht werden te zijn. Het gaat niet om mensen van 65 jaar of ouder die ineens bedenken dat zij rijinstructeur willen worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Laten wij afspreken dat ik er nog eens naar kijk. Op zichzelf vond ik het al een raar verhaal dat wij bij 50 jaar een grens leggen. Het zou raar zijn om mensen van 65 jaar iets te laten doen wat je mensen van 50 jaar niet laat doen. Ik laat het nazien. Het gaat overigens om heel kleine aantallen.

Voorzitter! Er zijn vragen gesteld over het één keer in de tien jaren bijscholen bij erkende rij scholen. Tot nu toe is naar mijn gevoel bijna niemand ervoor om allerlei bijscholing voor iedereen in te stellen. Als er al sprake is van verplichte bijscholing, moet dat mijns inziens toch worden toegepast op bepaalde groepen en dan vooral bepaalde groepen verkeersdeelnemers. Ik moet er niet aan denken, dat wij iedereen elke tien jaar voor een soort rijopleiding terug moeten halen. Dan kun je je namelijk afvragen wat de kosten en de baten daarvan zijn.

De vraag is gesteld of niet na twee keer zakken voor het CBR-examen de toets bij het BNOR – Bureau nader onderzoek rijvaardigheid – kan worden afgelegd. Het lijkt mij niet aan te bevelen om dat eerder dan na vier keer zakken te doen. Het moet echt zijn voor bijzondere gevallen. Na twee keer examen is op dit moment ongeveer 50% – ik mag hopen dat dit verandert als de kwaliteit van de rijopleiding nog verder verbetert – van de kandidaten niet geslaagd. Als al die klanten de kans krijgen om op te gaan voor het BNOR-examen, ontstaan er grote capaciteitsproblemen bij de mensen die dat bijzondere examen moeten afnemen. Na vier keer examen is de restgroep verkleind tot circa 10% en bij zo'n omvang is de inzet van het BNOR-examen wel te rechtvaardigen en bovendien te verwerken. Als je iedereen de kans geeft om dat al na

twee keer te doen, zullen zeer vele mensen dat ook gaan doen. Dan is de capaciteit gewoon te gering.

De heer **Kamp** (VVD): Voorzitter! De minister realiseert zich dat het nu na één keer kan? Je kunt nu na één keer zakken voor het normale CBR-examen voor het BNOR-examen opgaan!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik laat het nog een keer nazien, maar volgens mij is dat niet het geval. Dan zouden veel meer mensen dat namelijk ook doen. Er moet iets speciaals mee aan de hand zijn, wil je daarvoor in aanmerking komen. Er wordt wel geknikt in de zaal, maar ik laat het nakijken. Ik weet deze details niet allemaal uit mijn hoofd.

Voorzitter! Ik kom nu bij de vrachtauto's terecht.

De heer **Valk** (PvdA): Ik had nog een vraag gesteld over de vakopleiding wegvervoer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar kom ik direct op. De heer Valk heeft gevraagd om nu ook een examenbevoegdheid toe te kennen aan 17-jarige leerlingen in het kader van het leerlingstelsel. Om alle misverstanden te vermijden: hier is echt geen sprake van een weeffoutje, zoals de heer Valk het noemde. Het voorstel om 17-jarigen ook te examineren, wijs ik af. Ik ken de geschiedenis van dit wetsvoorstel tamelijk goed. Wij hebben uitgebreid gediscussieerd over de vraag of zelfs de opleidingsmogelijkheid zou moeten bestaan. Ik ben het ermee eens dat die er wel moet zijn, maar als nu ook al het examen voor het 18de jaar plaatsvindt, wordt de hele wetgeving overhoop gehaald. De verkeersveiligheid is er bovendien helemaal niet mee gebaat als het om vrachtwagens gaat. 18-plus lijkt echt geen luxe. Bovendien is 18 jaar ook internationaal steeds meer een keiharde ondergrens. De mogelijkheid om 17-jarigen in het kader van het leerlingstelsel op te leiden voor de diverse certificaten bestaat al in de nieuwe wetgeving en verder dan dat zou ik echt niet willen gaan.

De heer **Valk** (PvdA): Voor alle duidelijkheid: ik heb er niet voor gepleit om al voor het 18de jaar een rijbevoegdheid te verlenen. Daar gaat het niet om. Het gaat erom, dat zij in ieder geval gedurende die

opleiding al een aantal examens of een aantal deelcertificaten kunnen halen. Op het moment dat zij 18 zijn kunnen zij het rijbewijs dan ook krijgen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Op het moment dat ik ze voor hun 18de het examen laat doen, laat ik ze voor hun 18de het examen doen. Ik vind het eerlijk gezegd toch een beetje raar om te zeggen, dat zij de opleiding wel mogen volgen voor hun 18de, maar dat zij het diploma nog niet krijgen. Men mag in het kader van de vakopleiding een groot aantal certificaten halen voor het 18de jaar, maar als men 18 is zal men het uiteindelijke rijexamen moeten doen. Dat lijkt mij een volstrekt logische weg. Ik zou het eerlijk gezegd ook uit psychologische overwegingen niet zo verstandig vinden. Als je iemand die een dergelijke opleiding volgt wel het examen laat doen, is er een grote kans dat hij dan ook slaagt. Dan bent u knap als het u lukt hem vervolgens nog van de weg af te houden. Ik denk dat dat niet lukt. Ik zou er geen voorstander van zijn het rijexamen voor het 18de jaar te laten afleggen. De opleiding volgen mag, deelcertificaten halen mag, maar het rijexamen is toch echt gekoppeld aan de minimumleeftijd van 18 jaar.

Dan kom ik nu op een aantal andere onderdelen van het vrachtverkeer en ik zal ingaan op de opmerkingen die door verschillende woordvoerders gemaakt zijn over het inhaalverbod en de doelgroepstrook. De heer Kamp noemde in dit verband ook nog het "keep your lane"-systeem en mevrouw Dankers vroeg om een aparte notitie. Ik kan nu al zeggen dat een dergelijke notitie onderdeel van het vierde MPV zal worden. Overigens zal waarschijnlijk ook in het komende MIT op de doelgroepstroken worden ingegaan. Doelgroepstroken komen er niet alleen vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid, maar ook om daarmee aan te geven aan welke groepen verkeer op de weg voorrang wordt gegeven.

Besloten is af te zien van het "keep your lane"-systeem, aangezien een proef met een dergelijk systeem zou leiden tot grote juridische en praktische problemen. Hoewel ik altijd een voorstander van het "keep your lane"-systeem was, moet ik u zeggen dat ik daar nu alleen nog maar een voorstander van zou zijn

als wij in heel Nederland driebaans-autosnelwegen zouden hebben. Want in feite is het "keep your lane"-systeem alleen in te voeren bij driebaansautosnelwegen. Het is uitermate riskant om op een driebaansautosnelweg het "keep your lane"-systeem in te voeren als die weg uitloopt op een tweebaansweg, waar het systeem dan plotseling niet is toe te passen. Ik vrees eerlijk gezegd dat de verkeersveiligheid er niet mee gediend is als wij twee van dit soort systemen naast elkaar laten bestaan. Waar ons autosnelwegennet voor een heel groot gedeelte bestaat uit tweebaansautosnelwegen, denk ik toch dat wij het voorlopig niet moeten doen. Ik heb het systeem in verschillende andere landen toegepast gezien, maar dan altijd op autosnelwegen met drie of meer rijbanen.

De heer Kamp (VVD): Voorzitter! Wij hebben hierover een stuk ontvangen. Er was al goed over nagedacht en er was aangekondigd dat er met het systeem een proef zou worden genomen. Nu wordt de proef zomaar tijdens de vergadering afgeschoten. Ik denk toch dat het verstandig is de afweging van de minister rustig te beoordelen, aangezien het gaat om een systeem dat in het buitenland zijn waarde heeft bewezen en aangezien toch al was aangekondigd dat er in ons land een proef mee genomen zou worden.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik meld u nu dat ik afzie van proeven ter zake. Komen er op dit punt initiatieven, dan hoor ik dat graag. Maar op basis van alles wat wij er tot nu toe van weten, voel ik er zelf niets voor om proeven met het systeem te nemen, om de doodeenvoudige reden dat ik denk dat ons wegstelsel zich daar niet voor leent.

Ik kom nu op het inhaalverbod en op het feit dat het inhalen door vrachtauto's met de invoering van de snelheidsbegrenzer een probleem is geworden. Aan de ene kant zou je zeggen dat er met de snelheidsbegrenzer minder behoefte aan inhalen is, en dat klopt ook, maar aan de andere kant moet worden geconstateerd dat er oude en nieuwe generatie snelheidsbegrenzers zijn, wat tot problemen leidt. De nieuwe zijn zeer nauwkeurig af te stellen, zodat daarmee een vrijwel gelijke

snelheid te behalen is, terwijl dat met de oude veel minder goed lukt. Daar komt nog bij dat een vrachtwagen de ene keer veel minder beladen is dan de andere keer. Zeker bij de oude generatie snelheidsbegrenzers levert dat aanmerkelijke afwijkingen op.

Ook de branche-organisaties van het vrachtvervoer maken zich zorgen. Ook zij zien wel dat hoewel 90% van de vrachtauto's zich keurig aan het inhaalverbod houdt, toch 10% dat nog steeds niet doet. En achter zo'n vrachtauto die toch inhaalt, rijden tientallen particuliere auto's die dat allemaal zien. Het overkomt u en het overkomt mij, het overkomt iedereen; er is op de weg behoorlijk wat ergernis over.

Een algemeen inhaalverbod moet ik u ten sterkste ontraden, omdat een algemeen inhaalverbod op een aantal wegen ongewenste consequenties met zich brengt. Ik was vroeger een groot voorstander van bijvoorbeeld een inhaalverbod op de A16. Daarover hebben wij ooit nog eens een mooie motie aangenomen. Ik ben er echter van overtuigd geraakt dat het onverstandig is om juist op de A16 zo'n inhaalverbod in te voeren, zeker op dit moment. Misschien kan het later wel, als de weg aangepast is, breder is geworden en langere invoegstroken heeft gekregen. Het lastige bij sommige wegen is, en de A16 is daarvan een voorbeeld, dat op het moment dat er een inhaalverbod is ingesteld op een weg met een groot percentage vrachtauto's, al die vrachtauto's op de rechterbaan zullen rijden, waardoor niemand er meer tussen kan, zeker niet als de invoegstroken ook nog te kort zijn. Als eenmaal een inhaalverbod is ingesteld, mag die vrachtauto die baan ook niet meer verlaten. Op dit punt doet zich dus een probleem voor. Op een aantal plekken zal het verbod echter wel ingesteld worden en op dit moment overweeg ik hiervoor een aantal wegen aan te wijzen. Hierover krijgen de leden zo snel mogelijk na het maken van de keus bericht. Er is nog een andere kwestie waarover de leden binnenkort meer informatie krijgen. Zij zullen hierover horen in het kader van onze pogingen om files te voorkomen. Ik doel nu op het voornemen om op meer plekken doelgroepstroken te laten aanleggen. De doelgroepstroken voor vrachtauto's zullen overigens vaak

ook gelden voor bijvoorbeeld bussen. Op die manier wordt de strook efficiënt gebruikt. Je voorkomt op deze manier dat een doelgroepstrook wordt aangelegd, terwijl door de desbetreffende doelgroep maar af en toe van die strook gebruik wordt gemaakt. De strook moet ook zin hebben, gelet op de capaciteitsbehoefte.

De heer **Valk** (PvdA): Voorzitter! De minister zegt dus in feite dat dankzij het feit dat vrachtwagens op bepaalde wegen mogen inhalen, het op die wegen aanzienlijk veiliger is. Als de vrachtwagens daar niet zouden mogen inhalen, zou het daar dus minder veilig zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, ik zeg dat als u voor bepaalde wegen een inhaalverbod zou invoeren, deze wegen daarmee niet veiliger worden. Sterker nog, door dat verbod zouden die wegen nog onveiliger kunnen worden dan zij op dit moment al zijn. Overigens, ik plaats de nodige vraagtekens bij de constatering dat het inhalen door vrachtwagens tot heel veel verkeersonveiligheid aanleiding geeft. Het is zeer wel mogelijk, dat de gemiddelde snelheid door een verbod behoorlijk minder wordt en dat het daardoor op die wegen aanzienlijk veiliger wordt. De ergernis daarover kan dan echter van een andere kant komen. Met andere woorden: ik kan absoluut niet bewijzen wat waar is. Ik ben voor het uitbreiden van het inhaalverbod in die gevallen waarin dat kan en zinvol is. Er zijn wegen die een lichte helling kennen en daar is het heel verstandig om het verbod uit te breiden. Overigens, ook de bedrijfstak zelf is van plan actie te ondernemen. Zij willen de vrachtwagenchauffeurs op hun verantwoordelijkheid wijzen.

Voorzitter! Ik kom vervolgens te spreken over een groot aantal kleine onderwerpen. Allereerst denk ik dan aan de snorfiets. Het onderwerp van de snorfiets is overigens geen klein onderwerp, maar een belangrijk onderwerp. Laat ik er geen misverstand over bestaan: ik geef Europa tot het eind van dit jaar de kans om ter zake van de snorfietsen iets te doen. Ik erger mij al jaren mateloos aan het feit dat wij er maar niet in slagen om uitsluitend niet-opvoerbare snorfietsen op de markt te krijgen. Ik wil tot het eind van dit jaar wachten en bezien of wij op dit

punt goede afspraken zouden kunnen maken. Daarbij moet het erom gaan, dat de snorfiets die wij thans kennen, zodanig op de markt wordt gebracht dat die niet of nauwelijks opvoerbaar is. Als zo iets niet lukt, ben ik van plan te doen wat door mevrouw Van 't Riet is gesuggereerd: wij moeten dan alleen die fietsen snorfietsen laten heten die dat ook echt zijn, namelijk de snorfietsen die echt niet harder kunnen dan een bepaalde snelheid. Mevrouw Van 't Riet noemde in dit verband een merknaam, maar ik zal dat niet doen. Misschien zijn er wel meer fietsen met een klein hulpmotortje die onder de noemer snorfiets vallen. Het gaat mij er echter om, dat men moet kunnen aantonen dat de fiets niet opvoerbaar is om het een snorfiets te mogen noemen. Is dat niet mogelijk, dan zijn het gewoon bromfietsen. Op Europees vlak gaan wij met de anti-tempering-richtlijn nog even verder, maar de resultaten moeten niet te lang op zich laten wachten, anders neem ik op dit punt mijn verantwoordelijkheid. Er moet ter zake namelijk iets gebeuren.

De heer **Kamp** (VVD): Voorzitter! Als het zover moet komen als de minister nu aangeeft, heeft de branche zelf een heel mooi vervoermiddel om zeep geholpen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is niet alleen een zaak voor de branche. Het lastige is dat die fietsen in het buitenland worden geproduceerd en de importbranche kan niet altijd iets regelen. Wel is het zo, dat per saldo de producenten verantwoordelijk zijn voor het feit dat bromfietsen worden gemaakt, terwijl die als snorfietsen worden verkocht. Er zijn landen waar dit niet gebeurt. Ik denk in dit verband ook aan het hoge percentage van snorfietsen dat is opgevoerd. Zeker in de grote steden is het percentage hoog. Als wij voor het gebruik van deze fietsen een helm verplicht stellen, benadelen wij een kleine groep mensen, maar die kleine groep is niet te vergelijken met de risico's die gelopen worden als wij niets doen. Daarom zal ik één lijn trekken.

Mevrouw Van 't Riet en de heren Rosenmöller en Stellingwerf hebben vragen gesteld over het voorrang geven aan fietsers die van rechts komen. Onlangs heb ik in de Eerste Kamer ook gezegd, dat ik het idee

om fietsers die van rechts komen voorrang te geven, sympathiek vind. Dit punt was in 1980 in dit huis ook al aan de orde. Het zou echter buitengewoon onsympathiek zijn om deze regel snel in te voeren. Deskundigen hebben mij namelijk in verschillende toonaarden verzekerd dat door deze regel het risico voor de fietsers geweldig zal toenemen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Van snelle invoering kan al geen sprake meer zijn. Dat probleem doet zich niet voor. De Tweede Kamer heeft zich in 1980 uitgesproken voor het verlenen van voorrang aan fietsers die van rechts komen. Het is nu 1995. De minister vindt het in principe een goed idee. Ik vraag haar om een invoeringstraject en een tijdspad. Ik realiseer mij goed, dat het niet van vrijdag op maandag kan worden ingevoerd. De minister heeft echter nog steeds deze kameruitspraak op haar bordje liggen. De Boerenpartij was er in 1980 ook voor; ook dat moet een geruststellende gedachte zijn. Hoe gaat de minister de motie uitvoeren? De fietsers moeten niet steeds weggedrukt worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het flauwekul om te zeggen dat de fietsers worden weggedrukt. Wij moeten proberen zoveel mogelijk gereguleerde kruisingen te krijgen. Bij dergelijke kruisingen is van tevoren duidelijk wie voorrang heeft. De minirotondes helpen ook bij de oplossing van deze problemen. Nogmaals, het moet in één keer worden ingevoerd. Daarvoor is een situatie gewenst dat bijna alle kruisingen zo veilig zijn, dat de invoering niet tot extra risico's leidt. Ik zal bezien op welke manier in het kader van de implementatie van "Duurzaam veilig" op termijn de voorrangsregel kan worden gewijzigd. Op dit moment zou ik niet graag de verantwoordelijkheid op mij nemen om deze regel te veranderen. Ik vrees namelijk dat daardoor volgend jaar veel meer verkeersdoden te betreuren zullen zijn. Die verantwoordelijkheid zou ik niet graag dragen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat zou ik ook niet willen, maar ik vraag de minister wel over welke deskundigen zij het heeft. De Raad voor de verkeersveiligheid, de ENFB en de vereniging Veilig Verkeer Nederland

zijn alle drie van mening dat de wijziging van voorrang ingevoerd kan worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De deskundige die ons daar zeer negatief over adviseert is onder meer de politie. Ik heb het gevoel dat zij een redelijk goed zicht heeft op wat er kan gebeuren.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Wat doet de minister met de deskundige adviezen van de door mij genoemde organisaties?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het gaat om een schatting van de risico's. Ik acht die risico's erg groot.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Komt dit onderwerp dan niet voor advisering in aanmerking?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Je hoeft niet altijd te doen wat een advies je zegt. Ik neem mijn verantwoordelijkheid ondanks allerlei adviezen. De Kamer mag mij daarop aanspreken. Als een aantal mensen mij echter zegt dat ik met een wijziging te veel risico loop, dan laat ik de huidige situatie liever nog even ongewijzigd. Ik vind wel dat zoveel mogelijk kruisingen moeten worden aangepast, zodat er zo min mogelijk kans op botsingen tussen verschillende verkeersstromen is. Ik noem de minirotondes en vaststaande voorrangsregels. Als "Duurzaam veilig" een stuk verder is geïmplementeerd, moeten wij er nogmaals over praten. Een van de belangrijkste punten van deze nota is namelijk het door aanpassingen aan de infrastructuur zoveel mogelijk voorkomen van botsingen tussen de verschillende verkeersdeelnemers.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Een aantal organisaties meent op basis van argumenten dat het kan. Anderen zeggen op basis van gevoelens dat het niet kan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is niet geheel juist. Het gaat erom dat de mentaliteit om moet. Ik ben het daar van harte mee eens. Ik neem mijn verantwoordelijkheid. Ik vind het niet verantwoord om op dit moment de voorrangsregels aan te passen. Er moet eerst nog heel wat gebeuren aan de infrastructuur en de mentaliteit.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): In alle ons omringende landen hebben fietsers van rechts voorrang.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar zijn ook veel minder fietsers.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Daar gaat het niet om. Als er in die landen veel ongelukken zouden ontstaan, zouden wij het hier niet moeten doen en zou men de regels in die landen ook gaan wijzigen.

Een gedocumenteerd verhaal tegen de wijziging heb ik gehoord noch gelezen. Het verhaal van de Raad voor de verkeersveiligheid is helder. De minister heeft de wijziging van de regels in principe ook een goede zaak genoemd. Ik vraag haar op welk moment zij tot invoering denkt te kunnen overgaan. Nogmaals, de zaak ligt al vijftien jaar op het bordje van de opeenvolgende bewindslieden. Een verdere verschuiving achter "Duurzaam veilig" vind ik niet reëel. Dat duurt te lang.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb juist gezegd dat het ingevoerd kan worden op het moment dat "Duurzaam veilig" voldoende geïmplementeerd is. Ik zal ook nog uitleggen waarom het in Duitsland wel kan en hier niet. In Duitsland is de situatie slechts heel kort anders geweest. Als de Tweede Wereldoorlog niet was gevoerd, hadden wij die regel ook gehad. Het probleem is nu dat een bestaande regeling veranderd moet worden. Dat brengt naar mijn mening op dit moment te grote risico's met zich. Dan moet eerst de infrastructuur meer aangepast worden. Daarover kunt u natuurlijk een andere opvatting hebben.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wordt dan niet teveel uitgegaan van de gedachte dat de automobilist zich daar niet of nauwelijks aan zal houden? Is dat ook niet een mentaliteitskwestie waaraan gewerkt moet worden?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat ben ik met u eens. Aan de mentaliteit van de weggebruiker moet nog het nodige gedaan worden.

Voorzitter! Mevrouw Van 't Riet heeft gevraagd hoe het gesteld is met het verkeersonderwijs. Op basisscholen gaat het, voor zover wij kunnen nagaan, goed. Het gaat zelfs

steeds beter. Het is in de wet verankerd dat het verkeersonderwijs in het basisonderwijs verplicht is. De gewenste kwaliteitsverhoging heeft vooral betrekking op de component van de praktische oefening. Daarbij is ook een versterking van de ouderrol van belang. Er zijn goede voorbeelden van te geven en er zijn voorbeelden te geven van situaties waarin het iets minder goed gaat. Wat het voortgezet onderwijs betreft zal voor verkeerseducatie aansluiting gezocht moeten worden bij de huidige kerndoelen binnen de basisvorming. Een aantal vakken binnen de basisvorming heeft ook de nodige mogelijkheden om daar iets aan te doen. Overigens weet ik dat de VVN zich bezighoudt met de voorbereiding van een project voor educatie van jongeren waar buitenschools het een en ander mee kan gebeuren. Dat vind ik een zeer interessant project, waarin ik mij zeker nader zal verdiepen.

In de Expertgroep passieve veiligheid van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties wordt op het ogenblik gewerkt aan het formuleren van criteria voor airbags. Een apart onderzoek naar de veiligheid van airbags is wat ons betreft niet nodig.

De heer Kamp heeft gevraagd of ik met de autobranche afspraken wil maken over veiligheidsbevorderende maatregelen met zo mogelijk wisselgeld in de fiscale sfeer. Het spijt mij dat ik het zo moet zeggen, maar ik voel daar niets voor. Ik vind wel dat er afspraken over gemaakt moeten worden. Het liefst zie ik zoveel mogelijk veiligheidsvoorschriften opgenomen in het voertuigreglement. Geaccepteerde instrumenten die de veiligheid vergroten kunnen het beste worden opgenomen in het voertuigreglement. Dat is het goedkoopste, want dan maakt iedereen er gebruik van. Daarnaast is er het extra probleem dat wij nationaal nauwelijks meer extra voertuigeisen kunnen stellen, omdat wij in Europa met elkaar de afspraak hebben gemaakt dat wij onze voertuigeisen geharmoniseerd in zullen voeren.

De heer Valk heeft een vraag gesteld over de uniforme voorrangsregeling bij rotondes. Daar wordt momenteel naar gekeken. Ik ben het ermee eens dat vooral duidelijkheid geschapen moet worden. Er is een voorkeur voor het voorrang verlenen aan het gemotoriseerd verkeer op

rotondes. De wegbeheerders passen hun rotondes steeds vaker daarop aan. Een probleem is nog wel hoe dat geregeld moet worden voor fietsers op aanliggende fietspaden en voor rotondes van oudere datum. Wij zijn in overleg met de andere wegbeheerders om te bezien hoe wij zo snel mogelijk tot een eenvormig voorrangssysteem kunnen komen. Het vraagt nogal wat extra investeringen.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Voorzitter! Ik heb aanvullend op de vraag van de heer Valk naar de Europese regelgeving geïnformeerd. Dit is al eerder in de Kamer behandeld. Gebleken is toen dat een uniforme voorrangregeling niet kon in Europees verband. Is dit nu van de baan?

Minister Jorritsma-Lebbink: In Europa zijn beide toegestaan. Het zou natuurlijk het mooiste zijn als we binnen Nederland tot één regeling zouden kunnen komen. We kunnen dit aan de hand van de Europese regelgeving niet voorschrijven. We kunnen natuurlijk wel proberen om samen met de andere wegbeheerders tot een oplossing te komen. Nogmaals, dit vergt op een aantal plekken nogal wat investeringen, niet in de laatste plaats van het Rijk. Waar we kunnen, proberen we het wel te doen. Voorrang op de rotonde lijkt dan de meest aangewezen oplossing.

De heer Valk heeft gevraagd naar de mogelijkheden om bij te springen in de activiteiten rond het jaar van de jonge bestuurders. Wij hebben aan het nationaal comité dat rond deze activiteiten is gevormd, middelen beschikbaar gesteld. Ik verwacht dat deze bijdrage voldoende is om de activiteiten, zoals in voorbereiding door dit comité, ook uit te voeren.

De heer Valk (PvdA): Voorzitter! Betekent dit dat het comité niet te kort komt? En kan het zich, als er een probleem is, bij de minister melden?

Minister Jorritsma-Lebbink: Voor zover wij kunnen overzien, kunnen uit deze middelen ook de activiteiten die ontwikkeld worden, betaald worden. Als er een probleem is, hoor ik dit wel.

De heer Kamp heeft gevraagd naar de black box. In het kader van het Europese onderzoeksprogramma wordt een proefproject met

betrekking tot de veiligheidsaspecten van black-box-achtige voorzieningen uitgevoerd. Dit onderzoek is door de Europese Unie opgedragen aan de SWOV. Ik wacht de resultaten met belangstelling af.

Mevrouw Van 't Riet heeft gevraagd naar een typegoedkeuring voor aanhangwagens. In het voertuigreglement zijn de nodige eisen voor aanhangwagens geformuleerd. Een typegoedkeuring is in de praktijk niet mogelijk, omdat aanhangwagens meestal op maat volgens de wensen van de klant gemaakt worden. Invoering van een periodieke keuring voor aanhangwagens is een erg zware maatregel, terwijl er geen aanwijzingen zijn dat er een zodanige situatie bestaat dat dit werkelijk nodig is. De kosten en baten lijken nauwelijks in verhouding tot elkaar te staan.

De heer Kamp en mevrouw Van 't Riet hebben gevraagd naar de mogelijkheid van kalizout op ZOAB ter vergroting van de dooiwerking. Op dit moment wordt nagegaan of een hogere effectiviteit van de op dit moment goedgekeurde strooimiddelen mogelijk is. Het kalizout wordt hierin meegenomen. Verder worden in samenwerking met het bedrijfsleven de mogelijkheden onderzocht van andere strooimiddelen dan wegzout bij ijzelvorming.

De heer Verkerk heeft gevraagd of wij bereid zijn meer aandacht te schenken aan de verkeersveiligheid van mensen uit andere culturen. Wij hebben natuurlijk al afgesproken dat mensen die zich in Nederland vestigen opnieuw een rijbewijs moeten halen.

Als het gaat om zorg, dan spitst het probleem zich vooral toe op kinderen. Vooral kinderen die net hier komen, hebben problemen in het verkeer. Er zijn een aantal projecten uitgevoerd, vooral in de grote steden. Ik ben van mening dat de resultaten van deze projecten meegenomen moeten worden bij de ontwikkeling van de verkeerseducatie in het onderwijs. Wij zullen proberen hier extra aandacht aan te schenken in de gebieden waar dit probleem zich concentreert.

De heer Verkerk (AOV): Voorzitter! Heeft de minister ook aandacht voor ouderen uit andere culturen?

Minister Jorritsma-Lebbink: Hier blijkt buiten het probleem dat in

algemene zin geldt, geen probleem te bestaan. Voor zover onze onderzoeken zich uitstrekken, kan de verkeerssituatie alleen bij kinderen die net in Nederland zijn, een groot probleem opleveren. Hier kunnen we in het kader van de verkeerseducatie het nodige aan doen. De indruk bestaat dat oudere verkeersdeelnemers hun gedrag aanpassen. Dit is ook voor andere Nederlanders het geval. Het is de vraag of je hiervoor extra beleid moet opzetten.

De heer Verkerk (AOV): Denkt de minister dan aan thuisblijven?

Minister Jorritsma-Lebbink: Natuurlijk niet. Ouderen met een lager reactievermogen rijden in het algemeen langzamer dan jongeren. Weggebruikers – wandelaars, autorijders of fietsers – passen hun gedrag aan hun mogelijkheden aan. Ik wil ouderen daarbij niet als exclusieve groep behandelen. Lang niet alle ouderen hebben een slecht reactievermogen, terwijl veel jongeren dat wel hebben.

De heren Rosenmöller en Stellingwerf hebben gepleit voor uitbreiding van de 30-km-zones. Wij doen eraan wat wij kunnen. Gemeenten hebben het afgelopen jaar op grote schaal gebruik gemaakt van de rijksbijdrageregeling. De uitbreiding van deze zones is een verantwoordelijkheid van de gemeenten. In het kader van een goede verantwoordelijkheidsverdeling wil ik de gemeenten erop aanspreken, maar ik kan het niet opleggen. Doet een gemeente er te weinig aan, dan zoek ik naar een manier om een gemeenteraad daarop aanspreekbaar te maken. Ik ben dus bereid, gemeenten op hun verantwoordelijkheid te wijzen, maar ik ben niet bereid een en ander op te leggen. Voor zover er een grotere verkeersonveiligheid binnen gemeentegrenzen ontstaat, kunnen gemeenten daarop worden aangesproken.

Ik ben hiermee op alle vragen van de Kamer ingegaan.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Voorzitter! De minister is niet ingegaan op mijn suggestie inzake de overschrijding van de maximumsnelheid.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik heb opgemerkt dat de heer Rosenmöller dit bij de

behandeling van het desbetreffende wetsvoorstel aan de orde moet stellen, wanneer de discussie daarover met de minister van Justitie gevoerd wordt. Ik heb gezegd de suggestie niet zo gek te vinden.

Mevrouw **Dankers** (CDA): Voorzitter! Ik heb mijn zorg uitgesproken over de infrastructuur van de vrijwilligersorganisaties, gezien de bezuinigingen die boven hun hoofd hangen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Bezien wordt of de particuliere organisaties op een andere wijze gesubsidieerd kunnen worden. Het gaat niet alleen om vrijwilligerswerk, want er is bij de organisaties ook professionele kennis aanwezig. Het is de bedoeling dat een bepaald bedrag wordt verstrekt waarbij wij aangeven wat wij daarvoor verwachten. Het gaat dus om een soort outputbudget-financiering. Organisaties hebben daarmee de mogelijkheid om andere partijen bij hun werk te betrekken, hetgeen in het kader van de decentralisatie van belang is. Een deel van de bezuinigingen zal waarschijnlijk neerslaan op de vrijwilligersorganisaties. Ik ben best bereid, deze bezuinigingen zo beperkt mogelijk te houden. Bezuinigingen zullen echter niet uitsluitend neerslaan op het ambtelijk deel.

Ik ben overigens van mening dat er goed gekeken moet worden naar de versnippering van de organisaties op het terrein van de verkeersveiligheid. Ik vraag mij af of er niet verdergaand samengewerkt kan worden dan op dit moment en of er op een enkel punt niet zelfs gefuseerd kan worden. Ik heb het gevoel dat die infrastructuur zich alleen maar zou versterken als er een betere samenwerking zou zijn en als een paar organisaties zich misschien zelfs echt zouden verenigen.

Tot slot de decentralisatie. Het kan niet zo zijn dat de rijksoverheid de rekening gepresenteerd krijgt als decentrale andere overheden niet bereid zijn om hun verantwoordelijkheid te nemen. Het is ook van belang dat de organisaties zich meer en meer regionaal moeten organiseren. Ik weet dat bepaalde organisaties, zeker VVN, daar heel hard mee bezig zijn. Nu die ene bestuurlijke organisatie er is waarbij de provincie een belangrijke verantwoordelijkheid krijgt te dragen en waarbij niet meer de verwarring bestaat of de

vervoerregio of het aan de provincie verbonden ROV iets doet, weet men dat men bij de provincie terecht kan. Dit zal helpen om ook daar het draagvlak voor projecten en programma's te verbreden.

De **voorzitter**: Ik wil een korte pauze nemen tot 16.00 uur precies. Ik zal de leden van de commissie vertellen hoeveel tijd zij nog hebben, ook al hoeven zij die niet helemaal te gebruiken.

De PvdA-fractie heeft nog 8 minuten, de CDA-fractie 15 minuten, de VVD-fractie 9 minuten, de D66-fractie 9 minuten, de fractie van GroenLinks 1,5 minuut en de AOV-fractie 1 minuut. Ik zal de fracties van de RPF en de SGP aardig behandelen en ieder 1 minuut geven.

De vergadering wordt van 15.52 uur tot 16.00 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering. Ik verzoek de leden van de commissie duidelijk rekening te houden bij hun interrupties met de afsluiting van deze vergadering om 17.00 uur.

Tweede termijn van de zijde van de commissie

De heer **Valk** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! Ik wil de minister bedanken voor haar beantwoording. Die getuigt van deskundigheid en betrokkenheid. Ik wil nog een paar kleine punten naar voren brengen.

In eerste termijn heb ik de vraag gesteld over de wenselijkheid van de verkeersveiligheidseffectrapportage. Wellicht kan de minister zich hierover in een aparte brief tot de Kamer wenden. De minister is voor wat betreft de demonstratieprojecten in het kader van "Duurzaam veilig" ingegaan op het project in het westen van Zeeuws-Vlaanderen. Ik wil hierbij ook de aandacht vragen voor het Westland. In zijn algemeenheid vind ik het belangrijke aan deze demonstratieprojecten, dat het de diverse overheden stimuleert tot samenwerking. Ik wil de minister dan ook vragen om te kijken of een bepaalde vorm van ondersteuning van de kant van de rijksoverheid mogelijk is.

Wij hebben een interessante discussie gevoerd over het MPV. De minister heeft een en ander in het vooruitzicht gesteld. Ik ben daar zeer tevreden mee. Ik wil haar wel op het

hart drukken dat met de opstelling daarvan niet te lang gewacht moet worden. Het is goed als de Kamer volgend jaar al over een vervolg op het MPV kan discussiëren.

In de gevoerde discussie over de wenselijkheid van aanscherping van het alcoholbeleid zegt de minister duidelijk dat de handhaving aangescherpt moet worden. Ik ben het daarmee eens. Ik zie echter geen tegenstelling tussen deze aanscherping en een aanscherping van de normen van het toegestane alcoholpromillage. Samen met de collega's Van 't Riet, Dankers, Van den Berg, Verkerk, Stellingwerf en Rosenmöller dien ik een motie in met de volgende tekst.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het gebruik van alcohol door verkeersdeelnemers een stijgende lijn vertoont;

van mening, dat een krachtig beleid om het alcoholgebruik door verkeersdeelnemers terug te dringen wenselijk is;

verzoekt de regering met voorstellen te komen om het maximum toegestane alcoholpromillage voor alle weggebruikers dan wel voor bepaalde categorieën aan te scherpen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Valk, Van 't Riet, Van den Berg, Verkerk, Stellingwerf, Dankers en Rosenmöller.

Zij krijgt nr. 24 (22100).

De heer **Valk** (PvdA): De minister heeft over de vakopleiding wegvervoer gezegd, dat het wel mogelijk is om daar deelcertificaten te behalen, maar niet om daar een rijexamen af te leggen. Als ik het goed heb begrepen, mag de vakopleiding dus ook de theorie-examens voor B, C en D afnemen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! Ik heb van mevrouw Maij-Weggen geleerd dat als je een fout maakt je royaal

excuses aan moet bieden. Over het project dat ik maar met het motto "meten is weten" zal aanduiden, wil ik haar (in politiek opzicht) "postuum" alsnog de lof toezwaaien die zij verdient. Ik maak daarbij de kanttekening dat het wel heel lang modderen is geweest voordat er een gericht project op het efficiënt en volledig meten van verkeersongevallen in ontwikkeling is genomen. Ik hoop dat wij regelmatig over de voortgang worden geïnformeerd.

Over roekeloos rijden wil ik het volgende zeggen. Mijn inzet in de discussie is geweest om duidelijk te maken en als norm te stellen dat iemand die roekeloos rijdt – dat kan plaatsvinden in alle vormen en maten, van teveel drinken en excessief hard rijden tot rijden met een technisch absoluut ondeugdelijk voertuig – moet weten dat ongevalen hem extra zwaar worden aangerekend. Zo iemand neemt immers risico's die kunnen leiden tot tragische ongelukken met dodelijke afloop of ongelukken die letsel kunnen opleveren. Dat is de kern van mijn verhaal geweest. Die norm moet scherp duidelijk worden gemaakt aan weggebruikers en slachtoffers. Om dat te benadrukken leg ik de Kamer mede namens de collega's Kamp en Dankers de volgende uitspraak voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat voor min of meer vergelijkbare vormen van roekeloos rijgedrag een eenduidige en overtuigende maximumstraf dient te gelden;

overwegende, dat het openbaar ministerie als uitgangspunt voor het vervolgingsbeleid het Wetboek van Strafrecht kan nemen in plaats van de Wegenverkeerswet;

verzoekt de regering te komen met voorstellen om de maximumstraf in bestaande regelgeving aan te scherpen en te bevorderen dat het openbaar ministerie het vervolgingsbeleid aanpast,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is

voorgesteld door de leden Van Heemst, H.G.J. Kamp en Dankers. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 25 (22100).

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het derde punt betreft het in beslag nemen en verbeurd verklaren. Ik heb een pleidooi gehouden om aan dat strenge middel voor ernstige situaties eerherstel te geven. Er is kort gediscussieerd over de vraag of dat middel kan dienen als een soort kop op de lex-Mulder. Ik vind het goed dat de minister heeft gezegd dat zij vanuit een positieve instelling nagaat of de bruikbaarheid voor dergelijke situaties van inbeslagname en verbeurdverklaring wettelijk kan worden verankerd. Ik hoop dat zij erin slaagt om samen met haar collega van Justitie daarvoor nauwkeuriger criteria aan te geven, zodat het openbaar ministerie beter weet waar het aan toe is en wij beter kunnen aansturen op een goede afloop van rechterlijke beslissingen. Ik heb genoteerd dat andere fracties in ongeveer dezelfde woorden hebben gezegd dat zij dit beschouwen als een nuttig aanvullend instrument.

Het vierde punt is de handhaving. Ik ben het ermee eens dat een groot aantal zaken valt onder de verantwoordelijkheid van de regionale politiekorpsen. Dat laat onverlet dat de landelijke politiek financiële middelen beschikbaar stelt voor uitbreiding van de politiezorg om te bereiken dat de politie wordt ingezet waar de nood het hoogst is. Ik ben het er met de minister over eens dat je niet steeds sectoraal moet komen met allerlei wensen zonder dat de integrale afweging plaatsvindt. Daaraan wil ik mij niet bezondigen. Ik meen dat ik mij op dat punt zorgvuldig heb uitgedrukt. Het gaat erom de uitbreiding met ten minste 4000 politiemensen mede te benutten ten behoeve van het verkeerstoezicht. Ik wil dat de minister van Verkeer en Waterstaat aan die discussie handig en verstandig kan meedoen. De volgende motie, die ik voorstel mede namens collega Valk, is voor de minister als het ware een toegangsbewijs om haar partijtje mee te blazen in het overleg met de ministeries van Binnenlandse Zaken en van Justitie, en wel op zo'n manier dat zij er vooral uithaalt dat bestaande deskundigheid in het

kader van die uitbreiding kan worden ingezet.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat een aantal regio-politiekorpsen een onvoldoende inspanning levert met betrekking tot de handhaving van verkeersregels, met name op de zogeheten 50 en 80 km-wegen;

verzoekt de regering de uitbreiding met ten minste 4000 politiemensen die in de periode 1995-1998 wordt gerealiseerd mede te benutten om deze inspanning op een verantwoord peil te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Heemst en Valk. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 26 (22100).

In de motie op stuk nr. 25 wordt voorgesteld de maximumstraf in bestaande regelgeving aan te scherpen. Ik neem aan dat wordt bedoeld die straf te verhogen en ik geef de indieners in overweging de tekst in die zin te wijzigen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik verzoek u, voorzitter, daarvan te maken "aan te scherpen dan wel te verhogen". Als u dat doet, bent u net een handhaver van een verkeersregel, namelijk streng maar rechtvaardig. Uit mijn verhaal bleek dat het erom gaat de maximumstraf gelijk te trekken en dus, waar nodig, te verhogen.

Mijn laatste opmerking betreft de verkeersinformatiesystemen boven de rijkswegen. Ik vind het antwoord van de minister onbevredigend. Zij zegt eigenlijk: ik kwam, ik zag en ik wist dat het goed was, en daarmee basta. Ik heb geprobeerd uit te leggen dat het een buitengewoon kostbare voorziening is. Op 700 kilometer autosnelweg wordt zo'n voorziening nog aangebracht. Daarmee is een investeringsbedrag van 850 mln. gemoeid en jaarlijks een bedrag van 35 mln. aan beheer- en exploitatiekosten. Ik heb de minister gevraagd of zij zich nog

eens wil beraden op de punten waarop zich een zekere mate van onbetrouwbaarheid van het systeem blijkt voor te doen, waardoor het ongeloofwaardig wordt. En ook heb ik gevraagd of de minister nog eens wil bekijken of de investering van 850 mln. die wij hiervoor van de mensen vragen, in het kader van een vergelijkend warenonderzoek met een andere besteding niet een veel hoger rendement zou hebben.

Mevrouw **Dankers** (CDA): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar antwoord. Uit haar uitgebreide inleiding bleek dat haar betrokkenheid bij de verkeersveiligheid heel groot is. Dit verhoogt onze verwachtingen van het effect van de maatregelen die in aantocht zijn. Wij hopen dan ook volgend jaar met het aangekondigde meerjarenplan aan de slag te kunnen; ik sluit mij op dit punt aan bij de woorden van de heer Valk en die van de anderen die hierover in eerste instantie hebben gesproken.

De tweede rode draad is voor ons het concept "Duurzaam veilig". Dit is enige tijd geleden breed aanvaard, het is omarmd als een essentieel onderdeel van het beleid om het aantal slachtoffers verder te laten dalen. Het is door de lagere overheden en door andere participanten ook heel enthousiast ontvangen, bijvoorbeeld in west-Zeeuws-Vlaanderen, het Westland en de gemeente Bussum. Er zijn heel wat initiatieven ontplooid, dus het zou fijn zijn als het Rijk hetzelfde tempo aanhield. Ik geloof best dat er op kasbasis voor west-Zeeuws-Vlaanderen in 1995 geen uitgaven meer behoeven te worden gedaan, maar bijvoorbeeld een convenant tussen de bestuurlijke partijen zal er al toe kunnen leiden dat de inspraakprocedures dit jaar van start kunnen gaan, waarmee anderhalf jaar gewonnen zou worden. Om die reden dien ik een motie in, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van oordeel, dat voortvarende implementatie van "Duurzaam veilig", inclusief het uitvoeren van demonstratieprojecten, noodzakelijk is teneinde extra impulsen te geven

ter bevordering van de verkeersveiligheid, nu blijkt dat de doelstelling inzake de reductie van het aantal verkeersslachtoffers niet gehaald zal kunnen worden;

gelet op het hoge aantal ernstige verkeersslachtoffers in west-Zeeuws-Vlaanderen in absolute en relatieve zin en gelet op het feit dat het demonstratieproject "Duurzaam veilig" west-Zeeuws-Vlaanderen gereed ligt;

verzoekt de regering zodanige maatregelen te nemen dat de uitvoering van het project "Duurzaam veilig" west-Zeeuws-Vlaanderen nog dit kalenderjaar ter hand genomen kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dankers, Van den Berg en Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 27 (22100).

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Ik zou hier nog een vraag over willen stellen. Toen ditzelfde project op 8 november 1993 door mevrouw Roosen-van Pelt naar voren werd gebracht, zei zij: "Wij willen de financiering bekijken vanuit de begrotingsposten voor de 30-km-gebieden, de fietsbijdragen etcetera en niet vanuit de gedecentraliseerde gelden voor de ROV's." Denkt mevrouw Dankers ook nog zo over die financiering? Ik zie nu de heer Stellingwerf "nee" schudden, dus er is misschien al een essentieel verschil van mening als het project uitgevoerd moet worden. Je kunt er natuurlijk niet elke keer een andere financieringsbron voor aanwijzen.

Mevrouw **Dankers** (CDA): Voorzitter! Ik borduur voort op de brief van de minister van 20 januari jl., waarin iets staat over gelden die wellicht vrijgemaakt zouden kunnen worden.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat betekent dan dat u afstand neemt van de dekking die destijds is aangegeven.

Mevrouw **Dankers** (CDA): Dat is mogelijk. Volgens de minister kan dit project volgend jaar ingepast worden. Ik heb in mijn toelichting al aangegeven dat het ook kan gaan

om overeenstemming met de andere overheden om verder te kunnen werken.

Voorzitter! Het derde belangrijke punt was voor ons het instellen van een aparte kamer in de Transport-ongevallenraad. De minister is er wel op ingegaan, maar vooralsnog hechten wij aan een uitspraak van de Kamer hierover, ter herbevestiging van de motie op dit punt die in 1993 is aangenomen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de Kamer op 14 december 1993 de motie-Van Vlijmen c.s. (23400-XII, nr. 14) betreffende een nationale raad voor de transportveiligheid, heeft aangenomen;

constaterende, dat de in die motie bedoelde raad tevens bevoegd zou moeten zijn aanbevelingen ter zake van de veiligheid in deze sectoren (bedoeld zijn: wegverkeer, zee- en binnenvaart, luchtvaart, pijpleidingen en spoorwegen) te doen, ook zonder dat daaraan een ernstig ongeval ten grondslag ligt;

van oordeel, dat een kamer in de in te stellen raad ten behoeve van verkeer en vervoer over de weg niet kan ontbreken, gelet op het feit dat daar de meeste slachtoffers vallen;

verzoekt de regering bij de voorbereiding van het wetsvoorstel tot instelling van de Transport-ongevallenraad:

a. uit te gaan van vier kamers voor respectievelijk verkeer en vervoer over de weg, zee- en binnenvaart, luchtvaart en spoorwegen;

b. de bevoegdheid op te nemen aanbevelingen te doen ter zake van de veiligheid in deze sectoren, ook zonder dat daaraan een ernstig ongeval ten grondslag ligt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dankers, Van den Berg, Stellingwerf, Van 't Riet en Verkerk.

Zij krijgt nr. 3 (23674).

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De naam van collega Lankhorst

ontbrak niet onder de genoemde motie-Van Vlijmen. Vanwege een zekere consistentie wil ik deze motie ook graag ondertekenen, althans als mevrouw Dankers daar enige belangstelling voor heeft.

Mevrouw **Dankers** (CDA): Graag zelfs.

Voorzitter! De minister heeft gezegd dat de vrijwilligersorganisaties ook zeer professioneel zijn. Ik maak evenwel een verschil tussen amateurs en professionele mensen. Ook professionele mensen kunnen zich echter vrijwillig inzetten. Daarin is mijns inziens het verschil niet gelegen. Ik denk dat het belangrijkste is dat die organisaties zijn ontstaan door vrijwillige betrokkenheid van particulieren.

De minister heeft gelijk, als zij zegt dat er anders naar de subsidies gekeken moet worden in die zin dat een en ander meer verzakelijk moet worden. Ik zie liever prestatie-financiering dan output. Ik weet namelijk niet goed wat ik mij bij dit laatste moet voorstellen. Natuurlijk moeten ook de betrokkenen proberen om bij de regionale overheden, waar de decentralisatie is doorgezet, hun middelen te verwerven. Toch is het mijns inziens een verantwoordelijkheid van nationaal niveau om erop toe te zien dat een dergelijke infrastructuur in ons land kan blijven bestaan. De uitnodiging van de minister aan dat adres om door samenwerking en samengaan wat effectiever met de middelen om te gaan, zal men goed gehoord hebben.

Wat de handhaving betreft, dank ik de minister voor haar toezegging om met haar collega mijn suggestie over de taakafsplitting te bekijken, waardoor mensen specifiek ingezet kunnen worden op de controle met elektronische apparatuur. De reactie van de heer Kamp van de VVD dat je niet alles aan de mensen in schaal 1 kunt overlaten, vind ik redelijk laatdunkend. Als hij eens met een aantal banenpoolers in dit land zou meelopen, zou hij zien dat onder degenen in schaal 1 mensen met indrukwekkende kwaliteiten rond lopen. Dit geldt zeker voor technische kennis voor het bedienen van apparatuur. Tegen deze achtergrond is het volgens ons zeer wel mogelijk om het mes aan twee kanten te laten snijden.

Wij zijn het eens met hetgeen de heer Van Heemst heeft opgemerkt

over de strengere straffen. De minister heeft kunnen merken dat onze gedachten eigenlijk wat ineengeschoven zijn: die over het toepassen van het Wetboek van Strafrecht en die over het strikter en strenger straffen. De minister heeft zich laten ontvallen dat zij een beetje de indruk heeft dat wij bijvoorbeeld de specifieke strafmaten in de Wegenverkeerswet willen afschaffen. Dat is echter niet het geval. Bij de Wegenverkeerswet wordt echter veeleer gewerkt met categorieën van overtredingen, bijvoorbeeld in verband met snelheid of alcohol. Bij toepassing van het Wetboek van Strafrecht kan al het roekeloos rijden worden aangepakt, zonder dat dit tot een bepaalde categorie behoort. Zo kan dan ook de jongeman gepakt worden die op een opgevoerde bromfiets in een voetgangersgebied iemand tegen de grond rijdt. Dat is eigenlijk de intentie van ons verhaal in eerste instantie.

Diverse sprekers hadden het over een inhaalverbod voor vrachtwagens. Wij stemmen in met de opmerkingen die de minister daarover heeft gemaakt. Die herkennen wij, maar de gedachten die bijvoorbeeld collega Van 't Riet opperde over selectief en flexibel gebruik, spraken ons wel aan.

Wij hebben de motie-Van Heemst over het alcoholpromillage medeondertekend. Ik wil vooraf wel zeggen, dat wij toch liever zien dat alle verkeersdeelnemers hetzelfde behandeld worden. Het zou niet goed zijn als de indruk wordt gewekt dat beroepschauffeurs zich gemiddeld slechter zouden gedragen. Het is eerder omgekeerd.

Ten slotte leek het pilotproject dat mevrouw Van 't Riet aangaf voor die intelligente snelheidsbegrenzer voor personenwagens, ons een heel interessante gedachte.

De heer **Kamp** (VVD): Mevrouw de voorzitter! De minister heeft adequaat geantwoord op hetgeen in eerste termijn is ingebracht. Ik wil op een aantal punten wat dingen aanscherpen, in de terminologie van de heer Van Heemst en in uw terminologie "verhogen". Op drie punten is het mij ontgaan dat de minister een antwoord heeft gegeven. Bovendien wil ik in de richting van mevrouw Dankers twee misverstanden onzerzijds rechtzetten, waarbij er één mogelijk aan ons te wijten is.

Ik heb om te beginnen geen antwoord gehoord over de Raad voor de scheepvaart. De Raad voor de scheepvaart gaat op in de Transportongevallenraad. Eén van de drie voorbehouden die ik heb geformuleerd, had hierop betrekking. Ik heb gezegd dat het tuchtrecht daar goed heeft gefunctioneerd. Het wordt door de branche bijzonder gewaardeerd en men zou het graag in stand willen houden. Er kan zelfs sprake van zijn om het tuchtrecht wat breder toe te passen. Je ziet het in andere sectoren ook steeds meer. Het punt van het tuchtrecht moet voldoende inhoudelijk doorgesproken worden. Daarover moet ook overeenstemming zijn, voordat het helemaal van de baan kan zijn.

De heer **Van Heemst** (PvdA): U houdt nu een wat breder pleidooi voor de waardering en betekenis van het tuchtrecht. Bij mijn weten hangt het toepassen van het tuchtrecht in het algemeen ook samen met PBO-achtige constructies. Ik kan mij van vele discussies, ook met VVD-woordvoerders, herinneren dat juist in uw kring – en ik kan mij daar als liberale sociaal-democraat heel erg in vinden – nogal wat bezwaren bestaan tegen dat soort constructies. Ik vind dat u iets te gemakkelijk een van de aan PBO-achtige constructies verbonden voordelen hier weer neerlegt.

De heer **Kamp** (VVD): Ik ben blij dat de heer Van Heemst een liberale sociaal-democraat is. Dat geeft voor hem ook weer hoop als het om de volgende verkiezingen gaat.

In de overwegingen van de minister hebben wij helemaal een inhoudelijke overweging over het tuchtrecht gemist. Wat de heer Van Heemst aanvoert, zijn heel interessante overwegingen. Ik wil die graag op een rij gezet zien. Ik wil weten waarom wij in andere sectoren daar naartoe groeien, waarom hier de branche er erg tevreden over is en waarom wij het zonder slag of stoot hier moeten laten lopen. Ik denk dat dit niet kan. Dat is een van de voorbehouden die ik heb gemaakt bij die Transportongevallenraad, omdat ik dit punt graag afgekaart wil hebben met de minister.

Het tweede punt dat de minister volgens mij niet heeft beantwoord, betreft de verklaring over de eigen gezondheid bij het aanvragen van het rijbewijs. Men vult zelf het

formulier in. Er is een commissie geweest die heeft geadviseerd om daarvoor een keuring in de plaats te laten komen. Wat is er met dat advies gedaan? Is daarover een standpunt ingenomen door de minister?

Het derde punt waarop een antwoord mij is ontgaan, betreft de koppeling tussen de besparingen en de investeringen op het gebied van verkeersveiligheid. Wij hebben op de begroting voor verkeersveiligheid 200 mln. per jaar staan. De verkeers- onveiligheid kost ons 9 mld. per jaar. Het ligt erg voor de hand om te proberen enkele honderden miljoenen per jaar extra beschikbaar te krijgen en die te halen uit de besparingen die je kunt realiseren, als de maatregelen inderdaad de effecten hebben die worden verwacht. Ik weet dat het ministerie daarover heeft gedacht. Ik weet ook dat de verzekeraars daar belangstelling voor hebben. Ik zou graag op dat punt tot concrete uitkomsten komen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Zou u zich op dat punt willen aansluiten bij mijn verzoek om nog eens nauwkeuriger te kijken naar het rendement van allerlei soorten investeringen in verkeersveiligheid? Ik gaf het voorbeeld van 850 mln. voor het verkeersinformatiesysteem in de komende jaren.

De heer **Kamp** (VVD): Dat lijkt mij een heel verstandig voorstel. Bij afspraken over het terugsluizen van effecten van besparingen moet je goed in beeld hebben welke maatregelen tot welke besparingen hebben geleid. Wat de heer Van Heemst zegt, sluit daar heel aardig bij aan.

Voorzitter! De alternatieven van het kabinet voor het wetsvoorstel inzake het puntenstelsel moeten inderdaad door ons nader worden aangescherpt. De voorwaardelijke opzet tot doodslag zou veel meer aandacht van het openbaar ministerie kunnen krijgen. Om die reden hebben wij de motie van de heer Van Heemst ook medeondertekend.

De minister was heel gauw klaar met mijn voorstel over de belastingheffing op investeringen in auto's ten behoeve van de verkeersveiligheid. Ik heb ABS genoemd, airbags en een slipcorrectiesysteem. Het is naar mijn mening niet goed dat al die

maatregelen alleen in de duurdere auto's worden ingebouwd. Ook in de goedkopere auto's moeten de meest essentiële veiligheidsvoorzieningen, aanvullend op de huidige, worden doorgevoerd. De 40% BPM en BTW drukt juist relatief zwaar op die goedkopere auto's en daarom moeten met de branche afspraken worden gemaakt over extra investeringen in de verkeersveiligheid, waaraan de overheid een bijdrage levert door de belastingheffing daar ter discussie te stellen. Dat is geen nieuw idee; de staatssecretaris van Financiën heeft onlangs iets vergelijkbaars aangekondigd met betrekking tot koolzaadolie en op het gebied van BTW-tarieven op reparatie. Ook op het gebied van de eerste levensbehoeften geldt een lager BTW-tarief. Het lijkt mij heel verstandig om juist voor de goedkopere auto's tot winst op het gebied van de verkeersveiligheid te komen. Om die reden wil ik de Kamer de volgende motie voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het van groot belang is voor de verkeersveiligheid dat aanvullende veiligheidsvoorzieningen aan auto's worden aangebracht;

voorts overwegende, dat ook deze voorzieningen belast worden met gemiddeld 40% BTW en BPM;

verzoekt de regering te trachten afspraken te maken met de autobranche over algemene invoering van essentiële aanvullende veiligheidsvoorzieningen en in dat verband de belasting op deze voorzieningen bespreekbaar te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden H.G.J. Kamp en Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 28 (22100).

De heer **Van Heemst** (PvdA): Kunt u één ding nog eens uitleggen? Als wij van mening zijn, dat het om

basisvoorzieningen gaat waar het de veiligheid betreft, waarom moeten wij dergelijke basisvoorzieningen dan fiscaal subsidiëren? Uw voorbeeld over de milieuvriendelijke olie is een experiment, waarin een fiscale faciliteit wordt gegeven om te zien wat de opbrengst is. Als het succes heeft, kan dat worden veralgemeend. Ik begrijp niet dat u een basisvoorziening, iets wat eigenlijk in elke auto – duur of goedkoop – behoort te zitten, wilt stimuleren door een fiscale beloning.

De heer **Kamp** (VVD): Voorzitter! Ik praat niet over een rem en niet over een stuur, ik praat over aanvullingen op wat er op dit moment al is. Vanwege het element prijs blijken allerlei extra veiligheidsvoorzieningen in de duurdere auto's te worden ingebouwd, terwijl de mensen die goedkopere auto's kopen daarover in mindere mate de beschikking krijgen. Dat moet verbeterd worden en deze maatregel kan daartoe een stimulans zijn.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Vanuit de markt geredeneerd, is het voor de fabrikanten van kleine auto's een ongelooflijk concurrentievoordeel als u er wel in slaagt om een aantal basisvoorzieningen in die auto's op te nemen. U verstoort de markt, zeg ik als verontruste liberale sociaaldemocraat die de volgende verkiezingen wil winnen!

De heer **Kamp** (VVD): Juist als het gaat om auto's van f 20.000 tot f 25.000, is er bij airbags, ABS of slipcorrectie sprake van relatief heel hoge investeringen. Het zal moeilijk zijn om dat erdoor heen te krijgen. Dan 40% van de kostprijs ter discussie stellen, kan een belangrijk element zijn.

Voorzitter! De volgende motie betreft het verkeersspecialisme. Terecht zegt de minister, dat zij het niet allemaal zelf in de hand heeft. De minister heeft ons erop gewezen dat ten aanzien van het verkeersspecialisme de decentrale overheden een eigen verantwoordelijkheid dragen. Wij hebben echter de mogelijkheid om te sturen bij de inzet van agenten. Denk bijvoorbeeld aan de vreemdelingenpolitie. Vandaar dat ik de volgende motie aan de Kamer voorleg.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat bij een aantal regiokorpsen van de politie de specialistische kennis en ervaring en het materieel, noodzakelijk om vooral op 80 km-wegen adequaat te kunnen optreden tegen verkeersonveilig gedrag, verdwijnt;

van oordeel, dat dit negatieve gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid;

verzoekt de regering te bevorderen dat de noodzakelijke kennis, ervaring en materieel beschikbaar blijft en ook daadwerkelijk ingezet wordt ten behoeve van de verkeersveiligheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden H.G.J. Kamp, Van Heemst, Van 't Riet, Dankers, Van den Berg, Stellingwerf, Rosenmöller en Verkerk.
Zij krijgt nr. 29 (22100).

De heer **Kamp** (VVD): Het "keep your lane"-systeem zou op vele drie-baanswegen ingevoerd kunnen worden. In de evaluatienota is ook aangekondigd dat hiermee een proef zou worden genomen. De minister heeft nu gezegd af te zien van het nemen van een proef. Dat is haar bevoegdheid. Ik zal nu zelf moeten bezien of de argumenten om de proef toch wel degelijk te nemen voldoende sterk zijn. Mocht dat het geval zijn, dan zal ik eventueel met een voorstel op dat punt komen.

Voorzitter! Ik wil nog graag iets tegen mevrouw Dankers zeggen naar aanleiding van haar motie, die ik heb medeondertekend. In de motie staat dat de ondertekenaars ongevraagde beleidsadvisering door de Transportongevallenraad willen laten geschieden. Ik had daarbij in gedachten dat het ging om de veel voorkomende kleine ongevallen. Ik vind dat je los van een incidenteel ongeval een advies moet kunnen vragen over ongevallen die veelvuldig op de weg voorkomen. Het moet mogelijk zijn daarnaar een onderzoek in te stellen en op grond van dat onderzoek een advies te geven.

Ik heb het punt van de ongevraagde advisering nader beoordeeld. Toen ik mevrouw Dankers zei dat ik haar motie mede zou ondertekenen, is dit punt onvoldoende in beeld geweest. Ik kan mijn handtekening onder haar motie niet handhaven. Aan haar mijn verontschuldiging voor mijn onduidelijkheid op dat punt.

Mevrouw **Dankers** (CDA): Misschien mag ik dit punt nog even verduidelijken. In de tekst van de motie is teruggegrepen op een motie die in 1993 is aangenomen. In mijn ogen spreekt het voor zichzelf, en ik denk dat dat ook voor andere woordvoerders geldt, dat een kamer van de Transportongevallenraad zich vooral daarmee zal bezighouden. De tekst die er stond, wordt gehandhaafd.

De heer **Kamp** (VVD): Dat begrijp ik. Ik hoop dat mevrouw Dankers van mij wil accepteren dat ik tevreden ben met het antwoord van de minister, die van mening is dat ook de veel voorkomende kleinere ongevallen onderzocht moeten worden en dat ook daarover advies moet kunnen worden gegeven. Daarom zal ik die motie niet medeondertekenen.

Dan heb ik nog een tweede opmerking aan het adres van mevrouw Dankers. Zij heeft mij gezegd dat ik niet laatdunkend moet spreken over mensen die werken in schaal 1. Dat heb ik ook niet gedaan. Ik heb slechts willen zeggen dat voor het aanhouden van mensen die te hard rijden op wegen waar een maximumsnelheid geldt van 80 km/uur en voor het omgaan met die overtredingen, een werkniveau en een niveau van kennis en ervaring gewenst zijn die zich niet verhouden met schaal 1. Daarom denk ik dat het door mevrouw Dankers noemen van die Melkert-banen in relatie tot dit werk geen gedachte is die in de praktijk haalbaar is.

Mevrouw **Dankers** (CDA): De heer Kamp heeft mij weer verkeerd begrepen. Het was namelijk niet mijn intentie om dit soort functionarissen aanhoudingen te laten verrichten. Het was mijn bedoeling ze de elektronische controle te laten verrichten.

De heer **Kamp** (VVD): Zo werkt het niet. Het gaat er juist om bij snelheidsovertredingen de pakkans

te verhogen. Het is natuurlijk prachtig als alles via de wet-Mulder kan worden geregeld. Maar het meeste effect wordt bereikt door iemand direct en in persoon met zijn foute rijgedrag te confronteren. Daar hoort die staandehouding bij en ook het omgaan met die mensen. Daar doelde ik vooral op toen ik sprak over actiever optreden op wegen waar een maximumsnelheid van 80 km/uur geldt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Centraal in het debat van vandaag stond de handhaving door de politie. De aandacht voor die kwestie is naar mijn mening gerechtvaardigd. De minister had op dit punt een boodschap en zij zei met nadruk dat zij op haar niveau en wij op ons niveau aandacht moeten besteden aan het integrale veiligheidsbeleid. Het verkeer moet daarvan wel degelijk een onderdeel zijn.

Dan wil ik iets zeggen over het puntenstelsel. Het is jammer dat ter zake van de cumulatie van overtredingen, dus ter zake van de herhaling of de recidive, in het kader van de wet-Mulder nu niets geregeld kan worden. Naar onze mening is het belang van de wet-Mulder gelegen in de administratieve afdoening van de overtreding. Dat is een belangrijk punt. Daarom willen wij de wet-Mulder handhaven. Ik denk in dit verband ook aan de toepassing van het strafrecht. Ik heb begrepen dat in dezen de keus bij de rechter ligt. Hij kan bepalen of de Wegenverkeerswet blijft gelden of dat gebruik wordt gemaakt van het strafrecht. Op dit punt wil ik graag een verduidelijking van de minister. Voor mij is deze kwestie namelijk nog onduidelijk en ik vraag mij af hoe men in de praktijk tot effectiviteit kan komen.

Vervolgens wil ik iets zeggen over de beleidsadvisering. Naar mijn mening wordt het idee van een vierde kamer hier breed ondersteund. Met name de aanbevelingen en de adviezen zouden door de vierde kamer moeten worden uitgebracht. Bij de keus voor een Transportongevallenraad gaat het om een ingewikkelde uitwerking. Ik gaf eerder al aan, dat men eigenlijk alleen bij de Nederlandse Spoorwegen voor zo'n raad is. Bij de luchtvaart en de scheepvaart is men er niet voor en ook met de binnenvaart zou je problemen krijgen. In dit verband is ook gesproken over het

tuchtrecht. Hierover hebben ons verschillende brieven bereikt. Ik neem aan dat de minister binnenkort met een voorstel komt en dat wachten wij af. Misschien kan de minister ons zeggen op welke termijn wij dat voorstel kunnen verwachten. De voorwaarde die de Kamer stelt is dus, dat het idee voor de vierde kamer, de kamer voor het wegverkeer, in dat voorstel wordt verwoord. Wij zijn van mening dat het van belang is, dat ook bij de scheepvaart en de luchtvaart voor het instellen van die kamer een draagvlak aanwezig is. De problemen die door vertegenwoordigers van die sector zijn aangekaart, dienen ook door de minister goed belicht te worden. Met name wat de luchtvaart betreft is de Europese Commissie genoemd.

Voorzitter! Ik heb wel degelijk een onderscheid willen aanbrengen tussen de publiekrechtelijke en private adviesorganen. De minister sprak in dit verband over integraliteit en wat meer samenwerking. Naar mijn mening is er voor deze boodschap wel degelijk aandacht. Dat is ook door de verschillende organen aangegeven. Wat meer samenwerking zou de adviesfunctie alleen maar ten goede kunnen komen.

Over het inhaalverbod voor vrachtauto's wordt al enkele jaren gesproken. Verschillende moties zijn erover ingediend en vervolgens aangehouden. Thans wil ik hierover de Kamer de volgende motie voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het selectief inhaalverbod voor vrachtwagens een grote bijdrage kan leveren aan de vermindering van files en aan de vergroting van de verkeersveiligheid;

overwegende, dat de Kamer zich in 1993 positief heeft uitgesproken voor zo'n inhaalverbod;

vraagt de minister maatregelen te nemen zodat het selectieve inhaalverbod voor vrachtauto's werkelijkheid kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van 't Riet, H.G.J. Kamp, Valk, Van den Berg, Stellingwerf en Dankers. Zij krijgt nr. 30 (22100).

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Als ik de minister goed heb begrepen, zei zij in verband met dergelijke maatregelen: dan moet ik overal zesbaanssnelwegen aan laten leggen. Is mevrouw Van 't Riet daar voor?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De minister zei dat naar aanleiding van het idee van "keep your lane".

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nee, ook ter zake van het inhaalverbod voor vrachtwagens speelde deze opmerking een rol. Ik neem echter aan dat u zoiets niet wilt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Absoluut niet! Ik meen dat de minister bij het maken van haar opmerking sprak over de A16. Volgens haar zou bij die weg het invoegen een probleem zijn vanwege de korte invoegstroken. Daarom pleit ik in deze motie ook voor een flexibel systeem. Men zou dus trajecten in aanmerking moeten nemen waarvoor de maatregel gewenst is. In mijn betoog heb ik ook gezegd, dat je de borden met de bewegwijzering die boven de wegen hangen, daarvoor kunt gebruiken.

Voorzitter! Ik vind het goed dat de minister ter zake van de brom- en snorfietsen Europa de wacht aanzegt. Het is erg aardig dat zij heeft opgemerkt tot het eind van het jaar te willen wachten en dat zij daarna zelf iets gaat doen.

Ik denk nog aan de alcoholcontrole. De motie erover heb ik medeondertekend. Naar mijn mening is dit punt voldoende besproken. Er zijn in de Kamer verschillende invalshoeken. De een zegt dat het 0-percentages voor iedereen moet gelden, maar de ander zegt dat dat voor de beroepsgroep moet gelden. Mijn fractie opteert meer voor het laatste.

De minister heeft niet geantwoord op de opmerkingen over de intelligente c.q. variabele snelheidsbegrenzer. Op dit punt wil ik de Kamer de volgende motie voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de oorzaak van verkeersongevallen meestal ligt in het te hard rijden door de weggebruikers;

van oordeel, dat door middel van flexibele beïnvloeding van de snelheid veel ongevallen voorkomen kunnen worden;

van oordeel, dat intelligente snelheidsbegrenzers hieraan kunnen bijdragen;

verzoekt de minister een pilotproject te starten waar geëxperimenteerd kan worden met de intelligente snelheidsbegrenzer in personenauto's,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van 't Riet, Stellingwerf, Van den Berg, Verkerk, Rosenmöller en Dankers. Zij krijgt nr. 31 (22100).

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik dank de minister voor de beantwoording. In die beantwoording werd een aantal zaken in de richting van de minister van Justitie geschoven. Misschien moet dat voor ons aanleiding zijn, haar bij het volgende debat te betrekken, opdat wij iets directer zaken kunnen doen.

Ik hoop dat de minister haar coördinerende, stimulerende en initiërende rol op het belangrijke terrein van de verkeersveiligheid in de komende jaren zal waarmaken. Ik zal haar daaraan houden, onder erkenning van het feit dat de verantwoordelijkheden voor een deel centraal en voor een ander deel decentraal liggen.

Er is onderzoek aangekondigd inzake het puntenstelsel. Wij wachten de afronding daarvan af. Een van de alternatieven voor het puntenstelsel is het volgende voorstel. Als iemand de maximumsnelheid met 50 km/uur of meer overschrijdt, moet inneming van het rijbewijs aan de orde kunnen zijn. Voor de snelwegen lijkt mij dit een haalbare kaart, maar voor de wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur en 80 km/uur moet

een andere weg worden bewandeld. Ik geef er de voorkeur aan, niet te wachten op het wetsvoorstel. Ik leg de Kamer alvast de volgende uitspraak voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de meeste verkeersongevallen plaatsvinden op zogenaamde 50 en 80 km-wegen;

overwegende, dat een overschrijding van de snelheidslimiet met 50 km/uur op deze wegen leidt tot onaanvaardbare risico's;

verzoekt de regering haar voorstel zo aan te passen dat invordering van het rijbewijs mogelijk wordt bij overschrijding van de maximumsnelheid met 50%,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 32 (22100).

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Voorzitter! Ik kom op het alcohol-beleid. Ik heb de motie van collega Valk medeondertekend, maar uit mijn interrupties in het betoog van de minister zal duidelijk zijn dat mijn fractie opteert voor zoveel mogelijk of alle weggebruikers in de richting van 0% alcohol. In het kader van gelijkberechtiging is dat de goede weg. Zoiets schaadt de handhaving niet. Ik geloof echt in een en/en-benadering.

Voorzitter! Mijn laatste opmerking gaat over de fiets. De Kamer heeft in 1980 zeer breed een motie aanvaard. De situatie is echter ongewijzigd. Er zijn adviezen verschenen van zeer respectabele organisaties als de Raad voor de verkeersveiligheid, de ENFB en Veilig Verkeer Nederland. De Kamer is geen knip voor de neus waard als zij daar na een jaar of vijftien geen vervolg aan wil geven. Ik heb een uitspraak hierover zeer omzichtig geformuleerd.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het gebruik van de fiets gestimuleerd dient te worden en een gelijkwaardige positie van fietsers in de verkeersregels hieraan kan bijdragen;

overwegende, dat de Kamer reeds in 1980 bij motie heeft uitgesproken dat de regel rechts voorrang ook voor het langzame verkeer moet gelden;

verzoekt de regering nog dit jaar met een voorstel te komen voor het realiseren van rechts voorrang voor fietsers met daarin opgenomen een tijdpad voor de feitelijke invoering,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 33 (22100).

De heer Verkerk (AOV): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar antwoorden. Ik ben erover verheugd dat gewerkt wordt aan een vierde MPV. Ik leg de Kamer de volgende uitspraak voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het Meerjarenplan verkeersveiligheid 3 in 1995 afloopt;

overwegende, dat de veiligheid van ouderen en gehandicapten in het MPV 3 onvoldoende aandacht krijgt;

verzoekt de regering in het komende MPV 4 een specifiek beleid te formuleren ten aanzien van de veiligheid van ouderen en gehandicapten,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 34 (22100).

De heer Stellingwerf (RPF): Voorzitter! De motie over de voorrangsregels voor de fiets en de motie over de 50% hadden wij zelf in kunnen dienen. Wij zijn blij dat de heer Rosenmöller dat gedaan heeft. Voor het proefproject met de snelheidsbegrenzer hadden wij in eerste instantie een motie gemaakt, maar wij hebben besloten aan te haken bij D66. Wij hebben nog een vraag over de beleidsmatige aandacht voor voetgangers. Wij zouden concreet van de minister willen horen of zij daar meer aandacht aan wil besteden in de nieuwe nota over verkeersveiligheid die zij heeft toegezegd.

Tot slot merk ik nog op dat de ongevallenregistratie nodig is. Inzicht in de aard van de ongevallen vinden wij dringend gewenst. Op dat punt dien ik een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat het gebruik van communicatie-apparatuur door weggebruikers explosief toeneemt;

overwegende, dat er nauwelijks wetenschappelijk gefundeerd inzicht bestaat in de mogelijke veiligheidsrisico's van deze ontwikkeling;

verzoekt de regering onderzoek te verrichten naar de gevolgen voor de verkeersveiligheid van het sterk toenemend gebruik van communicatie-apparatuur door weggebruikers en de Kamer te informeren over de uitkomsten van dit onderzoek,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Stellingwerf, Valk, H.G.J. Kamp, Rosenmöller en Dankers.

Zij krijgt nr. 35 (22100).

De heer Van den Berg (SGP): Voorzitter! Ik zal u geruststellen. Ik dien geen motie in. Er zijn er al zoveel ingediend. Ik dank de minister voor haar beantwoording. Ik stel het op prijs dat zij duidelijk heeft toegezegd dat prioriteit gegeven moet worden aan de verkeersveiligheid. Ik heb er vertrouwen in dat dit

in de komende beleidsnota zal worden waargemaakt. Wanneer denkt de minister met die nota te komen? Dat mag in mijn ogen niet te lang duren. Mijn tweede vraag in dit verband is: wil de minister toezeggen dat ook op dit punt met name de financiële paragraaf goed bekeken wordt? Ik meen dat ook financieel meer prioriteit aan de verkeersveiligheid moet worden toegekend.

Wat het alcoholprobleem betreft, blijkt mijn opstelling uit de ondertekening van de motie van de heer Valk. Ook ik ben van mening dat wij niet naar specifieke maatregelen voor beroepsgroepen toe moeten, maar dat er verscherpte algemene normen moeten komen. Dat is ook voor de handhaving van verkeersveiligheid een gunstig element.

Tot slot wil ik melden dat ik blij ben dat de minister, zij het onder druk van de Kamer, heeft toegezegd dat er een vierde kamer komt in de raad voor de transportveiligheid voor het wegverkeer. Ik vind dat een belangrijke zaak. Ik betreur het echter dat de minister nog steeds een kunstmatige scheiding aanbrengt tussen de beleidsadvisering en onderzoek en expertise op dat terrein. Ik zou dat een verlies vinden voor de toekomstige veiligheidsbenadering. Ik pleit er dan ook voor, in het verlengde van de op dit punt ingediende motie, om deze rigide scheiding in de definitieve wetgeving niet aan te brengen.

Tweede termijn van de zijde van de regering

Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! Ik dank de Kamer voor haar inbreng in tweede termijn. Het verheugde de Kamer dat ook ik de verkeersveiligheid een warm hart toedraag. Wij moeten met elkaar proberen het beleid ter zake maatschappelijk een breder draagvlak te geven. Dat betekent dat individuen, andere overheden en de handhavers van het beleid meer dan op dit moment het geval is bij het overleg betrokken moeten worden. Misschien blijkt de zorg van de Kamer op dit punt ook uit de grote hoeveelheid moties die zijn ingediend, waarover ik straks een oordeel zal geven.

Op een aantal vragen was ik nog niet ingegaan. Dat spijt mij. Het heeft wellicht te maken met het grote aantal vragen en de grote verscheidenheid van de vragen.

De heer Van Heemst heeft in eerste termijn gesproken over de verkeerssignalering. Verkeerssignalering is niet uitsluitend een zaak van verkeersveiligheid. Verkeerssignalering wordt voor het grootste deel in de plaats gesteld van een investering in de capaciteit van het wegennet. Uit alle onderzoeken blijkt ook dat dankzij verkeerssignalering de capaciteit van het wegennet behoorlijk opgerekt kan worden. De keuze is dan: investeren in verkeerssignalering of in het werkelijk uitbreiden van het weggennet, bijvoorbeeld rond de grote steden. Mijn voorkeur gaat ernaar uit om te kiezen voor verkeerssignalering om andere capaciteitsuitbreiding te voorkomen. Dat het vervolgens ook nog werkt in de sfeer van verkeersveiligheid is zeker meegenomen. Dat is wel degelijk het geval, met alle punten en komma's die er vervolgens bij geplaatst kunnen worden. Ik denk aan de situatie waarin het signaal van de 50 km nog blijft branden. Dat is overigens meestal gedurende een paar minuten, maar als je daar toevallig net bent, geeft dat ergernis. Natuurlijk moeten de zaken zoveel mogelijk verbeterd worden in de toekomst. Als mensen zich meer aangesproken voelen door een filesignaal dan door "50 km", dan zullen we dit bij het doen van nieuwe investeringen of aanpassingen veranderen. Ik blijf verkeerssignalering echter een belangrijk middel vinden om de files te bestrijden, een zo groot mogelijke capaciteit van het bestaande wegennet te verkrijgen en de verkeersveiligheid te verbeteren. Ik heb daarom ook niet zoveel behoefte om verder onderzoek te doen. Er is al voldoende onderzoek naar gedaan, vooral waar het de capaciteitsvergroting betreft. Dat is nog steeds de voornaamste reden voor deze belangrijke investeringen.

De heer Kamp en mevrouw Van 't Riet hebben terecht gezegd dat ik bij het antwoord over de Transportongevallenraad niet ben ingegaan op het tuchtrecht en de wensen van andere raden. Ik heb respect voor het feit dat de Raad voor de luchtvaart en de Raad voor de scheepvaart geen behoefte hebben aan deze Transportongevallenraad. Desondanks ben ik tot een andere keuze gekomen. Ik ben er namelijk van overtuigd dat het onder één koepel brengen of de samenwerking bevorderen tussen de verschillende kamers, een verbetering van het

ongevalsonderzoek in de verschillende sectoren met zich mee kan brengen. Er bestaat zeker een bepaalde algemene deskundigheid op het terrein van ongevals-onderzoek, of dit nu ongevallen in de scheepvaart, bij de spoorwegen, in de luchtvaart of zelfs op de weg betreft. Andere landen zijn ons hierin ook voorgegaan. Er kan zeker sprake zijn van bevruchting wederzijds. Natuurlijk wil iedereen graag de eigen identiteit boven tafel houden. Dat moge uit het hele debat ook blijken. Maar dit betekent niet dat je niet tot een andere keuze kunt komen. Ik vind dat deze keuze vanwege voldoende redenen gemaakt kan worden, ook naar het voorbeeld van andere landen.

Er wordt op het ogenblik een onderzoek verricht of in de scheepvaart het tuchtrecht moet blijven bestaan. Ik aarzel hier zeer over. Volgens mij moeten we het tuchtrecht, evenals bij de luchtvaart en de spoorwegen, bij de normale rechter onderbrengen. Hoe dan ook, het mag in ieder geval niet meer in de Transportongevallenraad gebeuren. Er hoort een strikte scheiding te zijn tussen ongevals-onderzoek en tuchtrecht. Misschien kunnen degenen die dit allemaal niet gevolgd hebben, de geschiedenis van de luchtvaartongevallenwet ter zake nalezen. In feite geldt hetzelfde wat voor de luchtvaart geldt, voor de scheepvaart.

Ik kan misschien meteen mijn oordeel geven over de moties over de instelling van een raad voor de transportveiligheid. Wat mij betreft heet de raad nog steeds de Transportongevallenraad. Ik beluister bij de Kamer een grote wens om tot een vierde kamer te komen. Ik wil deze wens wel honoreren, maar dan moet deze Kamer zich wel beperken tot ongevalsonderzoek, of dit nu ongevalsonderzoek is naar aanleiding van een groot wegongeval of naar aanleiding van veel voorkomende ongevallen. Ik kan me hierin vinden. Ik wil echter niet opnieuw een integrale Raad voor de verkeersveiligheid terugvinden in een kamer onder de Transportongevallenraad. In dat geval zal ik de vierde kamer niet instellen. Ik houd me dan namelijk niet meer aan wat we afgesproken hebben, namelijk dat we tot integrale beleidsadvisering zullen overgaan. Ik vind dat de integrale beleidsadvisering thuishoort onder de Raad voor verkeer en waterstaat,

waar ook deskundigheid op het terrein van de verkeersveiligheid thuishoort evenals adviezen over de strategische beleidsadvisering inzake de verkeersveiligheid. De Kamer spreekt aanstaande donderdag met de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken over het veel bredere terrein. Ik zou het prima vinden als het terrein nog verder verbreed zou kunnen worden naar integrale veiligheid. We moeten echter oppassen dat we straks geen twee raden overhouden waarbij in beide de strategische beleidsadvisering thuishoort. Daar zou ik bezwaar tegen hebben.

Ik heb de heer Kamp geen antwoord gegeven op zijn vraag over de eigen verklaring. Naar aanleiding van het rapport van de heer Scherpenhuizen hebben we besloten om niet de eigen verklaring om te zetten in een keuring. De kosten en baten wogen absoluut niet tegen elkaar op. Wij constateren dat er bij de verzekeraars een toenemende belangstelling bestaat om deel te nemen aan verkeersveiligheidsprojecten. De wijze waarop dat kan gebeuren, is niet zo gemakkelijk aan te geven, maar als het kan, zullen wij hen erbij betrekken.

Voorzitter! De motie-Valk c.s. op stuk nr. 24 is inmiddels op drie verschillende wijzen geïnterpreteerd. Ik dring er bij de Kamer op aan, een duidelijke uitspraak te doen. Ik concentreer mij liever op een verdere intensivering van de handhaving dan op het nu veranderen van de regels.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Op deze gemeenschappelijke noemer konden wij elkaar vinden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De motie wordt verschillend geïnterpreteerd. Ik ben in het geheel niet voor een voorstel. Een andere reden om er niet voor te zijn, is de discussie op Europees niveau over harmonisatie. Een aantal landen heeft het promillage gesteld op 0,8. Wij doen er alles aan om een promillage vast te stellen van 0,5. Het voorstellen van weer een ander promillage maakt mijn verhaal inzake harmonisatie niet zo sterk. Ook om die reden ontraad ik aanvaarding van de motie.

De heer **Valk** (PvdA): In de motie wordt niet ingegaan op het handhavingsvraagstuk. De minister krijgt enige vrijheid, zelf met de nodige creativiteit voorstellen te

formuleren aan de Kamer. Ten aanzien van de volgorde zou gedacht kunnen worden aan de in de motie aangebrachte volgorde, namelijk voor alle weggebruikers dan wel voor bepaalde categorieën.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb van een andere woordvoerder weer een andere opvatting gehoord. Ik verzoek dan ook om een wat duidelijker motie in te dienen, vooral omdat mijn voorkeur er niet naar uitgaat, het promillage aan te scherpen. Mijn voorkeur gaat uit naar een intensivering van de handhaving.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De minister ontraadt aanvaarding van deze motie. Komt zij daarop terug als de Kamer een eenduidige motie indient?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ontraad aanvaarding ervan, omdat mijn prioriteit ligt bij intensivering van de handhaving en omdat de Europese harmonisatie door het voorstellen van een nog lager promillage in het geheel niet meer haalbaar zal zijn. Over een andere motie zal ik mijn mening geven als zij er ligt en ook is aangenomen. Ik adviseer, de motie niet aan te nemen omdat ik andere prioriteiten heb. Zij is vanwege de onduidelijkheid ook niet uitvoerbaar.

Voorzitter! Ik kom op de motie op stuk nr. 25. Ik heb mijn uiterste bezorgdheid geuit over de handhaving. Ik zal proberen, met mijn collega's voorstellen te formuleren. Mocht het nodig zijn, dan zal ik vragen of mijn collega van Justitie nog op deze motie wil reageren, alvorens zij in stemming komt.

De motie op stuk nr. 26 is overbodig, omdat zij een ondersteuning inhoudt van het beleid. Er hoeven naar mijn mening geen moties aangenomen te worden over zaken die ik vind of wil. Ik zal echter mijn collega van Justitie vragen, ter zake een reactie te geven.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik heb willen aangeven dat u wat moeizaam in het hele krachtenveld van Binnenlandse Zaken en Justitie moet opereren. Ik ken die discussies wel en in die zin biedt de motie een zeer nuttige steun om daarbij handig en verstandig te werk te kunnen gaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik

moet zeggen dat ik vooralsnog geen moties als steun nodig heb voor zaken die ik bij Binnenlandse Zaken en Justitie moet bevechten. Ik heb uw mening heel goed gelezen en ik zal proberen om daar mede namens de collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken een schriftelijke reactie op te geven voordat de motie in stemming komt. Naar mijn volle overtuiging zullen ook zij de motie overbodig vinden, omdat wij allen belang hechten aan de handhaving van de verkeersveiligheid.

Dan de motie op stuk nr. 27. Dat is echt een overbodige motie. Ik moet die motie dan ook echt overbodig verklaren en ik wil het aannemen van die motie ook ontraden. Ik heb twee weken geleden samen met Zeeland en alle partners de intentieverklaring getekend. Er is dus geen sprake meer van vrijblijvendheid. Men kan beginnen voor zover het zaken betreft die binnen de normale begroting vallen. Alleen de extra middelen moeten op de begroting van volgend jaar worden gezocht. Ik heb mevrouw Dankers en alle andere woordvoerders niet bij de behandeling van de begroting voor Verkeer en Waterstaat horen vragen om op dat moment voor dit jaar extra middelen beschikbaar te stellen. Dan vind ik het iets te makkelijk om daar nu een motie over aan te nemen. Die motie vind ik dus sterk overbodig en ik wil het aannemen daarvan sterk ontraden.

Dan de motie op stuk nr. 28. Ik ben uiteraard graag bereid om met de autobranche te overleggen over een grotere verbreiding van veiligheidsvoorzieningen. Ik zal met mijn collega van Financiën spreken over het punt van de belastingen. De kans op succes daarbij kan ik echter niet zo goed inschatten. Sterker nog: ik heb daar zo mijn aarzelingen over. Als het algemene aanvullende veiligheidsvoorzieningen zijn, kan dit niet, want die behoren in het voertuigreglement te worden opgenomen. Dat is inmiddels Europees geregeld en dat betekent dat ik geen extra zaken kan opnemen, ook niet voor de kleinere auto's. Wat het stimuleren van extra aanvullingen betreft – dat zal toch op individuele basis moeten gebeuren – hoeft volgens mij, voor zover het applicaties zijn die buiten de standaardauto vallen, geen BPM maar alleen BTW te worden betaald. Ik kan mij dus niet goed voorstellen dat ook daarvan vrijstelling moet

worden verleend. Ik zou het overigens het plezierigst vinden als zoveel mogelijk van die echte goede maatregelen gewoon standaard in het voertuigreglement worden opgenomen. Daar moeten wij ons met z'n allen sterk voor maken in Europa. Ik zal op dit punt nog een reactie geven, mede namens mijn collega van Financiën, voordat de motie in stemming wordt gebracht.

Ik moet zeggen dat ik het volstrekt eens ben met de inhoud van de motie op stuk nr. 29, omdat die overeenkomt met de strekking van mijn beantwoording. Ik kan niet anders zeggen dan dat de motie dus overbodig is. Ik heb niet zoveel behoefte aan moties die uitspreken wat ik zelf al heb gezegd. Ook datgene wat ik zojuist in antwoord op de vragen heb gezegd, zal ik natuurlijk bespreken met mijn collega's van Binnenlandse Zaken en van Justitie. Dat heb ik overigens al eerder gedaan en zij hebben dezelfde overtuiging. Ook deze motie is dus overbodig en ik moet haar alleen al daarom ontraden.

Dan gaan wij naar de motie op stuk nr. 30 over het selectieve inhaalverbod. Ik herhaal mijzelf wederom: ik heb volgens mij gezegd dat ik voorstander ben van een selectief inhaalverbod, dat ik dat in de komende tijd op een aantal wegen ga instellen en dat wij op dit moment onderzoeken op welke wegen dat moet en kan. Die motie wordt dus al uitgevoerd voordat zij in de Kamer in stemming wordt gebracht. Ook deze motie moet ik dus vanwege de overbodigheid ontraden.

Dan komen wij op de motie op stuk nr. 31 over de intelligente snelheidsbegrenzer. Er wordt gevraagd om een pilotproject. Alvorens ik daar eventueel toe overga, zal de Kamer op de hoogte worden gesteld van de kosten van het project, omdat ik geen pilotprojecten wil toezeggen voordat ik zicht heb op de omvang van de kosten voor de rijksbegroting. Vooralsnog is hier namelijk geen geld voor gereserveerd. Ik zal de Kamer hiervan dus op de hoogte brengen. Wij weten overigens dat de technologie inmiddels beschikbaar is en wij volgen de ontwikkelingen op dit gebied nauwlettend, waarbij ik niet alleen kijk naar dit soort zaken, maar ook naar andere mogelijkheden om de elektronica in de auto te gebruiken. Wij moeten ons wel goed

realiseren dat je praat over een investering in 5 miljoen auto's. Dit soort zaken valt niet eventjes te regelen.

Over de motie op stuk nr. 32 wil ik het volgende zeggen. Het wetsvoorstel is al ingediend. Ik wil de heer Rosenmöller dan ook vragen om nu geen motie in te dienen, maar straks een amendement in te dienen op het moment dat het wetsvoorstel door de Kamer behandeld wordt.

De motie op stuk nr. 33 heeft voorrang voor rechts als onderwerp.

De heer **Kamp** (VVD): De motie van de heer Rosenmöller gaat dus over "voorrang voor rechts"?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja! De heer Rosenmöller wil haast maken met een voorstel om ook voor fietsers de regel van voorrang voor rechts in te voeren. Ik wil hem sterk ontraden om nu te pleiten voor een datum van invoering. Ik wil een en ander af laten hangen van de ontwikkelingen ter zake van het verbeteren van kruisingen binnen gemeentes. Daar speelt het probleem voor het grootste deel. Het hangt ook af van de implementatie van "Duurzaam veilig". Ik moet eerst meer zicht hebben op de mogelijkheden van snelle implementatie van "Duurzaam veilig" voordat ik een tijdspad kan geven.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik dacht met deze motie een bruggetje naar de minister te hebben geslagen. Zij wil de invoering afhankelijk maken van een aantal randvoorwaarden met betrekking tot "Duurzaam veilig". In deze motie vraag ik alleen maar om een invoeringstraject te voorzien van een invoeringstermijn. Dat is toch niet teveel gevraagd? Op het moment dat de minister overwegende bezwaren heeft tegen de motie als zodanig moet zij met gedocumenteerd materiaal van de politie komen. De minister heeft in eerste termijn immers de politie in stelling gebracht bij haar argument dat de zaak anders beoordeeld moet worden. Tot nu toe was altijd voorzien dat het hier ging om een maatregel van verkeersveiligheid. Mij dunkt dat dit bruggetje toch geslagen moet kunnen worden? Hier moeten wij toch enige voortgang kunnen realiseren? Ik hoop dat dit ook voor de collega's een overtuigend argument is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb op dit moment geen zicht op het tijdspad van de feitelijke implementatie van "Duurzaam veilig". Dat maakt het voor mij ook buitengewoon moeilijk om een tijdspad aan te geven bij de implementatie van voorrang voor rechts voor fietsers. Ik wil best nog eens een poging wagen om dit beter te onderbouwen. Op dit moment acht ik mij echter niet in staat om daar een tijdspad voor aan te geven.

Ik kom toe aan de motie op stuk nr. 34. In nota's over verkeersveiligheid hebben wij altijd aandacht geschonken aan doelgroepen. Ik vind dat ouderen vallen onder de normale risicogroepen. Ik vind ouderen in het verkeer niet specifiek een probleem opleveren, laat staan dat wij specifiek allerlei beleid op ouderen moeten gaan zetten. Voor zover het nodig is en de ouderen een bepaalde risicogroep vormen, zullen wij daar in het vierde MPV zeker aandacht aan besteden. Het gaat mij te ver om een apart hoofdstuk aan de ouderen te besteden. Ik kan dan nog wel andere risicogroepen noemen. Zo lopen jongeren veel meer gevaar in het verkeer.

De heer **Verkerk** (AOV): Er wordt in de motie nog een categorie genoemd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Naar mijn informatie lopen gehandicapten absoluut niet heel veel meer risico in het verkeer dan andere verkeersdeelnemers. Zij horen bij de risicogroepen voor zover er risicogroepen zijn. Als zij voetganger zijn, lopen zij extra risico. Dat lopen ouderen en jongeren ook. Wij moeten voetgangers beschermen. Ook fietsers moeten wij beschermen. Wij moeten de zwakke verkeersdeelnemers beschermen tegenover de sterke deelnemers. Dat is echter niet per saldo altijd uit te splitsen in verschillende leeftijdscategorieën.

De motie op stuk nr. 35 vraagt om onderzoek. Het vragen naar het onderzoek is natuurlijk prachtig. Ik zal echter eerst laten weten wat het onderzoek kost voordat ik het uit kan laten voeren. Ik moet bezuinigen op de onderzoeksposten op mijn ministerie. Een en ander zal dus afgezet moeten worden tegen ander onderzoek. Ik zal graag de Kamer bij de begroting voor 1996 het totale onderzoeksbudget voorleggen, met de mogelijkheid om dan zelf de

keuze mee te maken en aan te geven wat er geschrapt moet worden uit de onderzoeksposten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Valk die zijn motie op stuk nr. 24 wil wijzigen.

De heer **Valk** (PvdA): Voorzitter! De minister vroeg om helderheid inzake de motie op stuk nr. 24. Die helderheid willen wij haar verschaffen door in de laatste zin de woorden "dan wel voor bepaalde categorieën" te schrappen.

De **voorzitter**: Ik noteer dat de woorden "dan wel voor bepaalde categorieën" uit de laatste zin van de motie op stuk nr. 24 zijn geschrapt en ik constateer dat daardoor de eenduidigheid van deze motie is toegenomen. De minister heeft haar mening hierover reeds gegeven.

De gewijzigde motie krijgt nr. 36 (22100).

Ik veronderstel dat het verslag van dit overleg woensdag aanstaande wordt vastgesteld en dat dan volgende week dinsdag over de ingediende moties kan worden gestemd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is afhankelijk van de brieven die de minister heeft toegezegd met betrekking tot de moties.

De **voorzitter**: Hartelijk dank voor deze aanvulling.

Ik dank alle deelnemers aan dit overleg voor hun bijdragen.

Sluiting 17.10 uur.