

Vergaderjaar 1999–2000

**26 115**

## **Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 1998–2002**

**26 699**

## **Railveiligheid**

**Nr. 14**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 9 december 1999

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> en de vaste commissie voor Justitie<sup>2</sup> hebben op 23 november 1999 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 mei 1999 inzake de financiering van Slachtofferhulp Nederland (26 200 XII, nr. 34);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 juni 1999 inzake verbetering zichtvelden bedrijfsauto's (VW-99-641);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 juli 1999 inzake positionering verkeersveiligheid (26 115, nr. 12);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 juli 1999 inzake inhaalverbod vrachtwagens in de spits (26 115, nr. 13);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 augustus 1999, houdende de kadernota Railveiligheid (26 699);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 augustus 1999 inzake verlaging alcoholpromillage in het verkeer (VW-99-793);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 oktober 1999 inzake aanpak van de verkeersveiligheid onder beginnende (voertuig)bestuurders;**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 november 1999 inzake telefoneren in de auto en verkeersveiligheid (26 115, nr. 6).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Van Gijzel (PvdA), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Van Zuijlen (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Van Bommel (SP), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Hindriks (PvdA).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Crone (PvdA), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Duivesteyn (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (GPV), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Poppe (SP), Buijs (CDA), Van Walssem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Dankers (CDA), Dijkzema (PvdA), Bos (PvdA).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Van de Camp (CDA), Biesheuvel (CDA), Swildens-Rozendaal (PvdA), Kalsbeek (PvdA),

Scheltema-de Nie (D66), Zijlstra (PvdA), Apostolou (PvdA), Middel (PvdA), Van Heemst (PvdA), voorzitter, Dittrich (D66), ondervoorzitter, Rabbae (GroenLinks), Rouvoet (RPF), Van Oven (PvdA), O. P. G. Vos (VVD), Van Wijmen (CDA), Patijn (VVD), De Wit (SP), Ross-van Dorp (CDA), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Halsema (GroenLinks), Weekers (VVD), Van der Staaij (SGP), Wijn (CDA), Brood (VVD). Plv. leden: Balkenende (CDA), Verhagen (CDA),

Wagenaar (PvdA), Arib (PvdA), Van Vliet (D66), Duijkers (PvdA), Kuijper (PvdA), Albayrak (PvdA), Barth (PvdA), Hoekema (D66), Karimi (GroenLinks), Schutte (GPV), Santi (PvdA), Van den Doel (VVD), Rietkerk (CDA), Rijpstra (VVD), Marijnissen (SP), Buijs (CDA), Van Baalen (VVD), Van Blerck-Woerdman (VVD), Oedayraj Singh Varma (GroenLinks), De Vries (VVD), Van Walssem (D66), Eurlings (CDA), Kamp (VVD).

## Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Eurlings** (CDA) wees erop dat het aantal verkeersdoden het afgelopen decennium is gedaald. Het aantal ziekenhuisgewonden en blijvend gehandicapten is echter gestegen. Hij steunde het streven naar een integrale aanpak van de verkeersveiligheid, al moet ervoor worden gewaakt dat verkeersveiligheid daarbij raakt ondergesneeuwd door andere beleidsterreinen. Een meerjarenprogramma verkeersveiligheid kan, ook in de toekomst, dit risico uitsluiten en een integrale aanpak zelfs stimuleren. Hoe wordt de opheffing van de Raad voor de verkeersveiligheid gecompenseerd? De heer Eurlings zag graag dat het Overlegorgaan verkeersveiligheid in de toekomst concrete beleidsadviezen leverde, die de minister eventueel van commentaar zou kunnen voorzien. Positieve gedragsbeïnvloeding is van het grootste belang. Goed onderwijs over verkeersveiligheid is hiervoor cruciaal, maar uit de eerste conclusies van het onderzoek van de Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid (SWOV) blijkt dat hiervan in de praktijk niet veel terecht komt. Wanneer kunnen de definitieve conclusies van het onderzoek worden verwacht? Om te voorkomen dat verkeersonderwijs in de verdrinking raakt, moet het zowel in het primaire als in het secundaire onderwijs een apart leerdoel worden. Kunnen Verkeer en Waterstaat en Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, eventueel in samenwerking met Sociale Zaken en Werkgelegenheid, beleid ontwikkelen om het verkeersonderwijs weer vlot te trekken? In het primaire onderwijs is na het wegvallen van het praktijkexamen verkeersveiligheid een moderne vorm van praktijktraining zeer gewenst. Initiatieven op dit gebied van de ANWB en Veilig Verkeer Nederland zijn zeer toe te juichen. Zal de minister deze activiteiten ondersteunen?

De correctie van onjuist verkeersgedrag door middel van verkeersboetes is de laatste jaren sterk toegenomen en zal nog worden geïntensiveerd. Deze vorm van gedragsbeïnvloeding is nodig, maar veroorzaakt geen fundamentele gedragsverbetering. Het opvoeren van verkeersboetes mag geen doel op zich worden. Een onderzoek is nodig naar de blijvende effecten van de verschillende vormen van verkeerscontroles op het verkeersgedrag, waarbij met name aandacht moet worden besteed aan de effecten van het grote aantal flitsapparaten en het geringe aantal staandhoudingen door politieagenten. Inmiddels is sprake van een scheve verhouding tussen de hoeveelheid radarcontrole en het aantal staandhoudingen, terwijl de laatste in educatieve zin veel effectiever lijken en de mogelijkheid tot controle op alcohol en drugs bieden. Snelheidscontroles zijn nu te veel gericht op de snelwegen, terwijl de 80 km-wegen buiten de bebouwde kom het onveiligst zijn. Ook de grote verschillen in veiligheidscontroles tussen de regio's verdienen aandacht. Ter voorkoming van te snel rijden dient de radarverklikker te worden verboden, zoals in veel Europese landen het geval is. De heer Eurlings riep de minister op om haar mening hierover te herzien.

De verlaging van de alcohollimiet en de invoering van een voorwaardelijk rijbewijs voor beginnende bestuurders kunnen ook een bijdrage aan de positieve beïnvloeding van het rijgedrag vormen. In hoeverre is bij de vormgeving van het voorwaardelijk rijbewijs aansluiting gezocht bij andere EU-landen? Gestreefd moet worden naar een zo groot mogelijke verlaging van het toegestane alcoholpromillage, maar de heer Eurlings noemde het wel van belang om hierbij rekening te houden met de hoeveelheid staandhoudingen die controle mogelijk maken, de natuurlijke oorzaken van verhoging van het alcoholpromillage in het bloed die meting kunnen bemoeilijken en eenheid in Europees beleid. Waarom wordt in de selectieapparatuur bij de alcoholcontroles overigens een marge van 0,7 promille gehanteerd? Als verfijning technisch niet mogelijk is, dan is het wellicht nuttig om een waarschuwing te geven aan mensen die tussen 0,5 promille en 0,7 promille zitten. Hoe zijn de vorderingen van

de werkgroepen, die zijn ingesteld voor het tegengaan van het gebruik van drugs in het verkeer?

Slachtofferhulp Nederland verkeert in financiële problemen. Kan Justitie geen structurele bijdrage leveren, mede omdat de Bond van verzekeraars alleen bereid is om bij te dragen als structureel een bedrag van 1,2 mln. hiervoor beschikbaar is? De subsidie voor doblispiegels voor bedrijfsauto's is een goede zaak, maar door de koppeling aan de APK-keuring dreigt de regeling zeer bureaucratisch te worden. Recentelijk hield de minister een pleidooi voor de controle van verkeersdoden op alcohol en drugs. Dit plan vond de heer Eurlings onzinnig: alleen investeren in goed verkeersonderwijs en het opvoeren van het aantal staandhoudingen draagt bij aan de bevordering van goed verkeersgedrag. Bovendien zijn er al voldoende relevante gegevens bekend over de werking van alcohol en drugs in het verkeer en vormt het plan een aantasting van de principiële integriteit van het menselijk lichaam.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) wees de minister op de bij de begrotingsbehandeling door de Kamer geuite wens om meer geld uit te trekken voor het project Duurzaam veilig. Ook de SER heeft gewezen op de discrepantie tussen het bedrag dat aan verkeersveiligheid wordt besteed en de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen en benadrukte de potentiële baten van investeringen in verkeersveiligheid. Ook de reductie van de maximale snelheidslimiet tot 100 km per uur reduceert het aantal verkeersslachtoffers aanzienlijk. Het is onduidelijk waarom het kabinet het voorstel hiertoe heeft ingetrokken. Hoe is de stand van zaken bij de proeven met de automatische snelheidsbegrenzer in Tilburg? Ook het voorschrift om bromfietzers op de rijbaan te laten rijden, kan slachtoffers schelen. Hoe geven de gemeenten hieraan invulling? Iedereen is het erover eens dat de doblispiegels, die het gezichtsveld van bedrijfsauto's vergroten en zijafscherming zo snel mogelijk moeten worden ingevoerd, maar kennelijk wordt dit door de sector niet goed opgepikt. Wat kan verder worden gedaan om grootschalige invoering te stimuleren?

Volgens een rapport van de TU Delft levert het inhaalverbod voor vrachtwagens tijdens de spits geen positieve, maar juist negatieve effecten op voor veiligheid en doorstroming. Kan de minister op de resultaten van dit onderzoek reageren? Hoe is het gesteld met de versnelde aanpak van de problematiek rond de spoorwegovergangen? In het kader van de railveiligheid kan verder het relatief grote aantal ongelukken met de sneltrams Utrecht-Nieuwegein en Amsterdam-Amstelveen worden genoemd. Wat kan hiertegen worden gedaan en wie is hiervoor verantwoordelijk? Hoe staat het overigens met de evaluatie van de spitsstroken?

De heer Van der Steenhoven wees verder op het plan om alleen voor beginnende automobilisten een alcohollimiet van 0,2 promille in te voeren. De invoering van verschillende categorieën vergroot de onduidelijkheid van het beleid. Een promillage van nul verdient daarom de voorkeur: het is veiliger, gemakkelijker handhaafbaar en duidelijk. Verkeerseducatie in het basisonderwijs levert een grote bijdrage aan de preventie van ongelukken. Kan extra geld worden uitgetrokken voor de financiering van de verscheidene projecten die hiervoor zijn opgezet?

De heer **Van Bommel** (SP) complimenteerde de minister met het behalen van een aantal beleidsdoelstellingen op het gebied van de verkeersveiligheid. De doelstellingen voor het toekomstige beleid blijken ambitieus en dat stemt tot tevredenheid.

Het verdient de voorkeur om het gebruik van de doblispiegel verplicht te stellen; de vervoerder is immers de eerst verantwoordelijke voor de veiligheid rond zijn voertuig en kan daarop worden aangesproken.

Verplichtstelling maakt een subsidie voor het gebruik onnodig. Bovendien kan aan de effectiviteit van een subsidieregeling worden getwijfeld. Het streven naar een maximale winst en de bevordering van veiligheid zijn tegenstrijdige doelstellingen. Er zijn klachten over achterstallig onderhoud bij de NS en een ontoereikende controle van het materieel. Deelt de minister de opvatting dat de railveiligheid hierdoor in gevaar komt? Verder bestaan berichten over onderaannemers die de veiligheidsvoorschriften voor werkers aan het spoor niet al te nauw nemen. Er bestaan een aantal ideeën met betrekking tot de verbetering van de veiligheid bij spoorwegovergangen, maar de betrokken partijen lijken hierbij op elkaar te wachten. Veel voorgestelde maatregelen zijn uiterst kostbaar, maar als zij effectief blijken, dan heeft de minister de taak om de voortgang te stimuleren. Zo is de effectiviteit van automatische dubbele overwegbomen inmiddels voldoende aangetoond; het komt nu aan op de daadwerkelijke uitvoering. Deze maatregel zou ook bij de problematiek rond sneltrams soelaas kunnen bieden. 20% van alle pogingen tot zelfdoding blijkt plaats te vinden op slechts dertien spoorweglocaties. Dit gegeven doet het vermoeden rijzen dat deze locaties door de betrokkenen om welke reden dan ook aantrekkelijk worden gevonden. Welke maatregelen kunnen worden genomen?

De heer Van Bommel was niet principieel voorstander of tegenstander van de verlaging van het toegestane alcoholpromillage bij beginnende bestuurders tot 0,2. Wel is onduidelijk of juist een dergelijke grens effectief is en hoe de handhaving gestalte zal krijgen.

Onder bromfietzers tussen vijftien en zeventien jaar vallen relatief veel verkeersslachtoffers; maatregelen zijn dus noodzakelijk. Van het tegengaan van het opvoeren van brommers en snorfietzen valt het meeste effect te verwachten: te denken valt aan een jaarlijkse keuring van brommers en snorfietzen op snelheid en geluid en de afgifte van een kentekenbewijs.

Langs snelwegen en provinciale wegen is sprake van een wildgroei aan billboards. Tussen opvallende reclame langs de weg en het vóórkomen van ongevallen bestaat mogelijk een relatie. Zijn hierover gegevens bekend? Ter bescherming van de in het verkeer zeer kwetsbare kinderen kan worden gedacht aan een verlaging van de toegestane snelheid rond scholen tot de woonerfsnelheid: 30 km of zelfs 15 km per uur. Ook moeten in de buurt van scholen meer vrijliggende fietspaden komen.

De heer **Stellingwerf** (RPF) pleitte voor een jaarlijkse herdenking van verkeersslachtoffers: op deze wijze kan men de ontwikkeling van een zekere afstandelijkheid met betrekking tot deze problematiek, in de zin van gewenning aan en berusting in het grote aantal doden en gewonden in het verkeer, tegengaan. Uiteraard neemt een herdenking de noodzaak tot concrete maatregelen niet weg: zo blijft een specifiek beleid voor jeugdige bestuurders nodig. De verlaging van het toegestane alcoholpromillage bij beginnende bestuurders tot 0,2 verdient steun, maar waarom wordt die niet voor alle categorieën bestuurders ingevoerd? Ook de invoering van het voorlopige rijbewijs is een optie. Daarbij wordt de bestuurder afgerekend op alle overtredingen die hij in zijn proefperiode heeft begaan, maar lichtere overtredingen, zoals die in het kader van de wet-Mulder worden helaas niet geregistreerd. Kan daarin worden voorzien? Verkeerseducatie op scholen hoeft niet verplicht te worden gesteld, al is enige samenhang en stroomlijning van het beleid van scholen op dit punt wenselijk. Het huidige beleid ter bestrijding van het rijden onder invloed verdient steun, evenals het streven naar harmonisatie in EU-verband. Wel is in de wetgeving rond verkeersveiligheid nog steeds sprake van een discrepantie tussen de aandacht voor alcohol en die voor andere in het verkeer gevaarlijke stoffen, zoals drugs.

De heer Stellingwerf steunde de verhuizing van bromfietzers naar de rijbaan, maar signaleerde verschillen in implementatie van dit beleid

tussen gemeenten. Een uniforme toepassing en duidelijke voorlichting zijn noodzakelijk. De valhelmplicht dient te worden uitgebreid naar snorfietsrijders. Skaters vormen een nieuwe categorie in het verkeer, maar hun status is vooralsnog onduidelijk: juridisch zijn zij voetgangers, maar horen zij eigenlijk niet thuis op het fietspad? Wellicht moet de juridische status van de skater worden gerelateerd aan die van de fietser. De oplossing van de problematiek rond spoorwegovergangen is bijzonder kostbaar, maar verdient een grotere inzet. Op een aantal spoorweglocaties zijn preventieve maatregelen tegen zelfdodingen wel degelijk mogelijk. Passagiervervoer over water lijkt een veelbelovende nieuwe modaliteit, maar de relatief hoge snelheden hierbij vergroten de kans op ongelukken. Is de regelgeving in dezen adequaat?

Naar aanleiding van een motie van de heer Stellingwerf in 1996 is door het ministerie uitgebreid onderzoek gedaan naar de verlichting rond autowegen. De verwarming van asfalt door middel van wegdekcollectoren blijkt volgens onderzoek vele voordelen te bieden. Hoe worden alle resultaten van dit onderzoek en van allerlei nieuwe technologische ontwikkelingen op dit gebied vertaald in beleid?

De heer **Valk** (PvdA) vond het voorstel voor de verlaging van het toegestane alcoholpromillage voor beginnende bestuurders een vooruitgang; wel achtte hij discussie over de precieze toegestane waarde mogelijk. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat de rijvaardigheid al bij een promillage boven 0,2 duidelijk wordt beïnvloed. Dit gegeven vormt een goed argument voor de uitbreiding van dit voorstel tot andere categorieën bestuurders. Een totaal verbod van alcohol achter het stuur werkt preventief, bevordert de duidelijkheid van de regelgeving en vergroot ook de sociale controle.

De heer Valk wilde het voorstel met betrekking tot het post-mortemonderzoek op verkeersslachtoffers niet op voorhand afwijzen; er leven immers nog vele vragen over het precieze aantal verkeersslachtoffers door bedwelmende middelen en over de exacte werking van bepaalde middelen. Voorwaarde hiervoor is echter wel dat de anonimiteit van de slachtoffers wordt gewaarborgd.

De heer Valk bleef voorstander van het verbod op niet-handsfree telefoneren in de auto. Hij vroeg naar de effecten van de voorlichting rond het gebruik van de autotelefoon. Hij herinnerde aan de maatregel van het ministerie van Financiën die was bedoeld om geblindeerde bestelauto's minder aantrekkelijk te maken. Uit cijfers van VVN blijkt nu dat veel ongevallen met bestelauto's worden veroorzaakt door slecht zicht. Wellicht kan misbruik op een andere manier worden voorkomen, bijvoorbeeld door alleen een grijs kenteken toe te staan aan personen die als ondernemer staan geregistreerd.

De financiering van Slachtofferhulp Nederland is na 2001 niet structureel geregeld. Wellicht kan de minister het Verbond van verzekeraars en andere partijen uit het veld, zoals de BOVAG, bij het overleg hierover betrekken. Het inhaalverbod voor vrachtwagens in de filegevoelige perioden is een goede zaak, maar wellicht verdient een generieke invoering van het inhaalverbod voor vrachtwagens aanbeveling. Ten slotte herinnerde de heer Valk eraan dat in 1996 de toenmalige minister van VW een nota over de verkeersveiligheid binnen het openbaar vervoer heeft toegezegd. Met de nota Railveiligheid is deze toezegging slechts gedeeltelijk ingelost; een nadere notitie omtrent de veiligheid van het busvervoer is dan ook wenselijk.

Mevrouw **Giskes** (D66) wees op de initiatieven binnen het ministerie van VW tot integratie van het verkeersveiligheidsbeleid en het infrastructuurbeleid. Wat waren de argumenten om verkeersveiligheid op deze wijze organisatorisch bij het ministerie onder te brengen en wat waren hiervan de budgettaire en personele implicaties?

Uit het SER-rapport Investeren in verkeersveiligheid blijkt dat er geen specifieke groepen zijn gebaat bij een bevordering van de verkeersveiligheid; kosten kunnen derhalve ook niet bij een bepaalde partij in rekening worden gebracht. De SER ziet hierin dan ook bij uitstek een overheidstaak. Hoe reageert de minister op deze stelling? Verder vroeg zij de minister om een verheldering van de wijze van financiering van het bureau Slachtofferhulp.

De verlaging van het toegestane alcoholpromillage bij beginnende bestuurders is een goed initiatief. Wel bestaat nog enige onduidelijkheid over de uitvoering en de handhaafbaarheid van deze maatregel. De uitbreiding van het inhaalverbod voor vrachtwagens naar de uren rond de spits is een goede zaak, maar kent natuurlijk fysieke beperkingen en kostentechnische aspecten. De aanschaf van doblispiegels moet worden gestimuleerd, hoewel uit onderzoek blijkt dat het gedrag van de bestuurder de belangrijkste factor vormt bij de gezichtsveldproblematiek. Een totaal verbod op niet-handsfree telefoneren in de auto is wellicht wenselijk, maar moeilijk handhaafbaar; ontmoedigen en gebieden is waarschijnlijk het maximale wat de overheid kan doen. Graag hoorde mevrouw Giskes enige verduidelijking van de voorstellen met betrekking tot het post-mortemonderzoek. Het voordeel van een grotere kennis omtrent verkeersongevallen moet worden afgewogen tegen het principe van de lichamelijke onschendbaarheid. Daarom kunnen de hiervoor benodigde middelen wellicht beter worden besteed aan preventieve maatregelen.

Bij het spoor zijn vele organisaties betrokken; het is denkbaar dat de railveiligheid hierdoor in het gedrang komt. Misschien kan dit probleem worden opgelost door één organisatie nadrukkelijk verantwoordelijk te stellen voor de veiligheid op en rond het spoor. Ook de veiligheid van de werkers aan het spoor dient de voortdurende aandacht van het ministerie te hebben.

De heer **Niederer** (VVD) was blij met de financiële stimulering van het gebruik van de doblispiegel. Welke andere financiële stimuleringsmaatregelen zijn mogelijk om ongevallen waarbij vrachtauto's zijn betrokken, verder tegen te gaan? De vergroting van de verkeersveiligheid kan een aspect vormen bij de bevordering van de veiligheid in Nederland. Bij het integrale veiligheidsprogramma van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Justitie kan daarom een veiligheidseffectenrapportage naar analogie van de milieueffectenrapportage, worden betrokken. Ziet de minister hiervoor alleen gelegenheid bij infrastructurele projecten of zou de veiligheidseffectenrapportage ook een rol kunnen spelen bij de fabricage van auto's, bestelauto's en vrachtauto's? Aan dit laatste zijn bepaalde kosten verbonden, maar wellicht kunnen de hogere kosten worden gecompenseerd door lagere verzekeringspremies. De heer Niederer ondersteunde het inhaalverbod voor vrachtwagens tijdens de spits. Hoe is de stand van zaken bij de experimenten omtrent het dynamisch inhaalverbod in Limburg en rond de toegezegde proeven met een inhaalverbod op wegvakken met twee maal drie rijstroken? Hij verduidelijkte zijn uitspraken in de pers over de rol van conducteurs bij de sociale veiligheid: net zoals in de politiebranche is gebeurd, zouden conducteurs in het openbaar vervoer op basis van klachten over bejegening van cliënten een beroepscode kunnen formuleren die geldt voor de hele branche. Daardoor kunnen het gezag en de professionaliteit van de branche worden bevorderd en daarmee het gevoel van sociale veiligheid.

De heer Niederer toonde zich vanwege de vele praktische bezwaren geen voorstander van een algehele verlaging van het toegestane alcoholpromillage. Meer uitkomst biedt een vergroting van de pakkans, onder andere door aselecte politiecontroles. Hoe denkt de minister de verlaging van het toegestane alcoholpromillage bij beginnende bestuurders te

handhaven? Is hiervoor voldoende politiecapaciteit en hoe worden de extra kosten gedekt? Verder vroeg hij naar de vorderingen bij de voorlichting rond het gebruik van autotelefoons. Een algeheel verbod op telefoneren in de auto is niet wenselijk: handheld bellen tijdens het rijden moet worden verboden, maar handsfree bellen moet mogelijk blijven. De heer Niederer had de indruk dat de aandacht voor de veiligheid van wegwerkers is verslapt. Wellicht is een nieuwe voorlichtingscampagne op haar plaats. Hoe het ook zij, burgerlijke ongehoorzaamheid van automobilisten wordt soms bevorderd door laks gedrag van wegwerkers. De invoering van een kenteken vormde een onderdeel van het convenant voor brom- en snorfietsen. Wanneer zal aan de uitvoering hiervan gestalte worden gegeven en hoe hoog zijn de kosten voor de burgers? De verkeersveiligheid rond landbouwvoertuigen dreigt bij alle aandacht voor vrachtauto's wat te worden verwaarloosd. Worden hierbij maatregelen als de invoering van kentekens en een rijbewijs overwogen? Het Centraal bureau rijvaardigheidsbewijzen (CBR) is nu een stichting, maar krijgt wellicht de status van ZBO. Gebeurt dit op initiatief van het CBR zelf of van het ministerie?

### **Het antwoord van de regering**

De **minister** wees op de omvang van de problematiek rond verkeersveiligheid en de tragedie die veel verkeersongevallen met zich brengen. Verkeersveiligheid vormt een van de belangrijkste thema's van het totale beleid van het departement van VW: binnen alle beleidssectoren, dus niet alleen bij het beleid rond infrastructuur, is veiligheid bij de beleidsbeoordeling een zeer belangrijke toetssteen. De wijze waarop medewerkers binnen het ministerie zijn ondergebracht, noch de reductie van het aantal medewerkers doet iets af aan de integraliteit en de kwaliteit van het verkeersveiligheidsbeleid.

Ondanks alle vorderingen is er geen reden tot zelfgenoegzaamheid. Voortdurende aandacht voor verkeersveiligheid is derhalve geboden, bij voorkeur niet door middel van meerjarenprogramma's, maar door integrale opname van het veiligheidsbeleid, bijvoorbeeld in het Nationale verkeers- en vervoersplan (NVVP).

De adviezen van het Overlegorgaan verkeersveiligheid worden door het ministerie nadrukkelijk betrokken bij de totstandkoming van nieuw beleid. De advisering door formele overlegorganen vormt uiteraard een systematisch onderdeel van vele aspecten van het beleidsproces, vooral bij wetsvoorstellen en hoofdnota's. Soms nopen efficiëntie en effectiviteit ertoe dat niet alle beleidsvoorstellen gepaard gaan met een zeer uitgebreide advisering.

Bij de bepaling van het curriculum voor basisonderwijs en voortgezet onderwijs zijn afspraken gemaakt over kerndoelen. De precieze inhoud van het onderwijs is, vanwege de vrijheid van onderwijs, ondergeschikt gemaakt aan het bereiken van die kerndoelen. Overwogen moet worden dat het totale onderwijsprogramma niet mag worden overbelast. De overheid moet accepteren dat praktijkonderwijs niet in alle omstandigheden tot de mogelijkheden behoort. Scholen zijn dus autonoom en maken keuzes; de onderwijsinspectie ziet toe op het bereiken van de kerndoelen. Voor verkeerseducatie bestaat voldoende gelegenheid. Tijdgebrek wordt te vaak als gemakkelijk excuus gehanteerd. Tussen scholen bestaan bovendien verschillen in de wijze waarop aan verkeerseducatie inhoud wordt gegeven. Kortom, men mag niet zomaar concluderen dat het huidige verkeersonderwijs veel slechter is dan vroeger. Verkeersonderwijs kan niet worden gefinancierd uit het MIT: dat is formeel bestemd voor investeringen en niet voor andere typen uitgaven. Aan strategieën ter bevordering van veilig verkeersgedrag wordt in het NVVP veel aandacht besteed. Gedragsbeïnvloeding is inderdaad altijd het meest gebaat bij een effectieve handhaving: mensen gedragen zich beter

als de pakkans stijgt. De minister toonde zich voorstander van een verbod op radarverklidders. De basisgedachte dat mensen met technische middelen de handhaving proberen te ontwijken moet worden tegengegaan. Dit is echter een juridisch gecompliceerde zaak; op dit moment wordt samen met Justitie uitgezocht hoe een dergelijk verbod vorm zou kunnen krijgen. In ieder geval mag men geen toevlucht nemen tot symboolwetgeving; in andere landen is daarvan soms wel sprake. Bij de rechtbank in Middelburg loopt op dit moment een belangrijk proefproces over het gebruik van het «laserschild», een apparaat dat de detectie van het kenteken bemoeilijkt. Wanneer de uitkomst hiervan bekend is, zal de minister de Kamer hierover berichten.

De minister was verheugd over de brede steun voor het voorlopige rijbewijs. De ministeries van VW en Justitie hopen in de zomer van 2000 met een definitief voorstel hieromtrent te komen. De uitbreiding van het maximaal toegestane alcoholpromillage van 0,2 naar alle categorieën automobilisten wordt niet overwogen, omdat uit buitenlands onderzoek blijkt dat de invloed van alcohol op de rijvaardigheid van minder ervaren bestuurders het grootst is. Bovendien zou een dergelijke uitbreiding in Europees verband moeten plaatsvinden. Het streven naar Europese harmonisatie in dezen is een moeizame zaak en mag niet leiden tot een stagnatie van het Nederlandse beleid, juist met betrekking tot de automobilisten die in het grootste risico lopen: jonge mannen tussen 18 en 25 jaar. Daarom is het de bedoeling dat de verlaging van het toegestane alcoholpromillage voor beginnende automobilisten wordt gekoppeld aan het voorlopige rijbewijs. Een en ander neemt uiteraard niet weg dat niet drinken voor iedere bestuurder de beste keus is.

Op 20 augustus heeft de minister schriftelijk geantwoord op Kamervragen over het antialcoholbeleid. Daarin stelde zij dat zij voorstander was van post-mortemonderzoek, hoewel de praktische uitvoering daarvan nogal wat haken en ogen kent. Op dit moment vindt een verdere verkenning plaats waarover de Kamer te zijner tijd zal worden bericht. In een aantal landen wordt post-mortemonderzoek reeds uitgevoerd. Over de exacte effecten van allerlei substanties op de rijvaardigheid is relatief weinig bekend. Met name in het buitenland wordt hiernaar onderzoek verricht en de regering wil de uitkomsten hiervan afwachten. Een interdepartementale werkgroep houdt zich op dit moment bezig met het belangrijke thema van drugs en verkeer. Een complicerende factor is dat voor de handhaving van beleid op dit terrein de bloedproef moet worden geïntroduceerd.

Herhaaldelijk uit de Kamer wensen over meer middelen voor bepaalde onderdelen van het beleidsterrein van VW. De bestaande budgetten zijn verkaveld en dat maakt schuiven uitermate moeilijk. Met gemeenten en provincies bestaan duidelijke afspraken over het MIT. Het verzoek om meer middelen voor het project Duurzaam veilig kan niet worden gehonoreerd zonder een uitbreiding van het budget voor VW.

De proeven met de automatische snelheidsbegrenzer in Tilburg zijn recentelijk van start gegaan, dus daarover kan nog niets worden gezegd. Zojuist is een uitgebreide voorlichtingscampagne gestart rond de verplichting voor brommers om op de rijbaan te rijden. Er is geen sprake van dat gemeenten op grote schaal een verschillende invulling aan dit beleid geven; slechts van een aantal gemeenten, zoals Almere, is bekend dat zij aan de uitvoering weinig prioriteit zullen toekennen. De angst voor een grote onduidelijkheid voor bromfietzers is ook ongegrond, omdat door middel van duidelijke verkeersborden zal worden aangegeven waar uitzonderingen gelden. Het is van belang om te beseffen dat voor brommerbestuurders de kans op ongevallen uitzonderlijk hoog is; een specifiek beleid met betrekking tot deze categorie weggebruikers is dan ook van het grootste belang.

De doblispiegel maakt de beruchte «dode hoek» zichtbaar. De kosten bedragen ongeveer f.500 en daarmee vormt de spiegel een relatief

goedkope maatregel ter bevordering van de verkeersveiligheid. Het verplicht stellen van de spiegel is alleen mogelijk in Europees verband. Nederland probeert de opstelling van een richtlijn hiervoor te bevorderen, maar daarmee is natuurlijk geruime tijd gemoeid. Daarom is nagedacht over manieren om de spiegel een zo ruim mogelijke invoering op vrijwillige basis te doen vinden. Omdat het de bedrijven geld kost als een vrachtwagen stilstaat, heeft men gekozen voor de koppeling aan de APK-keuring, want dan staat de vrachtwagen toch bij een garage. De korting van f.100 op de aanschaf van de spiegel is een stimuleringsmaatregel van de overheid. Het is vermeldenswaard dat diverse bedrijfsautofabrikanten de spiegels al standaard op nieuwe vrachtwagens zullen monteren. Wellicht kan de maatregel worden losgekoppeld van de APK-keuring. Een en ander wordt nog uitgewerkt.

Het in oktober ingevoerde inhaalverbod voor vrachtwagens heeft geleid tot een verbetering van het wegbeeld. Op grond van een praktijkproef zal worden onderzocht of deze maatregel kan worden uitgebreid naar wegen met drie rijstroken per rijrichting. Dynamische regulering biedt de interessantste mogelijkheden; hiermee zouden in Limburg proeven worden gedaan, maar door het faillissement van de onderzoekspartner is vertraging opgetreden. De draad zal binnenkort worden opgepakt. Bij de proeven zal vooral aandacht worden besteed aan wegvakken met een incidenteel hoge verkeersintensiteit. Voor dergelijke maatregelen is een goed draagvlak van het grootste belang. De indruk bestaat dat de steun hiervoor onder de chauffeurs groter is dan onder de hen vertegenwoordigende organisaties. Een verstandige dosering blijft evenwel nodig: een stringente toepassing van de maatregel tijdens minder drukke perioden of in rustiger gebieden kan een eventueel draagvlak ondermijnen. Het onderzoek van de TU Delft naar doorstromingseffecten had, in tegenstelling tot alle uitgevoerde praktijkproeven, slechts een modelmatig en geen empirisch karakter. Wel zullen de Delftse resultaten bij het onderzoek naar driebaanswegen worden betrokken.

Winst maken sluit het streven naar een optimale veiligheid absoluut niet uit: een vervoerder die niet veilig werkt, krijgt immers geen klanten. Het is begrijpelijk dat in Nederland naar aanleiding van het recente treinongeval in Groot-Brittannië een uitgebreide discussie op gang is gekomen over de veiligheid van een geprivatiseerd spoorwegnet, maar de conclusie dat een geprivatiseerd spoorwegnet per se onveiliger zou zijn, is ongerechtvaardigd. Het beleid rond veiligheid en infrastructuur bij de vervoersmodaliteiten en dus ook inspectie- en controletaken, zal de Nederlandse overheid altijd als een typische overheidstaak beschouwen en nooit uit handen geven. Zoals bekend is het ministerie van VW op dit moment bezig met een voorstel tot reorganisatie van alle inspectietaken: het is de bedoeling om de inspectie van spoor, wegen, water en luchtvaart in een apart directoraat-generaal inspectie onder te brengen. Voor de bespreking van alle andere thema's die de railveiligheid betreffen, verwees de minister naar de aparte behandeling van de nota Railveiligheid, die daartoe ruimschoots gelegenheid zal bieden.

Het aantal skaters wordt steeds groter. De skater is in juridische zin een voetganger, maar in de praktijk gebruikt hij het fietspad. Op dit moment wordt bezien of deze categorie weggebruikers een aparte juridische status kan krijgen; waarschijnlijk zal die lijken op die van de fietser. Een valhelmplicht voor skaters is voor Nederland, gezien zijn schaatscultuur, waarschijnlijk geen optie. De minister zegde toe een aparte brief aan de Kamer te zullen sturen over de problematiek van de kentekening van brom- en snorfietsen. Probleem zit op het gebied van de financiering. De Kamer zal te zijner tijd over de vorderingen op dit terrein worden ingelicht. De minister komt met een aparte notitie over landbouwvoertuigen, waarbij ingegaan zal worden op de aspecten van een rijbewijs alsmede de kentekening van deze groep voertuigen.

Over de uitvoering van de motie over de verlichting langs snelwegen zal

de Kamer nader worden ingelicht. De proeven met betrekking tot asfaltverwarming zijn geslaagd; Rijkswaterstaat houdt zich op dit moment bezig met alle toepassingsmogelijkheden. Waarschijnlijk zal bij de renovatie van de A10 asfaltverwarming worden aangebracht. Het onderzoek is nu vooral gericht op de voordelen die asfaltverwarming biedt voor de veiligheid op de wegen. Andere mogelijkheden van collectoren op wegen zijn inderdaad bijzonder interessant, ook voor andere beleidsterreinen, maar hiermee is nog weinig ervaring opgedaan. De minister zegde toe de Kamer hierover te informeren.

De minister wacht het initiatiefwetsvoorstel over het gebruik van de autotelefoon af. Het verdient de voorkeur om de bevolking vrijwillig van het belang van een verstandig gebruik van autotelefoons te overtuigen. De desbetreffende voorlichtingscampagne duurt nog te kort om hieraan vergaande conclusies te verbinden. De evaluatie zal uitwijzen of verdere stappen nodig zijn. Het is juist dat in sommige landen sprake is van een verbod, maar de handhaafbaarheid daarvan is problematisch.

Het baart zorg dat bestelauto's met geblindeerde zijramen relatief vaak zijn betrokken bij ongevallen. Aan de geblindeerde zijramen liggen fiscale redenen ten grondslag. Op dit moment wordt bij VW intern onderzocht of de evidente verkeersveiligheidsproblemen kunnen worden opgelost. Als dit niet mogelijk blijkt, dan zal met het ministerie van Financiën overleg hierover gevoerd gaan worden. De minister zegde toe de Kamer te informeren.

De veiligheid van het busvervoer komt aan de orde bij de WP 2000. De ministeries van VW, VWS en Justitie zullen elk f.400 000 ter beschikking stellen voor de financiering van Slachtofferhulp Nederland. Daarmee is vanaf 1 januari 2000 het benodigde bedrag van 1,2 mln. rond, evenals de door de minister gewenste tripartiete financiering.

De voorstellen en adviezen uit het SER-rapport zullen worden betrokken bij het NVVP. Van aselecte politiecontrole is uiteraard reeds sprake; controles worden soms aangekondigd, maar zeker niet altijd. De minister kon niet bevestigen dat de aandacht voor de veiligheid van wegwerkers is verminderd. De minister zal bij de HID's aandacht vragen hiervoor. Dit thema verdient inderdaad onze constante aandacht. In ieder geval dienen automobilisten steeds nadrukkelijk te worden gewezen op de toegestane snelheden bij werkzaamheden aan de weg. Van laksheid bij wegafsluitingen is geen sprake: ook Rijkswaterstaat is zich voortdurend bewust van het belang van de doorstroming van het verkeer.

Eigenlijk kent Nederland al een vorm van «verkeerseffectenrapportage» voor voertuigen. Fabrikanten van voertuigen moeten voldoen aan eisen die zijn gebaseerd op Europese richtlijnen. Bovendien keurt de Dienst wegverkeer alle auto's die niet onder het regime van de richtlijn vallen, zoals geïmporteerde oldtimers. Bij de APK-keuringen wordt toegezien of voertuigen ook na aankoop aan alle technische eisen voldoen. De Kamer is bij de invoering van de APK-verbeterpunten schriftelijk geïnformeerd over de initiatieven die zijn gericht op het tegengaan van fraude bij de APK. Het systeem van controle van voertuigeisen is dus zeer stringent. De introductie van de elektronische flitsapparaten blijkt een enorme vooruitgang: op de wegen waar deze apparatuur is geïnstalleerd, is het verkeersgedrag zeker gedisciplineerder. De flitsapparatuur zal, naast staandhoudingen, derhalve een belangrijke rol bij het toezicht blijven spelen. Het toezicht zal worden geïntensiveerd en daarmee zal het aantal staandhoudingen ook toenemen. De bevindingen met de spitsstroken zullen worden geëvalueerd; de resultaten hiervan zullen rond de maand mei 2000 beschikbaar zijn. Reclame-uitingen op billboards langs de weg vormen niet alleen een verkeersveiligheidsvraagstuk, maar ook een

kwestie van ruimtelijke ordening. Dit thema zal bij de herziening van de WRO worden betrokken.

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Justitie,  
Van Heemst

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