

Vergaderjaar 2000–2001

26 115

**Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid
1998–2002**

Nr. 25

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 26 juni 2001

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 23 mei 2001 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over **de voortgang in het verkeersveiligheidsbeleid**, met name over de volgende brieven van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d.:

- **30 oktober 2000 inzake skaters; advies Overlegorgaan Verkeersveiligheid (VW-00-1153);**
- **12 februari 2001 inzake proefproject vrachtwagencombinaties (VW-01-188);**
- **22 februari 2001 ten geleide van het rapport «Voorrang fietser van rechts in het buitenland» (VW-01-254);**
- **22 februari 2001 inzake gedragseffecten van de Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer (EMA)(VW-01-265);**
- **11 april 2001 houdende antwoord op de commissiebrief inzake invoering van de antidiefstalchip fiets (VW-01-487).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Valk** (PvdA) merkt op dat er dagelijks ca. 2700 ongevallen plaatsvinden, waaronder drie met dodelijke afloop, 51 ernstige gewonden en 300 spoedeisende hulpgevallen en bovendien 46 mln gulden schade. Volgens de statistieken zal een op de drie Nederlanders ooit eens in het ziekenhuis terechtkomen als gevolg van een ongeluk. Het is van zeer groot belang dat de samenleving doordrongen wordt van de omvang van dit probleem. Wat dit betreft suggereert hij de instelling van een nationale dag voor de verkeersveiligheid.

De toenemende agressie in het verkeer baart hem grote zorgen. Het bumper kleven, het snijden, het jakkeren op de weg, het rechts inhalen, het verblinden van medeweggebruikers door het voeren van groot licht gebeuren steeds vaker en roepen dan ook steeds meer irritatie op. Het lijkt hem wenselijk dat het beleid om dat tegen te gaan wordt geïntensiveerd, wellicht met behulp van een nationaal actieplan tegen agressie in het verkeer. Is de minister bereid hierover samen met haar collega van Justitie een notitie op te stellen met voorstellen en suggesties daartoe, waaronder wellicht een educatieve maatregel agressie? Hij memoreert dat de Kamer enkele maanden geleden nog een PvdA-VVD-motie heeft aange-

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijssel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA), De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walssem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th. A. M. Meijer (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Nicolai (VVD).

nomen waarin wordt uitgesproken dat notoire verkeersovertreders geconfronteerd zouden moeten worden met intrekking van het rijbewijs. Waar blijft de reactie van de minister daarop?

Per 1 mei jl. hebben de fietsers van rechts voorrang. De berichten die de Kamer daarover hebben bereikt, zijn hoopgevend. Echter, zo'n 10% van de gemeenten en andere wegbeheerders blijken er niet goed op te zijn voorbereid en niet voldoende maatregelen te hebben genomen. De heer Valk vraagt zich af, of er geen landelijk meldpunt moet komen waar weggebruikers nog gevaarlijke situaties kunnen melden, opdat enige druk op de desbetreffende lagere overheden kan worden uitgeoefend om daarin verbetering aan te brengen.

In het verlengde hiervan herinnert hij aan een initiatief van zijn fractie van zo'n zes jaar geleden om per provincie een top tien van de gevaarlijke plaatsen op te stellen. Zou het niet verstandig zijn om die lijst te actualiseren en om dat wellicht om de vijf jaar te doen?

Regelmatig is de minister aandacht gevraagd voor de problemen als gevolg van de zijruitblinding van bestelauto's. De minister erkent telkens dat dit tot veel ongelukken leidt en heeft toegezegd daarover contact op te nemen met het ministerie van Financiën. Hoe ver staat het daarmee? Dit probleem zou nu toch op korte termijn moeten worden aangepakt.

In het NVVP wordt aangekondigd dat het toegestane alcoholpromillage voor beginnende bestuurders zal worden teruggebracht van 0,5 tot 0,2, terwijl het aanvankelijk toch de bedoeling was om dat voor alle weggebruikers te laten gelden. De heer Valk betreurt dit, want hij is voorstander van een heldere norm en zou liever helemaal geen alcohol willen toestaan in het verkeer. Als blijkt dat die nieuwe norm goed kan worden gehandhaafd en ook succes sorteert, is hij van mening dat opnieuw de discussie moet worden gevoerd over verlaging van het alcoholpromillage voor elke weggebruiker.

Het verheugt hem dat het initiatiefwetsvoorstel van de CDA- en de PvdA-fractie om het handmatig telefoneren in de auto te verbieden door de minister is overgenomen in die zin dat zij toezeit te komen met een wijziging van het RVV. Dat lijkt hem inderdaad een betere en ook snellere weg dan wijziging van de WVV en hij is dan ook bereid om de verdere behandeling van dit initiatiefvoorstel op te schorten.

Ten slotte vraagt hij wat er gebeurt met de rapporten van de Raad voor de transportveiligheid. Voorzover hij weet, worden die in ieder geval niet aan de Kamer voorgelegd en hij zou het toch op prijs stellen als dat gebeurde, voorzien van een reactie van de minister op de aanbevelingen en conclusies.

De heer **Niederer** (VVD) vindt het onaanvaardbaar als groepen personen – zoals boeren, vrachtwagen- en taxichauffeurs – om hun protest tegen een bepaald overheidsbeleid kracht bij te zetten wegen blokkeren. Naast economische schade worden daardoor bewust onveilige verkeerssituaties gecreëerd. Zijn fractie steunt de minister dan ook nadrukkelijk als zij zegt deze vorm van protest niet langer te tolereren en niet zal aarzelen betrokkenen aansprakelijk te stellen voor alle gevolgschade.

In het NVVP wordt gesteld dat de automobilist de gevolgen van het weggebruik behoort te dragen en dat veroorzakers van ongevallen dan ook moeten opdraaien voor alle gevolgschade. Dat lijkt hem niet uitvoerbaar en bovendien te leiden tot torenhoge verzekeringspremies. Omdat hij de bedoeling van de minister wel begrijpt, verzoekt hij de minister dat idee toe te passen op de eerder genoemde wegblokkeerders, met name omdat die de schade toch opzettelijk veroorzaken.

Hij stemt ermee in dat skaters als voetgangers blijven worden gezien. In slechts 2% van de skateongevallen is sprake van een botsing met andere weggebruikers en voor het overige zijn verwondingen te wijten aan valpartijen door onervarenheid of door het dragen van onvoldoende bescherming. Wel vindt hij dit de minst slechte variant. De groep skaters

en skeelers is te klein om ze als aparte groep in de wet te verankeren. De gedragscode van het Landelijk Skateplatform vindt hij een goede zaak. Wat betreft de nieuwe voorrangsregels aangaande fietsers vraagt hij of alle gemeenten al de nodige infrastructurele maatregelen hebben genomen. In dit verband wijst hij nog op de recente cijfers van het CBS waaruit blijkt dat de verwachte halvering van het aantal bromfietsongevallen als gevolg van de maatregel die per 15 december 1999 in werking is getreden dat bromfietsers op de rijweg mogen, is uitgebleven. Wat is het oordeel van de minister op dit punt en zou dit al dan niet moeten leiden tot bijstelling?

Zijns inziens beoordeelt de minister het effect van de EMA opvallend mild, want het effect in termen van recidiveverlaging is toch wel schrikbarend laag. Zou het geen overweging verdienen om de cursus af te sluiten met een examen en om het rijbewijs alsnog in te nemen als men daarvoor zakt? Bij recidive zou het rijbewijs sowieso moeten worden ingevorderd. Hoe staat het overigens met de uitvoering van die motie die hij verleden jaar samen met de heer Valk heeft ingediend, gericht op het meer op maat afdoen van verkeersovertredingen, met name gericht op de veelvuldig recidiverende verkeersdeelnemers?

Zijn fractie steunt van harte het besluit van de minister om het alcoholpromillage van 0,5 te handhaven en de 0,2 in te voeren voor beginnende bestuurders met een tijdelijk rijbewijs. Uiteraard is ook zij van mening dat er niet gereden zou moeten worden als men gedronken heeft, maar eveneens dat regels moeten worden gehandhaafd. Aangezien er nu al sprake is van een groot handhavingstekort in het verkeer, wordt dat tekort alleen maar vergroot als het promillage van 0,5 wordt verlaagd. Zij heeft totaal geen behoefte aan symboolwetgeving.

De heer Niederer juicht invoering van de antidiefstalchip toe en is met de minister van mening dat financiering daarvan aan de branche moet worden overgelaten.

Het verbod op het mobiel bellen komt nog terug in de Kamer, waarbij de VVD-fractie haar positief kritische houding nader zal definiëren die wederom te maken heeft met handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid. Het Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur, het CROW, stelt handboeken en richtlijnen op voor verkeersmaatregelen ter uitvoering van formele wetgeving en wordt door de minister gefinancierd. In de praktijk blijkt dat wegbeheerders er eigen interpretaties op nahouden waar het gaat om de toepassing en uitvoering van de richtlijnen, hetgeen de uniformiteit uiteraard niet ten goede komt. Kan de minister ervoor zorgen dat de verkeersmaatregelen van het CROW meer geüniformeerd worden toegepast door alle wegbeheerders?

Als de minister besluit het project intelligente snelheidsaanpassing, zoals dat in Tilburg heeft gedraaid, voort te zetten, zou de VVD-fractie dat graag willen uitbreiden tot de zogeheten congestiegevoelige wegen.

De heer **Eurlings** (CDA) erkent dat er veel is en wordt gedaan aan verbetering van de verkeersveiligheid, maar gelet op de huidige cijfers is er zijns inziens toch allerm minst reden voor zelfgenoegzaamheid. De doelstelling voor 2000 – 25% minder verkeersdoden dan in 1986 – is slechts moeizaam gehaald, terwijl het aantal doden thans minder snel daalt dan voorheen en het aantal ziekenhuisgewonden sinds de jaren negentig al helemaal niet is gedaald. Zijn fractie is dan ook de mening toegedaan dat de ambities niet hoog genoeg kunnen worden opgeschroefd. De minister zet in op maximaal 750 verkeersdoden en 14 000 ziekenhuisgewonden in 2010. Kan dat echt niet wat ambitieuzer? Waarom wordt niet aangesloten op de becijferingen van de Raad voor Verkeer en Waterstaat in het advies «veiligheid een zorg van bestuurders» van juli 2000, waarin wordt gesteld dat eigenlijk zou moeten worden uitgegaan van maximaal 350 verkeersdoden in 2010?

De CDA-fractie ziet graag dat het verkeersveiligheidsbeleid jaarlijks integraal wordt behandeld op basis van een voortgangsrapportage. Natuurlijk is dit beleid in het kader van de begrotingscyclus nu al integraal aan de orde als onderdeel van het totale mobiliteitsbeleid, maar omdat een goed overzicht van het totaal van en de samenhang tussen de verkeersveiligheidsmaatregelen ontbreekt, zou een voortgangsrapportage goede diensten kunnen bewijzen.

De heer Eurlings herhaalt de opvatting van zijn fractie dat de handhaving zich te eenzijdig richt op automatische snelheidscontroles. Op zich is daar niets mis mee, maar het effect ervan beperkt zich over het algemeen tot de locaties waar de flitspalen staan. De hoofdcommissaris van Amsterdam heeft zelfs gesteld dat mensen het steeds meer als een spel zien om op tijd voor die palen af te remmen en dat het bovendien zo'n 80% zeer minieme snelheidsovertredingen zijn, waardoor het draagvlak voor verkeersveiligheidsbeleid wel eens zou kunnen afnemen. De verhouding tussen het aantal overtredingen dat automatisch wordt geconstateerd en het aantal waarbij een agent betrokken is, is nu zo ongeveer 85 staat tot 15. Handhaving moet zo effectief en zo educatief mogelijk zijn. De politie zou daarom meer overtreeders staande moeten houden, waarbij tevens op alcohol en drugs kan worden gecontroleerd en iemand kan worden aangesproken op zijn gedrag. Bovendien zou kunnen worden gedacht aan hogere straffen bij veelvuldige recidive. Waarom krijgt iemand die voor de twintigste keer de snelheid overtreedt dezelfde straf als iemand die dat voor de eerste keer doet? Kan er niet een notitie komen waarin de effectiviteit van handhavingmaatregelen wordt geanalyseerd en waarin wijzigingen dan wel nieuwe initiatieven worden gesuggereerd? De heer Eurlings vraagt zich af, of de suggestie van de minister dat de maatschappelijke onkosten moeten worden gedragen door de overtreeders, in de praktijk wel uitvoerbaar is, al onderschrijft hij het idee om echte overtreeders aan te pakken. Bovendien geeft hij de voorkeur aan preventief beleid. Als het al tot betaling moet komen, zou inderdaad allereerst gedacht moeten worden aan degenen die moedwillig wegen blokkeren en daardoor wellicht ongelukken veroorzaken. Als er een ongeluk gebeurt is dat al erg genoeg en kan dat niet meer voorkomen worden door het laten betalen van de eventueel daaruit voortvloeiende onkosten en zal dat ook geen bijdrage leveren aan vergroting van de verkeersveiligheid.

Opvallend is zijns inziens het grote aantal ongevallen waarbij geen ander voertuig is betrokken. Over het algemeen is de ernst van deze ongevallen groot, aangezien bestuurders vaak geen of onvoldoende kans zien het voertuig te beheersen, bijvoorbeeld nadat zij in de berm zijn geraakt. De vormgeving van de wegrand en de berm is van invloed op de mogelijkheid om deze ongevallen te voorkomen, dan wel de ernst van de schade te beperken. Er is heel veel te winnen als de randen en de bermen van de wegen daarop worden aangepast en beter worden ingericht, zoals ook blijkt uit een rapport van de Raad voor transportveiligheid van 18 januari jl. over een botsing met een tegenligger op de N31 bij Harlingen. De bermen langs en randen van de wegen zijn niet uniform. De CDA-fractie verzoekt de minister om een notitie over de meest veilige indeling van wegbermen. In verschillende landen zijn zoveel mogelijk strepen langs de autosnelwegen en de 80 km-wegen voorzien van kartelranden, waardoor men een hard geluid hoort als men daar overheen dreigt te gaan. Dat kost niet al te veel geld en kan veel ongelukken voorkomen. Kan in ieder geval het Nederlandse snelwegennet niet op korte termijn van deze randen worden voorzien?

Nieuwe technologie kan een grote rol spelen bij het voorkomen van ongevallen, zoals het al genoemde project in Tilburg. Met de VVD-fractie zou de CDA-fractie dit project graag uitbreiden tot congestiegevoelige wegen, want het komt haar voor dat daarmee ook filevorming kan worden beteugeld. Een provincie heeft reeds het verzoek gedaan tot het opzetten van

zo'n experiment, maar dan internationaal. Staat de minister daar positief tegenover?

De heer Eurlings is ingenomen met de lijn van de minister waar het het alcoholbeleid betreft. Het grote probleem ligt bij degenen die met meer dan 0,5 promille aan het verkeer deelnemen en niet worden betrapt. Het klinkt wel sympathiek om het toegestane promillage te verlagen, maar het zal niet goed werken als straks ook nog eens de groep tussen 0,2 en 0,5 moet worden gecontroleerd. Als vrijwel iedereen met meer dan 0,5 promille wordt betrapt, kan worden gekeken of iemand met tussen de 0,2 en 0,5 promille ook gevaar voor het verkeer oplevert en er ook uitgehaald zou moeten worden. Nu wordt slechts zo'n 0,1% van degenen met meer dan 0,5 promille uit het verkeer gehaald! Wat betreft skaters geeft zijn fractie er de voorkeur aan die te behandelen analoog aan invalidenwagens, mede omdat die immers op het trottoir en op de weg rijden, hetgeen toch redelijk overeenkomt met veel skaters.

Hij is er eveneens verheugd over dat de minister het initiatiefvoorstel-Valk/Eurlings over het mobiel bellen in de auto heeft overgenomen – wanneer zou die maatregel kunnen worden ingevoerd? – en dat zij de CDA-motie gaat uitvoeren om drugs in het verkeer expliciet te verbieden. Hoe staat het daarmee?

Op zich vindt hij het prima dat de minister invoering van de antidiefstalchip aan de branche overlaat, maar controle en handhaving is zijns inziens toch een taak van de overheid.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) begrijpt heel goed dat er zoveel aandacht is en wordt besteed aan rampen als in Enschede en Volendam, maar eigenlijk zou men zich moeten realiseren dat er in Nederland elke week een ramp van een dergelijke omvang plaatsvindt: elke week komen er meer mensen in het verkeer om dan bijvoorbeeld bij de ramp in Enschede. Wat dit betreft is het opvallend hoe weinig maatschappelijke en wellicht zelfs ook wel politieke aandacht wordt besteed aan de verkeersveiligheid. Al die ongelukken, met name die met dodelijke afloop, hebben natuurlijk heel veel repercussies in heel veel gezinnen. Dat lijkt wel eens wat te worden onderschat. Uit het rapport van de SWOV blijkt dat de risico's in het verkeer veel hoger zijn dan wel eens wordt verondersteld en dat verbetering van de verkeersveiligheid te langzaam gaat, ook in vergelijking met andere landen. Alle reden dus om er een schepje bovenop te doen. Het is opvallend dat er miljarden worden uitgetrokken om het fileprobleem te bestrijden, terwijl maatregelen op het gebied van de verkeersveiligheid in feite afhankelijk worden gesteld van de ICES-gelden.

Het lijkt hem goed als Duurzaam Veilig binnenkort wordt geëvalueerd. Hij heeft het gevoel dat dit in heel veel steden neerkomt op enkele verkeersdrempels en borden hier en daar en niet op een echt integrale veiligheidsaanpak. Dat ligt uiteraard niet alleen aan deze minister maar zeker ook aan de gemeenten. Er moet veel meer aan worden gedaan en gebeuren om dat Duurzaam Veilig echt inhoud te geven. Hij zou er daarom de voorkeur aan geven om halfjaarlijks aan de hand een voortgangsrapportage over de verkeersveiligheid te spreken. Op dit moment gaat het te vaak incidenteel.

De heer Van der Steenhoven memoreert vervolgens de toezegging van de minister dat zij onderzoek zou (laten) doen naar de oorzaken van het doorrijden na ongelukken, de effecten daarvan en eventuele mogelijkheden dat misdrijf aan te pakken. Is dat al gestart en zo ja, hoe staat het daarmee? Fietsdiefstal heeft zijns inziens in die zin met verkeersveiligheid te maken dat omdat er toch zoveel fietsen worden gestolen, mensen niet bereid zijn veel kosten te maken voor het onderhoud ervan, waardoor ook heel vaak de verlichting niet werkt. De fiets is, met name voor korte afstanden, een heel belangrijk alternatief voor de auto, maar vanwege het grote aantal diefstallen maken mensen daar te weinig gebruik van. Daaraan zou iets

kunnen worden gedaan door de antidiefstalchip en het creëren van voldoende en goede stallingmogelijkheden. In die zin kan het niet alleen aan de branche worden overgelaten en zal de overheid zich toch met name moeten buigen over de handhaving, want anders heeft het geen effect.

De heer Van der Steenhoven betreurt het dat nog steeds heel weinig (ca. 10%) vrachtauto's van een dodehoekspiegel zijn voorzien. Overweegt de minister over te gaan tot het verplicht stellen daarvan nu die campagne niet echt aanslaat? Zo ja, geldt dat dan ook niet voor de zijafscherming? Ten slotte merkt hij op dat ook zijn fractie het goed zou vinden als de rapporten van de Raad voor transportveiligheid ook aan de Kamer zouden worden voorgelegd, voorzien van een reactie van de minister.

Mevrouw **Giskes** (D66) acht het van belang dat verkeersdeelnemers gewezen blijven worden op het belang van verkeersveiligheid, dus een permanente educatie en dat niet alleen via en in het onderwijs.

Wat betreft de bromfiets op de rijbaan, het voorrang geven aan de fietsers van rechts, de achterzijruitblinding van bestelauto's en de dodehoekspiegel en zijafscherming bij vrachtauto's, sluit zij zich aan bij de reeds gestelde vragen.

Zij heeft begrepen dat de minister de initiatiefnemers Valk en Eurlings niet te snel af wilde zijn door zelf met een verbod op het niet handsfree bellen te komen, maar omdat dit verbod het beste kan worden geregeld via de wijze die zij voorstelt. De fractie van D66 is daar uiteraard voorstander van als ook maar een effectieve handhaving mogelijk is. Kan de minister nog wel zeggen waar het zo ongeveer in het RVV zal worden opgenomen? Ook mevrouw Giskes betreurt het zeer dat de gedragseffecten van de EMA minimaal blijken te zijn. Wat dit betreft vindt zij het een goede stap dat in ieder geval voor beginnende rijders de 0,2 promille wordt ingevoerd. Na een evaluatie kan dan worden gezien of dat wellicht voor alle verkeersdeelnemers zou moeten gelden.

Het skaten tussen voetgangers vindt zij bepaald niet ideaal. Zij begrijpt de oproep van het skateplatform om te komen met spitsvondige wetgeving om de kloof te dichten tussen wet en werkelijkheid, maar hoe die er dan uit moet zien, is haar vooralsnog niet helder. Zij zou zich kunnen voorstellen dat skaters analoog aan fietsers zouden worden behandeld, maar wacht graag de reactie van de minister af.

Zij heeft begrepen dat elektrische driewielers een bromfietscertificaat behoeven om zich te kunnen verzekeren. Het verschil tussen dat soort voertuigen – over het algemeen invalidenwagentjes – en brommers is haars inziens zo groot dat zij zich afvraagt of dit wel zo terecht is. Die driewielers kunnen niet harder dan 15 km en het jaagt die mensen bovendien op aanzienlijke kosten.

Haar fractie kan zich wel vinden in het standpunt van de minister dat de antidiefstalchip toch niet helemaal een taak van de overheid is, zeker niet in financiële zin. Wel ziet ook zij een overheidstaak waar het gaat om de handhaving.

Als er met brandweer en politieauto's of ambulances een ongeluk gebeurt, in hoeverre zijn dan de chauffeurs aansprakelijk en of strafbaar? Zij heeft voorts begrepen dat een aangezichtspijnbestrijdingsmiddel ook wel wordt gebruikt als antidepressivum. Onderzoek zou uitwijzen dat dit middel na twee weken gebruik eigenlijk geen enkele invloed heeft op het verkeer. Is de minister bereid na te (laten) gaan of het toch niet mogelijk is om dit middel als specifiek pijnbestrijdingsmiddel toe te staan, zodat degenen die dat nodig hebben toch mobiel kunnen blijven?

Natuurlijk is het zaak om ongelukken zoveel mogelijk te voorkomen. In die zin verdient het idee van een puntenrijbewijs voor haar fractie zeker nadere studie. In een discussie die hierover enige tijd geleden met de minister van Justitie is gevoerd, heeft deze toegezegd na te laten gaan wat de mogelijkheden zijn om zeker te weten dat de bestuurder ook de

eigenaar van de auto is. Mevrouw Giskes heeft toen gesuggereerd om tot omdraaiing van die bewijslast te komen en vraagt of daarover al iets meer kan worden gezegd. De dreiging om het rijbewijs kwijt te raken gedurende korte of langere tijd lijkt haar in ieder geval een zeer effectief middel om verkeersdeelnemers tot veiliger gedrag aan te zetten.

De meeste verkeersongelukken vinden in de bebouwde kom plaats. Het streven naar een lager aantal verkeersdoden blijft achter. Wat dit betreft is het van belang dat Duurzaam Veilig sneller en beter wordt uitgevoerd. Welke mogelijkheden ziet de minister om dat te bewerkstelligen en is het niet verstandig om te denken aan 30 km als algemeen geldende norm voor de bebouwde kom?

Ten slotte merkt zij op ook wel iets te voelen voor een jaarlijkse specifieke rapportage over de verkeersveiligheid. Zij kan zich voorstellen dat de reactie van de minister zal zijn dat zij juist heeft geprobeerd de verkeersveiligheid te vervlechten met allerlei andere punten, maar wellicht biedt het VBTB-proces toch een goede mogelijkheid om er in de jaarlijkse verantwoording wat explicieter aandacht aan te besteden.

Antwoord van de regering

De **minister** erkent dat het aantal verkeersslachtoffers nog veel te groot is, dat er daarom inderdaad voortdurend aandacht moet worden besteed aan verhoging van de verkeersveiligheid en dat de ambities op dat punt zo hoog mogelijk moeten zijn. De doelstelling van 25% kan zij niet laag vinden gelet op de groei van de mobiliteit, want materieel komt die toch neer op een risicoreductie van 40%. Toen het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat uitkwam heeft zij al laten weten dat daarin toch niet duidelijk werd aangegeven hoe de daarin genoemde aantallen en percentages zouden kunnen worden bereikt. Doelstellingen moeten zeggingskracht hebben en reëel zijn. In het NVVP is nu een dynamische doelstelling opgenomen en mocht blijken dat het beter gaat dan nu wordt verwacht, kan die altijd naar boven worden bijgesteld. Als alles op alles wordt gezet en er fors in wordt geïnvesteerd, lijkt haar de doelstelling van het NVVP haalbaar. Zij heeft een ICES-claim liggen van 5 mld gulden voor uitvoering van de tweede fase van Duurzaam Veilig in 2003 en om het hele NVVP te monitoren op basis waarvan kan worden ingegrepen als het blijkt niet goed te lopen. De evaluatie van het startconvenant van Duurzaam Veilig zal overigens in juni worden afgerond. Met de bij Duurzaam Veilig betrokken partijen heeft zij al afgesproken dat dit per 1 januari 2004 zal worden ingebed in de gebundelde doeluitkering (GDU) om een betere integraliteit te bewerkstelligen.

In het kader van het VBTB-proces dient zeer expliciet te worden gemaakt wat de doelstellingen waren en wat daarvan is bereikt en dat geldt dus ook voor het NVVP. Bij alle directoraten komt het onderwerp veiligheid nadrukkelijk aan de orde. In het voorjaar zal dan ook moeten worden aangegeven wat er op de verschillende punten is bereikt en bij de begroting wat de plannen zijn. Er kan met andere woorden dus halfjaarlijks over worden gesproken. Een aparte bespreking is uiteraard altijd mogelijk, maar het is altijd goed om de integraliteit in het oog te houden en de dynamiek van het systeem erin te houden. Bovendien ligt het in het voorname om het NVVP tweejaarlijks te herijken, met name dat hoofdstuk 3 dat handelt over veiligheid. De minister vreest dat als zij de eerste prioriteit veiligheid niet mee blijft nemen in de hoofdstroom van het beleid en die als het ware apart plaatst, ook op haar departement de integraliteit uit het oog wordt verloren en daar is de verkeersveiligheid zeker niet gediend. Zij suggereert om het VBTB-proces een kans te geven en pas dan te bezien of er nog behoefte bestaat aan aparte verslaglegging over verkeersveiligheid.

In het kader van de ICES-gelden hebben de lagere overheden wensen tot 150 mld gulden ingediend. In het NVVP zit ca. 92 mld gulden. Wat voor

2010 moet worden gerealiseerd en nog niet in het MIT is opgenomen, zal vanuit de ICES moeten komen. Het budget is immers al verkaveld tot 2010.

Op de suggestie van een nationale dag voor de verkeersveiligheid kan de minister niet direct reageren, ook al omdat zij daar niet over gaat. Zij staat er wel sympathiek tegenover, want zij weet dat onder nabestaanden van verkeersslachtoffers grote behoefte bestaat om iets herkenbaars te hebben. Zij zal deze suggestie in ieder geval aan haar collega's van BZK en Justitie doorgeven. In dit verband merkt zij nog op dat Team Alert, bestaande uit zeer actieve jongeren, op 9 juni een groot popfestival organiseert voor nabestaanden van slachtoffers van verkeersongevallen. Hieruit blijkt wel een grote maatschappelijke bereidheid om op dit punt initiatieven te ontplooiën.

Over agressie in het verkeer is inderdaad een notitie toegezegd, maar dat is de eerste verantwoordelijkheid van de minister van Justitie. Het is haar bekend dat BZK en Justitie in dit najaar met een meer algemene notitie zullen komen over de gehele kleinere criminaliteit, dus ook die in het verkeer. Daarin zal ook aandacht worden besteed aan het alcoholbeleid voor niet-beginnende automobilisten en de handhaafbaarheid. Dat lijkt haar overigens niet zo'n probleem als wel is gesuggereerd, want over het algemeen zijn alcoholcontroles georganiseerd en wordt men er sowieso mee geconfronteerd, of men gedronken heeft of niet. Het is de bedoeling om ervaring op te doen met de 0,2 promille voor beginnende rijders. Het gaat immers ook om een ander soort rijbewijs en over het algemeen de grootste risicogroep. Zo'n 20% van de dodelijke ongevallen is overigens alcoholgerelateerd, dus minimaal 300 doden per jaar! De resultaten zullen in ieder geval moeten overtuigen, ook om draagvlak te verkrijgen. Het wordt nog te veel geaccepteerd dat men met enkele glazen op toch achter het stuur gaat zitten, terwijl de basishouding zou moeten zijn dat je een «loser» bent als je na het drinken toch gaat rijden.

De minister merkt nadrukkelijk op dat het bij automatische snelheidscontroles natuurlijk niet gaat om het binnenhalen van boetes. Uit onderzoek blijkt dat cameracontrole wel degelijk helpt en het is triest dat als men die voorbij is men vaak weer sneller gaat rijden en dat er verboden moeten komen op apparatuur die camera's verklikt. Via camera's, video en scanning wordt eveneens gecontroleerd op bijvoorbeeld bumperkleven en invoegen. Dat wordt zwaar beboet. Als men het bij het bumperkleven echt te gortig maakt, is men zo zijn auto kwijt. Dat beleid wordt zeker uitgebouwd. Uiteraard is handhaving door en zichtbaarheid van de politie uitermate belangrijk, maar het idee mag niet zijn dat die automatische controles er alleen maar zijn om geld binnen te krijgen. Overigens krijg je nooit een boete als je enkele kilometers te hard rijdt, want er wordt altijd eerst 7 km afgetrokken. Hoe minder geld er door dergelijke controles wordt binnengehaald, des te liever het de minister zou zijn! Enerzijds komen er steeds meer agenten, anderzijds wordt veel meer van de politie verwacht. Het is dan een afweging tussen hetgeen met techniek kan worden afgedaan en hetgeen waarvoor fysieke aanwezigheid noodzakelijk is.

Het resultaat van de campagne «geef het door, rechts gaat voor» is geweldig: 95% van de Nederlanders is ervan op de hoogte. Bovendien zijn er in veel gemeenten borden geplaatst en ook spandoeken. Ook scholen hebben intensief meegewerkt. Over de naleving valt uiteraard nog niets te zeggen, maar opvallende gebeurtenissen hebben zich in elk geval niet voorgedaan. De evaluatie zal eind 2002 worden afgerond, waarbij de minister nog aangeeft dat dit najaar politie en OM nog eens extra aandacht zullen besteden aan ondeugdelijke fietsverlichting en te hoge snelheden bij het benaderen van kruisingen.

In ongeveer 6% van de gemeenten waren er bij de invoering nog enkele problemen. Aangezien dit soort zaken over het algemeen zijn gemandateerd aan colleges, heeft zij alle gemeenteraden aangeschreven opdat die

met hun colleges de discussie hierover konden aangaan. Een nationaal meldpunt voor nog gevaarlijke situaties ging haar te ver. Het is gemeentelijk beleid en burgers zijn best in staat om klachten op de juiste plaats in te dienen.

Voorzover zij zich kan herinneren heeft zij afgelopen augustus de Kamer verslag gedaan van de tien gevaarlijkste punten en aangegeven wat daaraan zou moeten worden gedaan. Voorts is er een knelpuntenanalyse gemaakt met verschillende provincies en kaderwetgebieden, niet alleen maar wat betreft bereikbaarheid, maar ook wat betreft veiligheid van spoor en weg en kwaliteit van de leefomgeving. Die wordt mede gebruikt ter onderbouwing van de ICES-claim om de GDU op te hogen of om te prioriteren. Die analyse is opgenomen in hoofdstuk 3 van het NVVP. Omdat het NVVP elke twee jaar wordt geanalyseerd, zal ook die analyse elke twee jaar anders zijn.

De kwestie van de geblindeerde achterruiten van bestelauto's heeft zij opgenomen met de staatssecretaris van Financiën die heeft toegezegd in het belastingplan dat dit najaar verschijnt met een oplossing te komen. In juni gaat het voorstel tot wijziging van het RVV inzake het handsfree bellen naar de Raad van State. Er volgt dan een nahangprocedure van drie maanden. In de Staatscourant van november of december zal het gepubliceerd worden, zodat het in december of januari daaropvolgend kan ingaan. Het lijkt haar verstandig de juridische aspecten te bespreken na het advies van de Raad van State. Het is in ieder geval een iets minder complexe procedure dan het initiatiefwetsvoorstel, omdat dat leidt tot wijziging van de WVV. Desgevraagd merkt de bewindsvrouw nog op dat onder handsfree bellen ook wordt verstaan het gebruik van een oortelefoon. Gelet op de ontwikkeling op het gebied van incarinstrumentarium lijkt het haar een onbegaanbare weg om het bellen in de auto helemaal te verbieden, zoals sommige organisaties willen. Dat zal al helemaal geen draagvlak kunnen verwerven. Overigens zijn alle gevaarlijke handelingen in het verkeer al strafbaar.

De minister weet niet beter dat alle rapporten van de Raad voor de transportveiligheid naar de Kamer gaan als zij daarover een standpunt heeft ingenomen. Zij zal (laten) nagaan of dat ook daadwerkelijk gebeurt, want natuurlijk is dat wel de bedoeling. Over de hier genoemde adviezen is nog geen standpunt ingenomen, dus is het verklaarbaar dat de Kamer die nog niet heeft.

Zij heeft nooit beweerd dat vervolgschades altijd in rekening moeten worden gebracht. Er is een SER-advies over verkeersveiligheid, waarin wordt geadviseerd te onderzoeken of het mogelijk is om vervolgschade in rekening te brengen. Zij heeft niets anders gezegd dan dat het best goed is om te onderzoeken hoe het zit met internalisering van maatschappelijke kosten van verkeersveiligheid, met differentiatie van premies bij verwijtbaar gedrag en de aanschaf veiligheidsvoorzieningen en met beïnvloeding van rijgedrag door toetsing van rijvaardigheid. Op advies van de SER laat zij dat dan ook onderzoeken. Op basis van de opmerkingen vanuit de Kamer zegt zij graag toe het onderwerp van de wegblokkades daarin mee te laten nemen.

Alles afwegende is zij tot de conclusie gekomen dat het verstandig is om skaters niet in een aparte wettelijke regeling onder te brengen. Het aantal ongevallen waarbij skaters betrokken zijn neemt in ieder geval af. Haars inziens heeft dat mede te maken met de afnemende populariteit ervan. In 2000 hadden 7600 mensen spoedeisende hulp in het ziekenhuis nodig, terwijl dat er in 1999 13 000 waren. Dat alles neemt natuurlijk niet weg dat het verstandig blijft om aandacht te blijven besteden aan de gevaren van skates, stepjes e.d.

Inderdaad hebben wegbeheerders verschillende opvattingen. De HID's proberen in ieder geval tot uniformering te komen, zonder creatieve oplossingen te ontmoedigen. Het is van belang dat alle wegen herkenbaar zijn voor iedereen.

Wat betreft de wegbermen, wijst zij erop dat er naast in ieder geval nieuwe rijkswegen over het algemeen grote vluchtstroken liggen. De ribbels worden met name gebruikt in landen waar men over het algemeen geen vluchtstroken kent. Het lijkt haar te ver gaan om alle belijningen op de rijkswegen te vervangen, maar blijvende aandacht voor het zo veilig mogelijk maken van wegen blijft natuurlijk van belang. Daar wordt niet alleen naar gekeken bij nieuwe, maar ook bij aanpassing van oude wegen. Er is echter geen eenduidige oplossing, iedere keer zal een oplossing op maat moeten worden gevonden. Bij provinciale of gemeentelijke wegen ligt de zaak complexer, want vaak worden die niet alleen gebruikt door auto's maar ook door fietsers.

Op dit moment wordt gezien of het zinvol is om nog eens een ISA-project te starten en zo ja, op welk type wegen. De auto-industrie is ook niet erg bereid om de nodige aanpassingen aan te brengen. In het najaar zal de minister erop terugkomen, maar het ligt vooralsnog niet in haar voor-nemen om er rijkswegen bij te betrekken.

Het gebruik van drugs in het verkeer ligt op het terrein van de minister van Justitie. Zodra daarover iets meer te vertellen is, zal de Kamer dat ongetwijfeld horen.

Haar standpunt over de antidiefstalchip geeft haars inziens precies de rolverdeling tussen overheid en branche weer. De handhaving is inderdaad een zaak voor de overheid en zal worden meegenomen in de discussies met lagere overheden over bestuurlijke handhaving, waarover in het najaar een standpunt komt.

Een verplicht gebruik van de dodehoekspiegel en de zijafscherming bij vrachtwagens zal alleen Europees kunnen worden opgelegd omdat het gaat om een voertuigeis. Het initiatief daartoe wat betreft de spiegels heeft zij verleden jaar al neergelegd, maar helaas duurt het nogal lang voordat dit soort Europese regels tot stand komt. Het is vooralsnog dus een kwestie van subsidies, vrijwillige deelname, acties e.d. Zij zal aan de branche vragen waarom er nog zo weinig gebruik van wordt gemaakt. Het zou al een goede zaak zijn als nieuwe vrachtauto's ermee zouden zijn uitgerust. Ook het verplichten van zijafscherming moet dus Europees worden geregeld, maar de sector zelf voelt daar niet veel voor vanwege de kosten. Toch blijft zij van mening dat als het niet vrijwillig gaat, er een verplichting moet komen.

De op dit moment beschikbare cijfers inzake de bromfiets op de rijbaan geven inderdaad aanleiding tot vragen. Er kan nog geen uitspraak worden gedaan over de effecten daarvan op het aantal slachtoffers. Het desbetreffende AVV-onderzoek zal deze zomer gereed zijn. In ieder geval heeft de minister wel van jongeren vernomen dat het verschil in snelheid wel een probleem is. Die zien graag een hogere snelheid, maar dat lijkt haar toch niet de juiste oplossing! De vragen van mevrouw Giskes over de elektrische invalidenwagens en de verzekering zal zij schriftelijk beantwoorden, net als de vragen over aansprakelijkheid van brandweer- en ambulance-personeel bij ongevallen.

Er vindt op dit moment een nadere analyse plaats over het gebruik van geneesmiddelen en de invloed daarvan op het rijgedrag. Zodra dat is afgerond – nog dit jaar – krijgt de Kamer de resultaten voorgelegd. Ook op het punt van het puntenrijbewijs is het ministerie van Justitie eerste penvoerder. Het is geen simpel vraagstuk en de minister meent zich uit de toenmalige discussie te kunnen herinneren dat de minister van Justitie heeft gezegd daar zeker enige tijd voor nodig te hebben. Hetzelfde geldt voor het doorrijden na een ongeval.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Niederer** (VVD) verzoekt de minister nog in te gaan op de effecten van de zogenaamde EMA's.

De heer **Eurlings** (CDA) vindt het een goede zaak dat er aan de hand van notities nader zal worden gesproken over vermindering van de agressie in het verkeer en de bestuurlijke handhaving en hoopt zeer dat daarbij alle mogelijkheden worden gezien, zoals het puntenrijbewijs, hoger oplopende boetes bij recidive, meer controle door agenten enz. Aanpassing van de berm kan een onbelangrijk punt lijken, ware het niet dat heel veel ongelukken ernstiger aflopen omdat de berm niet goed in elkaar zitten. Hij herhaalt daarom zijn verzoek om een nadere analyse van de beste inrichting daarvan. Hij blijft zich afvragen wat erop tegen is om elke nieuwe weg of elke weg die wordt heringericht van die signaalstrepen te voorzien.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) wijst op het SWOV-jaarverslag waarin staat dat bij een groot aantal fietsongevallen geen tegenpartij is betrokken. Daaruit zou toch de conclusie mogen worden getrokken dat die ongevallen voor een belangrijk deel te wijten zijn aan de staat van de fiets zelf. In het NVVP wordt een aanscherping van voertuigeisen in het vooruitzicht gesteld, met name voor fietsen en bromfietsen. Als mensen door de antidiefstalchip minder risico lopen dat hun fiets gestolen wordt, zal hun bereidheid om hun fiets beter te onderhouden alleen maar groter worden. Wat dit betreft heeft de minister zijns inziens toch ook wel een rol en kan zij dat niet alleen aan de branche overlaten. Hij ziet dan ook graag een wat actievere opstelling van de minister waar het gaat om het stimuleren van handhaving en het realiseren van voldoende fietsenstallingen bij bedrijven, stations e.d.

Wat het ISA-project betreft verzoekt hij de minister nadere informatie over het gebrek aan bereidheid bij de auto-industrie en het standpunt van organisaties, zoals de BOVAG, de RAI en de ANWB.

Mevrouw **Giskes** (D66) verzoekt de minister bij haar collega van Justitie na te gaan wanneer de verschillende notities mogen worden verwacht. Ook verzoekt zij de minister nog in te gaan op haar suggestie om standaard uit te gaan van 30 km in de bebouwde kom.

Volgens de **minister** wordt bij de divisie Vorderingen thans gewerkt aan een verbeterplan voor de EMA-cursussen met de bedoeling om meer maatwerk te leveren en aan een kwaliteitsborgingsysteem om te beoordelen of de cursussen ook voldoen aan inhoudelijke en methodologische normen. De Kamer zal hierover worden geïnformeerd.

Als men bij recidive voor moet komen, wordt haars inziens wel degelijk rekening gehouden met het feit dat het om recidive gaat. Wanneer de Kamer aanleiding ziet om iets te doen aan de strafzwaarte, zal zij op dat punt toch haar collega van Justitie moeten benaderen.

Wat betreft het verzoek van de heer Eurlings om een nadere analyse, verwijst zij in de eerste plaats naar haar opmerking in het begin van haar beantwoording. Bovendien vraagt zij begrip voor het feit dat er tienduizenden kilometers weg zijn, voor de wijze waarop het wegbeheerderschap is geregeld en de rol van de verschillende adviesorganen. Al hun adviezen zijn op internet in te zien en dus te raadplegen door elke gemeente. Al met al voelt zij niets voor een centralistische aanpak op dat punt, al is Rijkswaterstaat bij alle knelpunten betrokken en worden die adviezen vrijwel altijd opgevolgd.

Op zichzelf is zij het wel eens met de conclusie van de heer Van der Steenhoven dat veel ongelukken met fietsers het gevolg zijn van de slechte staat van de fiets. Wat dat betreft is diefstalpreventie inderdaad een goede zaak, omdat dan inderdaad meer gevolg wordt gegeven aan voertuigeisen. Zij zal op dat punt de nodige activiteiten ontplooiën en zegt voorts toe om in het kader van het NVVB, het driejaarlijkse overleg dat wordt georganiseerd tussen alle wegbeheerders over de uitvoering van het NVVP, het vraagstuk van handhaving te agenderen. Het is de bedoeling

dat van dat overleg verslagen worden gemaakt die aan de Kamer zullen worden toegestuurd.

Juridisch gezien lijkt het haar niet verstandig al te veel details mee te delen over autofabrikanten die niet zo bereid zijn mee te werken. Het heeft in ieder geval heel wat moeite gekost om deze industrie voor het ISA-project te interesseren en dat zegt al meer dan genoeg over de maatschappelijke acceptatie. Dat noodzaakt om te denken aan verstandige strategieën voor dit soort voorzieningen die op zich op termijn wel degelijk kansrijk kunnen zijn.

Zij zal haar collega van Justitie meedelen dat de Kamer met belangstelling de notities afwacht en gaat ervan uit dat hij dan de Kamer zal meedelen hoe het daarmee staat.

Er is niet voorgesteld om uit te gaan van de 30 km in de bebouwde kom als algemene norm. In het kader van Duurzaam Veilig kijken wegbeheerders zorgvuldig naar de uit veiligheidsoogpunt meest wenselijke snelheid. Aan de hand de evaluatie kan worden gezien of het noodzakelijk is om tot die norm te komen.

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

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