

Vergaderjaar 2001–2002

26 115

**Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid
1998–2002****Nr. 28 herdruk³****VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 19 februari 2002

De vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat¹ en voor Justitie² hebben op 31 januari 2002 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat en minister Korthals van Justitie over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 4 juli 2001 houdende het rapport «Verkeersongevallen, Jaarrapport 1999» en de folder «Kerncijfers verkeersonveiligheid 2000»;**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 september 2001 inzake dode hoek vracht- en bestelauto's (VW-01-1056);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 oktober 2001 inzake evaluatie invoering «bromfiets op de rijbaan» (VW-01-1218);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 15 november 2001 ten geleide van het rapport «Verkeersongevallen jaarrapport 2000» (VW-01-1356);**
- **de brief van de ministers van Justitie, van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Verkeer en Waterstaat d.d. 15 november 2001 inzake verkeershandhaving door het bestuur (VW-01-1390).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Valk** (PvdA) acht het positief dat er sprake is van minder fatale ongelukken in het verkeer. Helaas lijkt zich echter een verschuiving voor te doen van het aantal verkeersdoden naar het aantal verkeersgewonden. De taakstelling op dit punt is niet ambitieus genoeg; de Raad voor verkeer en waterstaat heeft voorstellen gedaan ten aanzien van het ambitieniveau,

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (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) en De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Halsema (GroenLinks), Waalkens (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 Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th. A. M. Meijer (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Nicolai (VVD) en Crone (PvdA).

² Samenstelling:

Leden: Swildens-Rozendaal (PvdA), voorzitter, Van de Camp (CDA), Biesheuvel (CDA), Scheltema-de Nie (D66), Zijlstra (PvdA), Apostolou (PvdA), Middel (PvdA), Van Heemst (PvdA), Dittrich (D66), ondervoorzitter, Rabbae (GroenLinks), Van Oven (PvdA), Kamp (VVD), Rouvoet (ChristenUnie), O. P. G. Vos (VVD), Passtoors (VVD), Van Wijnen (CDA), De Wit (SP), Ross-van Dorp (CDA), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Halsema (GroenLinks), Weekers (VVD), Van der Staaij (SGP) en Wijn (CDA).

Plv. leden: Wagenaar (PvdA), Balkenende (CDA), Çörüz (CDA), Van Vliet (D66), Duijkers (PvdA), Kuijper (PvdA), Albayrak (PvdA), Barth (PvdA), Hoekema (D66), Karimi (GroenLinks), Santi (PvdA), Luchtenveld (VVD), Slob (ChristenUnie), Van den Doel (VVD), Rijpstra

(VVD), Rietkerk (CDA), Marijnissen (SP), Buijs (CDA), Van Baalen (VVD), Van Blerck-Woerdman (VVD), De Vries (VVD), Van Walsem (D66), De Pater-van der Meer (CDA) en Arib (PvdA).

³ I.v.m. enkele tekstuele correcties.

hetgeen onlangs nader is onderbouwd door de Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid (SWOV). Kan de minister in een schriftelijke reactie ingaan op de nota Veiligheid, wat heet veilig? Is de ambitie van de SWOV reëel?

Op het gebied van verkeer is de indiening van een aantal wetsvoorstellen met betrekking tot het rijbewijs voor de beginnende bestuurder, het verbod op radar- en laserdetectoren en de kentekening voor brom- en snorfietsers aanstaande. Wat is de stand van zaken op dat gebied?

Recidiverende verkeersovertreders lijken minder zwaar gestraft te worden dan wenselijk is. Kan de minister aangeven hoe het beleid van Justitie zich verhoudt met de rechtspraak? Onlangs heeft de minister van Justitie in zijn brief afwijzend gereageerd op de motie-Valk/Niederer (26 115, nr. 20). Zijn stelling is te betreuren omdat juist die kleine groep hardnekkige recidivisten de verkeersveiligheid bedreigt. Wellicht kan de minister op dit punt advies inwinnen, bijvoorbeeld bij de Raad voor verkeer en waterstaat?

Ondanks de Europese voertuigeisen worden brom- en snorfietsen in Nederland nog steeds opgevoerd. Onder meer als gevolg daarvan zijn in het jaar 2000 111 doden, voornamelijk jongeren, gevallen. Het is in dit licht van groot belang dat het kentekenbewijs op korte termijn wordt ingevoerd. Verder dient overwogen te worden om naast het theorie-examen een praktijkexamen voor brom- en snorfietsers tot achttien jaar in te voeren. Ook is het raadzaam om de scooters, die op eenvoudige wijze kunnen worden opgevoerd, niet langer aan te merken als snorfietsen. Dit punt zal op Europees niveau aan de orde gesteld moeten worden.

Uit testen blijkt dat alcoholmetende apparatuur niet altijd de correcte alcoholconsumptie aangeeft. Een verlaging van het toegestane alcoholpromillage tot bijvoorbeeld 0,2 dient daarom overwogen te worden. Over een verbod op handmatig telefoneren in de auto is in het verleden uitvoerig gesproken. Wordt dit verbod in maart/april ingesteld? Vorig jaar is tevens gesproken over de invoering van een jaarlijkse dag voor de verkeersveiligheid. Wat is de stand van zaken op dit punt?

De Nederlandse Fietzersbond is van mening dat het juridisch mogelijk is om de plaatsing van dodehoekspiegel op vrachtwagens te verplichten, los van de bepalingen in EU-verband. Het verplichten tot een gesloten zijafscherming is in dit verband positief te noemen. De heer Valk is tegenstander van het verlenen van een vrijstelling voor de plicht, een dodehoekspiegel te plaatsen als er een gesloten zijafscherming is.

Uit internationaal onderzoek blijkt dat het aantal verkeersdoden in de Europese Unie met ongeveer 5500 vermindert als auto's overdag dimlicht voeren. Kan op dit punt een proef worden ingevoerd om de Nederlandse effecten nader te onderzoeken?

De heer **Weekers** (VVD) betreurt het dat met name ten aanzien van de verkeersveiligheid in de stad weinig voortgang is geboekt. De kleine ergernissen in het stadsverkeer, zoals fout parkeren en te hard rijden binnen de bebouwde kom, kunnen waarschijnlijk beter door gemeentelijke handhavingdiensten worden afgehandeld. Het kabinet is bereid, de handhaving van het parkeerbeleid aan gemeentes over te laten, maar daarmee wordt onvoldoende recht gedaan aan de motie-Niederer/Valk (26 115, nr. 20). De problemen die ontstaan bij het overhevelen van handhaving naar lokale overheden kunnen wellicht op een creatieve wijze worden omzeild. Gemeenten kunnen door het inzetten van zogenaamde «BOA's», buitengewone opsporingsambtenaren, in staat worden gesteld om meer handhavingstaken op zich te nemen. Een PG in een ressort kan daartoe toestemming verlenen en sommige gemeenten wordt reeds met een pool van BOA's gewerkt. Is het mogelijk om deze praktijk landelijk te harmoniseren en te faciliteren zodat binnen gemeenten meer verkeerswachters kunnen worden aangesteld? Enerzijds ligt het initiatief in dezen dan bij de

gemeenten en anderzijds blijft er ten aanzien van kwaliteitseisen en werkafspraken een verbinding met het openbaar ministerie.

Het geld van de boetes die op gemeentelijk niveau worden uitgeschreven, verdwijnt in de kas van het Rijk. Het is niet terecht dat lokale overheden kosten maken en de landelijke overheid daarvan profiteert. Deze situatie nodigt niet uit tot een verhoogde inzet van gemeenten. Het moet mogelijk zijn om een deel van de boetes naar de lokale overheden terug te sluizen, waarbij overigens bepaald dient te zijn dat de inkomsten gebruikt worden voor het bevorderen van de verkeersveiligheid.

De minister heeft aangegeven dat er ten aanzien van verkeersrecidivisten een probleem is op het punt van de overtreder en de geregistreerde eigenaar van het voertuig. Is dit probleem te ondervangen door de foto-apparatuur in te richten naar Duits model, waarbij de foto aan de voorkant wordt genomen zodat het gezicht van de bestuurder zichtbaar wordt?

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA) wijst op het rapport van het wetenschappelijk onderzoeksbureau waarin wordt geadviseerd om in te zetten op gedragsbeïnvloeding en educatie teneinde het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Wat zijn de gedachten van de minister op dit punt, ook gelet op de beleidsdoelen die in andere Europese landen gesteld worden?

Het hoge aantal jonge verkeersslachtoffers is onrustbarend. Wat zijn de oorzaken van de toename? «Jonge steden», zoals de nieuwbouwwijken in Amersfoort en Almere, blijken veiliger te zijn dan «oude steden», zoals Heerlen en Enschede. Er lijkt een verband te zijn tussen stedenbouwkundige inrichting en verkeersveiligheid. Ten aanzien van gedragsbeïnvloeding kan wellicht bekeken worden welke ingrepen positief verkeersgedrag stimuleren. In dit verband is de suggestie van de ANWB om in het verkeer te werken met een combinatie van kleuren en functies interessant.

Het is goed dat het kabinet heeft voorgesteld om de bestuurlijke handhaving van het parkeerbeleid aan de lokale overheden over te laten. Het controleren op andere verkeersovertredingen kan echter niet op lokaal niveau plaatsvinden omdat de handhaving niet per gemeente mag verschillen. Dit laat onverlet dat bij de inzet van de politie rekening gehouden moet worden met de handhaving van verkeersregels; de pakkans van verkeersovertreders op doorgaande wegen is weliswaar groter, maar ook in verkeersluwe woonwijken moet gesurveilleerd worden. Om de politie-inzet vergroten, kan het kabinet overwegen om ruimhartiger om te gaan met de toedeling van de financiële middelen. In het kader van Duurzaam Veilig hebben de gemeenten in ruime mate hun deel bijgedragen. Daartegenover dient een flinke bijdrage van de rijks-overheid te staan.

De minister van Justitie heeft een motie over drugsgebruik in het verkeer overgenomen. Wat is de stand van zaken op dit punt?

Zijn er reeds plannen ontwikkeld voor de invoering van kentekening van brom- en snorfietsen?

Gelet op het grote aantal verschillende stukken dat voorligt, heeft de heer **Stellingwerf** (ChristenUnie) de indruk dat het kabinet niet tegemoetkomt aan de wens van de Kamer om de verkeersveiligheid integraal te behandelen. Kan de minister een samenhangende beschrijving van de ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid naar de Kamer sturen?

Het is zorgwekkend dat het aantal ernstig verkeersgewonden achterblijft bij de doelstelling in SVV-2. De SWOV constateert dat Nederland minder vooruitgang boekt en minder ambitieus is in de verbetering van de verkeersveiligheid dan andere Europese landen; voorgestelde maatregelen kunnen wellicht grootschaliger en effectiever worden uitgevoerd en decentrale overheden moeten de doelstellingen overnemen. Worden de lokale overheden voldoende geprikkeld om te investeren in verkeersveiligheid? De kosten die verkeersonveiligheid met zich brengt, zijn schrikba-

rend: de maatschappelijke schadepost bedraagt ongeveer 8 mld euro. De overheid moet in verkeersveiligheid investeren, maar de baten van die aanpak vloeien niet terug naar de rijkskas maar naar private instellingen zoals verzekeringsmaatschappijen. Om die reden kunnen investeringen niet versneld en ongelimiteerd plaatsvinden en kan het aantal verkeersdoden niet drastisch worden teruggebracht.

Om de verkeersveiligheidsdoelen beter in beeld te brengen, moet serieuzer werk worden gemaakt van de handhaving. De VNG pleit in dit verband voor bestuurlijke handhaving; handhaving krijgt in verblijfsgebieden te weinig prioriteit. Het kabinet reageert op dit pleidooi pragmatisch; de bestuurlijke verkeersboete wordt wel wenselijk geacht voor parkeren maar niet voor overige verkeersnormen. Het argument daarvoor is het verlies aan doelmatigheid. Beschouwt het kabinet de uitbreiding van handhavingstaken naar gemeenten als een gradueel verschil in plaats van een principieel verschil? Het inzetten van BOA's op dit punt kan wellicht het compromis zijn tussen de VNG en het ministerie van Justitie. Het is goed dat jonge brom- en snorfietsers onderworpen zullen worden aan een praktijkexamen maar er zijn meer mogelijkheden om de verkeersveiligheid op dit punt te bevorderen. Het is immers vreemd dat jongeren op een risicovol voertuig aan het verkeer mogen deelnemen, zelfs op de rijweg. Is de minister bereid om de leeftijd voor brom- en snorfietsgebruik te verhogen naar achttien jaar? De SWOV stelt dat een verhoging van de leeftijd leidt tot 35 minder verkeersdoden per jaar, een afname van 40%. In een persbericht is melding gemaakt van de montage van een remlicht aan de voorkant van een auto. Voetgangers en fietsers kunnen bij remlichten aan de voorkant van een auto beter inschatten of de bestuurder hen al dan niet opmerkt. Wat is de mening van de minister over deze ontwikkeling?

Op provinciale wegen is een proef gehouden met LED-verlichting om te bezien op welke wijze de herkenbaarheid van wegen kan worden vergroot zonder grootschalige verlichting te voeren. Kan de minister, wellicht schriftelijk, de resultaten van dat onderzoek kenbaar maken?

Mevrouw **Giskes** (D66) wijst op de bestuurlijke handhaving van verkeersregels in autoluwe zones zoals 30 km-zones. Op welke wijze kunnen overtredingen in die gebieden bestraft worden? De ruimtelijke inrichting van dergelijke gebieden waarborgt geen strikte naleving van de regels. Het vergroten van de handhavingbevoegdheid van gemeenten brengt problemen met zich omdat verkeersovertredingen meestal begaan worden in rijdende voertuigen in tegenstelling tot het beboeten van stilstaande voertuigen in het kader van het parkeerbeleid. Dit punt dient evenwel nader onderzocht te worden gelet op de berichten dat de prioriteit van de politie niet altijd bij de verkeersveiligheid ligt. Wellicht is het mogelijk, tot een constructie te komen waarbij de verantwoordelijkheid toch meer bij gemeenten komt te liggen. De uniformiteit van handhaving van verkeersregels komt niet onder druk te staan aangezien er toch ook nu sprake is van driehoeksoverleg per gemeente of regio.

De SWOV heeft een aantal interessante voorstellen gedaan met betrekking tot technische aspecten van het autoverkeer om de verkeersveiligheid te bevorderen, zoals het projecteren van de adviessnelheid op de voorruit. Wat is het standpunt van het kabinet in dezen?

Onlangs heeft de minister een brief naar de Kamer gestuurd over het puntenrijbewijs; ten aanzien van jongeren zal een dergelijk systeem worden ingevoerd. Welke belemmeringen zijn er om dat systeem voor iedereen in Nederland te laten gelden? In dit verband kan ook gedacht worden aan het omdraaien van de bewijslast. In dat geval zal de eigenaar van een voertuig moeten bewijzen dat hij een bepaalde overtreding niet heeft begaan. D66 heeft al eerder gevraagd die mogelijkheid te onderzoeken.

Ten aanzien van het rijbewijs is in het algemeen de vraag, hoe vaak getoetst moet worden of de rijvaardigheid nog op het gewenste niveau is. De theorie wordt niet meer getest en vaak blijkt er onder automobilisten sprake te zijn van verminderd zicht na bepaalde tijd. Is de minister van mening dat de rijvaardigheid regelmatig getoetst moet worden?

De SWOV heeft ten aanzien van jongeren bepaalde voorstellen gedaan om de verkeersveiligheid te bevorderen, zoals het verbieden om in het weekend passagiers te vervoeren. Verboden op dit punt spreken echter niet aan en zijn om die reden ongewenst. Wellicht zijn alternatieven mogelijk, al dan niet gesubsidieerd, zoals het aanbieden van busvervoer in het weekend.

Momenteel wordt gediscussieerd over de APK-keuringen; in welk licht moet deze discussie worden gezien in het kader van de verkeersveiligheid? Ook wordt gesproken over het ontdoen van accessoires, zoals rekken, aan auto's, hetgeen een goede zaak is. Het plaatsen van een fietssenk op een bus lijkt evenwel een goed idee. Kan daarvoor een uitzondering worden gemaakt?

Het is vreemd dat in het basisonderwijs meer aandacht wordt geschonken aan verkeerseducatie dan in het voortgezet onderwijs. Het is van belang om jongeren over het verkeer te onderrichten op het moment dat zij daarin actiever worden. Teneinde verkeerslessen in het vervolgonderwijs interessant te maken, kan gedacht worden aan creatieve programma's. Wellicht kunnen leerlingen bekend worden gemaakt met het verkeersperspectief van andere weggebruikers.

Naast het theorieonderwijs zou het goed zijn als brom- en snorfietsgebruikers worden onderworpen aan praktijkonderwijs. Verder is noodzakelijk dat er een kentekenverplichting wordt ingevoerd. Team Alert, de groep jongeren die de minister behulpzaam is op het gebied van verkeer, suggereert de maximaal toegestane snelheid voor brom- en snorfietsen te verhogen naar 50 km per uur. Wat is de mening van de minister op dit punt?

Kan de minister van Justitie bevestigen dat het controleren op een functionerend achterlicht bij fietsers wordt gehandhaafd?

De Gezondheidsraad heeft aangeraden om handsfree bellen ook te verplichten voor fietsers. Is de minister voornemens dit advies op te volgen?

Het is mogelijk om mistlichten op auto's te laten knipperen bij het remmen, zodat de rembeweging voor andere weggebruikers duidelijk is. Kan de minister op deze mogelijkheid ingaan?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) vraagt zich af op welke wijze de minister omgaat met het constructieve rapport van de SWOV, waarin interessante voorstellen worden gedaan over een nationaal comité voor duurzame veiligheid en het creëren van draagvlak voor verkeersveiligheid. Een forser en effectiever beleid is nodig om het aantal slachtoffers in het verkeer te verminderen. Kan de minister uitvoerig reageren op het rapport van de SWOV zodat daarover in de toekomst met de Kamer gedebatteerd kan worden?

Om te komen tot duurzame veiligheid dient een keuze tussen verschillende belangen gemaakt te worden. De ruimtelijke aspecten van de 30 km-zones lijken tegenwoordig onvoldoende om de snelheid van het doorgaand verkeer te verminderen. Een evaluatie van die zones is dan ook gewenst. Met het ISA-project worden in steden goede resultaten geboekt ten aanzien van de verkeersveiligheid. De voortgang van dat project lijkt evenwel te stagneren. Wat is de stand van zaken op dit punt?

Vanuit de Kamer is regelmatig verzocht om een onderzoek over het doorrijden na ongelukken. Kan de minister van Justitie aangeven hoe het daarmee staat? Is het beleid op dit punt zodanig te verbeteren dat de identiteit van daders wordt achterhaald?

Op Europees niveau wordt regelgeving ontwikkeld ten aanzien van dode-hoekspiegels en zijafscherming, maar een en ander zal nog een aantal jaren duren. Is het mogelijk om in de tussenliggende periode Nederlandse regelgeving hiervoor op te stellen?

Binnen de Nederlandse gemeenten is nog 40% van de fietspaden aangewezen voor zowel fietsers als bromfietzers. Op welke wijze tracht de minister gemeenten te overreden om aan de maatregel van bromfietzen op de rijbaan gestalte te geven?

De minister heeft in het kader van verkeersveiligheid een claim op ICES-gelden neergelegd. Heeft zij daarbij aangegeven dat dit beleidspunt prioriteit verdient?

Antwoord van de regering

De **minister van Verkeer en Waterstaat** benadrukt de aandacht voor de verkeersveiligheid vanuit zowel de rijksoverheid als de lokale overheden. Het aantal verkeersdoden is in het afgelopen jaar afgenomen, maar de daling verloopt minder snel dan in de jaren daarvoor. Het aantal ziekenhuisgewonden stagneert, hetgeen zorgelijk is. Om de aantallen doden en gewonden verder te laten dalen, dient de «hufteigheid» in het verkeer te worden aangepakt. In het Nationaal verkeers- en vervoersplan is de gedragsverandering van verkeersdeelnemers dan ook als hoofdthema opgenomen om de verkeersveiligheid te bevorderen. Door educatie wordt getracht die gedragsverandering teweeg te brengen, voortsnog in samenwerking met het ministerie van OCW en het onderwijsveld. In het basisonderwijs wordt relatief veel aandacht aan het verkeer besteed. Het voortgezet onderwijs heeft de mogelijkheid om verkeersonderwijs in het programma op te nemen, maar uit de praktijk blijkt dat het vaak moet wijken voor andere vakken. De theorielessen voor brommers kunnen goed in het lesprogramma van het voortgezet onderwijs worden verwerkt, hoewel daarbij het risico ontstaat dat meer jongeren worden uitgelokt om op brommers te rijden. Het thema wordt regelmatig besproken met de staatssecretaris van OCW. Overigens zijn tal van wetenswaardigheden op het gebied van verkeer reeds verwerkt in de lesstof van verschillende vakken; de berekening van snelheid en impact zijn bijvoorbeeld verwerkt in natuurkunde en techniek.

Op het punt van verkeersveiligheid is voorlichting van belang. Team Alert is opgericht om inzicht te verkrijgen in de verkeersbeleving van jongeren. Het ontstaan van dit team heeft navolging gekregen in diverse regio's. De regionale teams bestaan voor een groot deel uit jongeren die te maken hebben gehad met verkeersongevallen, hetgeen hen motiveert om na te denken over de ontwikkeling en uitwerking van voorlichtingscampagnes. De BOB-campagne is bijvoorbeeld succesvol omdat daarvan een positief appel uitgaat; jongeren zien de BOB niet als een noodzakelijk kwaad. De horeca werkt aan deze campagne in ruime mate mee omdat daarmee het imago van de sector wordt verbeterd.

Handhaving van de opgelegde regels is van belang maar leidt bij sommige thema's tot een dilemma. Op dit punt moeten afspraken gemaakt worden met Justitie en moet goede regelgeving worden opgesteld. Het invoeren van het beginnerrijbewijs is bijvoorbeeld belangrijk omdat mensen daarmee behoed worden voor het verliezen van een verworvenheid die met veel geld en moeite is behaald. Met dit puntenrijbewijs zal in de komende tijd ervaring worden opgedaan. De aanbevelingen van de SWOV op dit punt, in het bijzonder het verbieden van 's nachts rijden en het verbieden tot het vervoeren van passagiers, zijn dan ook op zijn minst voorbarig te noemen. Overigens past het opleggen van verboden ten aanzien van een bepaalde categorie mensen niet in het beleid van de overheid; hiermee dreigt het risico van leeftijdsdiscriminatie.

Op het punt van het nachtvervoer werken lokale overheden vaak samen

met de horeca en uitgaansgelegenheden aan de hand van convenanten. Ook busmaatschappijen zetten zich vaak in voor nachtelijk vervoer in de buurt van beruchte uitgaansgelegenheden op het platteland. Verder is de BOB-campagne gericht op de bewustwording van veilig alcoholvrij vervoer en heeft de nieuwe taxiwet tot gevolg dat meer taxi's beschikbaar zijn op plekken waar vervoer gewenst is.

De Kamer wordt met de monitor NVVP goed op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen. Met deze tweejaarlijkse verslaglegging wordt tegemoetgekomen aan de wens, tot een integrale benadering van de verkeersveiligheid te komen. Van actuele maatregelen wordt de Kamer tussentijds op de hoogte gesteld.

De SWOV is verzocht zijn nota nader te onderbouwen; oplegging van maatregelen moet in relatie staan tot effectiviteit en handhaafbaarheid. De Kamer zal aan de hand van de nadere rapportage in de tweede helft van 2002 geïnformeerd worden over het standpunt van het kabinet.

De Kamer is onlangs geïnformeerd over de voorlopige resultaten van het besluit om bromfietsen op de rijbaan te laten rijden. Met de gemeenten die op dit punt onvoldoende initiatieven hebben ontplooid is een gesprek gaande. Team Alert heeft voorgesteld om de maximaal toegestane snelheid voor bromfietzers te verhogen naar 50 km per uur, maar dat voorstel wordt niet opgevolgd omdat het gros van de brommers niet gebouwd is voor een dergelijke snelheid. Met de branche zal bekeken moeten worden op welke wijze voorkomen kan worden dat brommers een dergelijke snelheid kunnen bereiken.

Met de minister van Justitie en de minister van BZK is gesproken over de mogelijkheid van het administratief kentekenen van brom- en snorfietsen. Het verbinden van een keuring aan de kentekening brengt namelijk hoge kosten met zich mee voor eigenaars van oudere brommers. Er is geen budget beschikbaar voor het overnemen van die kosten door de overheid. Gesprekken met de branche op dit punt hebben nog niet tot resultaten geleid. Het financiële vraagstuk blijft dan ook vooralsnog onopgelost. Met het administratief kentekenen kan wel worden aangevangen.

Momenteel wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een praktijktoets voor bromfietzers. Het streven is erop gericht om vanaf 1 juli 2003 een dergelijke toets in te voeren voor nieuwe bromfietzers vanaf zestien jaar. Degenen die op dat moment reeds een theoriecertificaat of autorijbewijs bezitten, worden van de toets vrijgesteld. Ook berijders van een brommobiel zullen geen praktijktoets behoeven af te leggen. Bij de uitwerking van de toets zullen de definities van de verschillende modellen nader bekeken worden.

Het verhogen van de minimale leeftijd voor bromfietsgebruik tot achttien jaar is niet aan de orde. Een dergelijke maatregel is strijdig met de Europese tendens. In de Transportraad wordt gesproken over een verlaging van de leeftijdsgrens voor berijders van lichte motoren naar zestien jaar. Nederland is in het licht van de verkeersveiligheid geen voorstander van deze gedachte. Het beleid op dit punt dient evenwel gericht te zijn op harmonisatie waarbij een verhoging van de minimale leeftijd voor bromfietsgebruik tot achttien jaar niet aan de orde is.

Op Europees niveau vindt tevens een discussie plaats over medische keuringen van automobilisten. Vooralsnog lijkt de algemene keuringsleeftijd op 60 jaar gesteld te worden. Ten aanzien van ogentesten en zichtkeuringen is voorgesteld om deze verplicht te stellen voor mensen van 45 tot 55 jaar. Een breed draagvlak tekent zich af voor het voorstel om algemeen medische keuringen te laten plaatsvinden voor mensen met een leeftijd tussen 55 en 65 jaar, afhankelijk van het moment waarop het rijbewijs moet worden verlengd. Desgevraagd stelt de minister dat het verwijt van leeftijdsdiscriminatie in dezen niet opgaat omdat reactievermogen en gezichtsvermogen gerelateerd zijn aan leeftijd. De keuringen vinden plaats in het belang van de verkeersdeelnemer.

De Europese maatregelen ten aanzien van dodehoekspiegels zullen eind

2003 inwerkingtreden. In een convenant met de branche is opgenomen dat alle nieuwe vrachtwagens met een dodehoekspiegel worden uitgerust. De plaatsing op oudere vrachtwagens wordt gesubsidieerd. Het opstellen van Nederlandse wetgeving zou de ontwikkeling op dit punt niet versnellen. De uitrusting van vrachtwagens, opleggers en aanhangwagens met zijdelingse afscherming is in Nederland conform Europese regels geregeld; vrijstelling wordt verleend indien de dodehoekspiegel is aangebracht. Desgevraagd stelt de minister dat de Kamer geïnformeerd zal worden over de mogelijkheid om zowel de zijdelingse afscherming als de dodehoekspiegel verplicht te stellen. Overigens is tweederde van de vrachtwagens reeds voorzien van zijafscherming.

Momenteel worden de mogelijkheden van een grootschaliger vervolgsperiment, gelijk aan het ISA-project in Tilburg, bekeken. De kadernota ISA zal over een maand naar de Kamer gestuurd worden. Op Europees niveau wordt een proef overwogen om maatschappelijk draagvlak, potentiële bijdragen aan de veiligheidsdoelstellingen en verkeerskundige effecten te bezien. In de auto-industrie is men geruime tijd van mening geweest dat snelheid beïnvloed kan worden door middel van externe sturing. De laatste tijd krijgt de snelheidsbegrenzer echter in toenemende mate aandacht. Helaas is op dit punt het concurrerend vermogen in het geding. Bovendien staan culturele belemmeringen vaak in de weg van de acceptatie van bepaalde systemen.

Half maart wordt het verplicht om bij het mobiel bellen een handsfree set te gebruiken. Vooralsnog zal deze verplichting niet gelden voor fietsers. Op 1 september 2002 zal een verbod op radardetectoren van kracht worden.

De Europese commissie heeft gewerkt aan een convenant met de industrie over het installeren van systemen voor automatische inschakeling van dimlichten vanaf 2005. Het bestaan van knipperende mistlampen bij rembewegingen is onbekend en om die reden niet aan de orde.

De toewijzing van ICES-gelden voor de bevordering van de verkeersveiligheid zal moeten worden afgewacht.

Dit jaar zal een dag voor de verkeersveiligheid georganiseerd worden. De datum daarvan is nog niet bekend.

De Kamer zal schriftelijk geïnformeerd worden over LED-verlichting.

De **minister van Justitie** geeft aan dat de rechter bij overtredingen zoals doorrijden na een ongeval de strafmaat bepaalt. De materie heeft de aandacht bij het ministerie, hetgeen blijkt uit de verhoging van de strafbedreiging die verbonden is aan dood door schuld; de strafmaat van dood door schuld zonder alcoholgebruik is verhoogd van een naar drie jaar, en met alcoholgebruik van drie naar negen jaar. Deze verhoging is kortgeleden ingevoerd en gegevens over de daadwerkelijke oplegging van deze straffen is vooralsnog niet beschikbaar. Informatie daarover zal in de Justitiebegroting naar voren worden gebracht.

Over de uitvoering van de motie-Valk/Niederer (26 115, nr. 20) over de aanpak van stelselmatige verkeersovertreders is een brief naar de Kamer gestuurd. Hinderlijk verkeersgedrag en het voortdurend overtreden van verkeersregels moet worden aangepakt door middel van verkeerstoezicht dat op de dadergroep is toegespitst. De gebiedsgebonden projecten die over het gehele land plaatsvinden, leiden tot een betere opsporing van verkeersovertreders. In dit verband moet voorkomen worden dat de wet-Mulder te ingewikkeld wordt gemaakt, met als gevolg dat er te veel mensen tegen boetes in beroep komen. Als een en ander in de strafrechtelijke keten wordt ondergebracht, zou het rechterlijk apparaat enorm belast worden. Momenteel wordt bekeken of de huidige aanpak voldoende effect oplevert. Als de maximumsnelheid ruimschoots wordt overschreden, wordt een strafrechtelijke procedure gestart. Daarbij stelt de officier van Justitie een onderzoek in naar de vraag wie de bestuurder van het overtrekkende voertuig was. Nagegaan zal worden of een extern

bureau onderzoek kan doen naar de mogelijkheid om naast de wet-Mulder een puntensysteem voor overtredende automobilisten te hanteren.

Op 6 december 2001 is namens de ministers van Verkeer en Waterstaat en Justitie een brief naar de Kamer gestuurd over de uitkomsten van het WODC-onderzoek over doorrijden na een ongeval. De belangrijkste conclusies van het onderzoek, uitgevoerd met behulp van gegevens van het CBS, de SWOV, het Waarborgfonds motorverkeer en de AVV, zijn weergegeven in die brief.

Het is van belang om vast te stellen dat de eigenaar van een voertuig de bestuurder was op een moment van overtreding omdat het strafrecht individueel bepaald is. In het strafrecht wordt niet het principe van omgekeerde bewijslast gehanteerd. Vanwege de problemen die dit met zich brengt, is het ook niet verstandig om daartoe over te gaan. Ten aanzien van het puntenrijbewijs zullen overtredingen daarom alleen door middel van het staande houden van verdachten kunnen worden geregistreerd. Het Duitse systeem van frontflitsen heeft bepaalde nadelen; bestuurders ervaren de flitsen vaak als verblindend, hetgeen niet bevorderend is voor de verkeersveiligheid.

De Rijksuniversiteit Groningen heeft geadviseerd om het parkeerbeleid in de handen van het lokaal bestuur te leggen. In overleg met de minister van BZK is besloten, het daarbij te laten. Gemeenten hebben daarbij de mogelijkheid om BOA's in te schakelen. Over de gedachte om boetes die op deze wijze geïnd worden terug te sluiten naar de gemeente in plaats van naar het Rijk wordt nog gesproken. De relatie tussen boeteoplegging en boeteontvangst brengt een risico met zich; handhaving mag niet gebruikt worden voor inkomstenverhoging. Het ministerie van Justitie wordt bijvoorbeeld regelmatig verweten dat boetes voor eigen gewin worden opgelegd. Wellicht kan die relatie in de toekomst worden verbroken door de inkomsten van boetes rechtstreeks naar het ministerie van Financiën over te hevelen. Evenwicht is in dezen van belang. Voor een goede handhaving moeten prioriteiten worden gesteld. De betrokken ministeries, de VNG en de lokale overheden bezien gezamenlijk op welke wijze gestalte kan worden gegeven aan samenwerking. Over de betrokkenheid van de gemeenteraad bij de prioriteitstelling, een eventuele landelijke structurering van BOA's en de beschikbare financiën zal de Kamer worden geïnformeerd. De verkeersveiligheidsplannen worden evenwel in de lokale driehoek vastgesteld, met inspraak van betrokken instanties.

In de regioplannen verkeershandhaving zijn in elke regio, naast de andere middelen, ongeveer tien laserguns beschikbaar voor snelheidscontroles in woonwijken.

Half maart zal het verbod op handmatig bellen in de auto van kracht worden. De bepalingen rond het rijbewijs van beginnende bestuurders worden voor de zomer van kracht. Het verbod op radarshields zal in de tweede helft van 2002 ingaan.

Volgens de verwachting zal het wetsvoorstel over het bestraffen van drugsgebruik in het verkeer in het laatste trimester van 2002 naar de Raad van State worden gestuurd. De voorselectie van de te gebruiken apparatuur verloopt moeizaam omdat de te detecteren stoffen divers zijn. De discussie spitst zich toe op de doelmatigheid van het al dan niet betrekken van medicijnen in het wetsvoorstel. Ook moet voorkomen worden dat controle op medicijn- of drugsgebruik ten koste gaat van controle op alcohol.

De meetapparatuur voor de controle van drankgebruik is goed. De uitwerking van alcohol is echter afhankelijk van het geslacht en het gewicht van de betrokkene. De apparatuur is afgesteld op 7 promille; er wordt dus bewust getest op een hoger alcoholgebruik dan het wettelijk toegestane 5 promille. De marges die volgens de wetgeving worden gehandhaafd, zijn wellicht te ruim; overwogen wordt deze te verlagen.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Weekers** (VVD) constateert dat de minister niet enthousiast is over het voorstel om een grotere inzet van BOA's te bevorderen. Is de minister bereid om het voorstel nader te overwegen en zo nodig mee te nemen in het externe onderzoek over recidive?

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA) adviseert te waken voor een schijntegenstelling tussen handhavingstaken en rechetaken van de politie. Wellicht is het mogelijk om aan de handhavingstaken in het regio-plan voor de verkeersveiligheid op lokaal niveau invulling te geven. Landelijke verkeersnormen moeten door één landelijke instantie gehandhaafd worden, met nadrukkelijke invloed en prioritering op lokaal niveau.

De heer **Stellingwerf** (ChristenUnie) acht het onbevredigend dat na jaren van discussie nog steeds geen oplossing is gevonden voor het opvoeren van brommers. De registratieplicht lijkt in dezen niet afdoende; mogelijk wordt over een paar jaar wederom geconstateerd dat er in de praktijk niets veranderd is. Wat is de visie van de minister op dit punt?

De motivering om op langere termijn de minimumleeftijd voor bromfietzers niet te verhogen, is niet steekhoudend. De verhoging van die leeftijd zou een forse verlaging van het aantal verkeersslachtoffers per jaar met zich brengen. Verschuilt de minister zich niet te veel achter EU-ontwikkelingen? Het is mogelijk de regelgeving op dit punt verschillend te laten zijn omdat brommergebruik veelal niet grensoverschrijdend is.

Mevrouw **Giskes** (D66) verzoekt de minister van Justitie om in zijn brief over bestuurlijke handhaving aandacht te besteden aan de wijze waarop 30 km-gebieden naar zijn mening moeten worden ingericht: hoe ver moet die fysieke inrichting gaan?

Kan de minister van Verkeer en Waterstaat reageren op de suggestie van 3VO om een soort mobiliteitsbewijs in te voeren? Met dit «rijbewijs» kan worden aangevangen op de basisschool, waarna met elke verworvenheid meer wordt toegestaan in het verkeer. Hiermee zou op een goede wijze invulling worden gegeven aan de gedachte van permanente verkeerseducatie en controle.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) acht de kritiek van de minister op de aanbevelingen van de SWOV onterecht; maatschappelijke acceptatie van nieuwe regels blijkt pas bij de invoering daarvan. Wellicht kan de minister haar reactie op het SWOV-rapport op kortere termijn naar de Kamer sturen?

De **minister van Verkeer en Waterstaat** deelt de zorg dat de problematiek rond het opvoeren van brommers niet op korte termijn zal zijn opgelost. De oplossing is evenwel ingewikkeld en brengt aanzienlijke kosten voor kentekening en registratie met zich. Op verschillende manieren wordt getracht om op dit punt te handhaven, onder meer door middel van afspraken met scholen, maar de initiatieven zijn vooralsnog onvoldoende om het opvoeren van brommers effectief te bestrijden.

Op korte termijn zal het brommerrijbewijs worden ingevoerd waarmee bromfietzers beter worden voorbereid op deelname aan het verkeer. Verder is het brommers onlangs toegestaan om op de rijbaan te rijden. Samen met de voorlichtingscampagnes moeten deze maatregelen voldoende zijn om het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen. In die zin is een verhoging van de minimumleeftijd voor bromfietzers niet aan de orde.

In de provincie Gelderland zijn proeven met een modulair opgebouwd rijbewijs succesvol verlopen. Het slaagpercentage van dat rijbewijs ligt hoger dan momenteel bij het gewone rijbewijs het geval is. Met het CBR

wordt gesproken over de mogelijkheid om dat modulair rijbewijs vaker te gebruiken, omdat aspirant-automobilisten minder nerveus zijn bij het behalen daarvan en zij op deze wijze meer ervaring opdoen.

De **minister van Justitie** zegt toe, het punt van de BOA's mee te nemen in het externe onderzoek over recidive.

De fysieke inrichting van 30 km-gebieden moet op lokaal niveau worden bepaald. De vorm van de handhaving in die gebieden dient op landelijk niveau bepaald te worden.

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Justitie,
Swildens-Rozendaal

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