

Vergaderjaar 2005–2006

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

29 844

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met verlaging van de wettelijke alcohollimiet voor beginnende bestuurders

Nr. 34

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 6 december 2005

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 26 oktober 2005 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 27 april 2005, over de verkeersongevallencijfers 2004 (29 398, nr. 25);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 7 juni 2005, inzake drugstesten in Nederland (29 844, nr. 11);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 20 juni 2005, inzake convenant veilig bestelverkeer (29 398, nr. 27);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 8 juli 2005, inzake SUV's en bullbars (29 398, nr. 29);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 11 juli 2005, houdende het ontwerpbesluit Wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Voertuigreglement in verband met de implementatie van richtlijn 2003/20/EG betreffende het gebruik van autogordels en kinderbeveiligingsmiddelen en in verband met rolstoelvervoer (VW-05-581 en VW-05-662);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 22 augustus 2005, houdende de publicatie «Kerncijfers verkeersveiligheid» uitgave 2005 (29 398, nr. 30);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 20 september 2005, houdende antwoorden op vragen van de leden Atsma en De Pater-van der Meer over de maximumsnelheid voor een personenauto met caravan;**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 september 2005 inzake verkeersveiligheid en een reactie op het rapport «Langdurige onveilige regionale hoofdwegen».**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD) en Knops (CDA).
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GroenLinks), Smeets (PvdA), Slob (ChristenUnie), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD) en Ten Hoopen (CDA).

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Van der Ham** (D66) is blij met de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. Hij vermoedt dat het relatief grote aantal dodelijke slachtoffers op 60- en 80-km-wegen een verdere aanpassing van het snelheidsbeleid zal vergen. De nadruk moet daarbij liggen op veilige én realistische snelheidslimieten. Rechtsafslaande vrachtwagens zorgen ieder jaar voor meer doden onder fietsers. Het dodehoekspegelbeleid blijkt beperkt tot mooie woorden. Technische innovaties als signalen of warmtesensoren zijn veelbelovend en moeten maximaal worden toegepast. Ook specifieke voorlichting aan fietsers kan vele doden schelen. Verkeersdeelname onder invloed van drugs en/of alcohol zorgt nog steeds voor veel slachtoffers. De bestrijding hiervan moet veel ambitieuzer. De voorlichting aan jongeren moet onmiddellijk worden geïntensiveerd. Preventief optreden en de inzet van nieuwe, alternatieve detectiemethoden moet ook worden overwogen.

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA) complimenteert de minister voor de daling in de ongevallencijfers. Terecht heeft de minister een beleidsprioriteit van verkeersveiligheid gemaakt en is haar inzet hiervoor groot. De 30-km-gebieden lijken veiliger geworden, al zijn er problemen met de inrichting van deze woongebieden en de snelheidshandhaving. De stijging van het aantal verkeersslachtoffers als gevolg van alcohol en drugs baart zorgen. Het kabinet ziet kennelijk geen mogelijkheden meer om de handhaving uit te breiden. Welke effecten verwacht de minister van het alcoholslot? Als Europa op zich laat wachten, moet Nederland maar het voortouw nemen bij de drugstest.

Terecht worden bullbars vanaf april 2007 uit het verkeer gebannen. Bijna onopzettelijk heeft de minister een bijdrage aan de verkeersveiligheid geleverd door het gevaar van losse voorwerpen in de auto aan de orde te stellen. Mevrouw De Pater-van der Meer verwacht weinig publiek draagvlak voor een aantal van de nadere voorschriften voor autogordels en kinderbeveiligingsmiddelen; de uitwerking van de richtlijn is veel te gedetailleerd en daarom te ingewikkeld en onpraktisch. Het wachten is op een gebruikersvriendelijkere versie.

De reactie van de minister op het rapport «Langdurige onveilige regionale hoofdwegen» heeft mevrouw De Pater-van der Meer verrast. De visie van het ministerie op kosteneffectiviteit is veel te beperkt; minimumeisen verhogen bijvoorbeeld de duidelijkheid voor zowel verkeersdeelnemers als handhavers. De maximumsnelheid voor auto's met caravan of aanhangwagen moet in Nederland, net als in vergelijkbare buitenland, worden verhoogd tot 100 km/uur en daarmee worden gedifferentieerd van de maximumsnelheid van vrachtvervoer.

Tot slot vraagt mevrouw De Pater-van der Meer om een verduidelijking van het onderscheid tussen gemotoriseerde fietsen (fietsen met hulpmotor als trapondersteuning) en brom- en snorfietsen. Zij stelt voor om de potentiële snelheid van dergelijke vervoersmiddelen hiervoor doorslaggevend te maken, niet de loutere aanwezigheid van een hulpmotor.

Mevrouw **Roefs** (PvdA) put hoop uit de meerjarige dalende trend in verkeersslachtoffers, maar vindt het voorbarig om die nu al op het conto van de minister te schrijven. Ziet de minister ruimte om de streefcijfers voor 2010 en 2020 in gunstige zin bij te stellen? Hoe staat het met de invoering van nieuwe technologieën voor vrachtauto's? Wanneer wordt de motorvriendelijke vangrail op grote schaal aangelegd? Wat vindt de minister van een verbod op een kenteken op naam na herhaaldelijke invordering van het rijbewijs, bijvoorbeeld vanwege rijden onder invloed? Mevrouw Roefs memoreert dat het convenant met de ondernemingsorganisaties in het bestelverkeer loopt tot 2008, waardoor snelheidsbegrenzers tot die tijd niet zijn te verwachten en ook andere maatregelen

niet zullen worden genomen. Kan de dodehoekspiegel desondanks niet nu al verplicht worden ingevoerd? Wellicht kunnen ondernemers die nu al verkeersveiligheidsbevorderende maatregelen nemen, worden beloofd. SUV's en pick-uptrucks zorgen voor hoge risico's voor het overige verkeer en kennen een veel hoger brandstofverbruik dan personenauto's. De motie-Verhagen c.s. (29 800, nr. 4) wordt ten onrechte aangewend als excuus om de BPM (belasting van personenauto's en motorrijwielen) niet te differentiëren naar de mate van externe veiligheid van een auto. Met een hogere aanschafbelasting voor deze gevaarlijke auto's wordt de aankoop ervan ontmoedigd. Mevrouw Roefs is van mening dat de problematische definitie van dit soort auto's niet per se een probleem voor de gemeentelijke autonomie hoeft op te leveren: het ministerie kan gemeenten gewoon de helpende hand bieden en een voorbeelddefinitie aanreiken. Wat houdt het verbod op bullbars vanaf april 2007 precies in? Gebeurt er nog iets in de tussentijd?

Mevrouw Roefs steunt de extra middelen voor uniforme belijning en voor kleine verbeterwerkzaamheden aan het wegennet, al vraagt zij zich af of dit niet snel investeringen in achterhaalde technieken zullen blijken. Zij mist aandacht voor verplichte motorvoertuigenverlichting overdag (mvo), een maatregel die een reductie van 45 verkeersdoden per jaar kan opleveren.

De heer **Luchtenveld** (VVD) is verheugd over het lagere aantal verkeersdoden. Handhaving op 16 jaar van de minimumbromfietsleeftijd bevordert de mobiliteit van jongeren in plattelandsgebieden.

De plannen van de minister voor de motorvriendelijke vangrails vindt de heer Luchtenveld te vaag; hij wil de harde toezegging dat motorvriendelijke vangrails in ieder geval langs de nieuw aan te leggen snelwegen worden aangelegd. Welke effecten zijn daarvan te verwachten? De verbeterde technologie van moderne auto's maakt verlaging van de frequentie van de APK mogelijk; de eerste keuring zou voor de nieuwste auto's bijvoorbeeld na vijf jaar kunnen in plaats van na drie jaar, en daarna om de twee jaar. Het idee van de minister om defensiematerieel in te zetten bij ongevallen met zware vrachtwagens om zo snel mogelijk de weg weer vrij te krijgen is ronduit ridicul; zij kan zich beter inspanssen voor voldoende zware bergingscapaciteit in eigen beheer.

De heer Luchtenveld pleit voor een hardheidsclausule in de rijbewijsregelgeving nationaal en Europees. Hij heeft begrip voor de wens om rijbewijstoerisme te voorkomen, maar vindt dat het toch mogelijk moet zijn om in bepaalde gevallen af te wijken van de regel dat geen rijbewijs wordt afgegeven als de aanvrager nog geen zes maanden onafgebroken in Nederland verblijft. Ook vraagt hij aandacht voor de soms absurde administratieve eisen die aan oldtimers worden gesteld. Hij vindt het verder een goed idee om het verplichte bromfietsrijbewijs te koppelen aan het verplichte elektronische identificatiebewijs, zodat één identificatiekaartje kan volstaan voor de identificatieplicht.

De heer Luchtenveld staat achter de wens om de maximumsnelheid voor auto's met caravan en aanhangwagen te verhogen. Hij steunt het idee van BOVAG om houders van het B-rijbewijs toe te staan om een kampeerauto of een caravancombinatie tot maximaal 4250 kg. te besturen. Hij vraagt of stringentere rijbewijsvereisten met betrekking tot het gewicht van vrachtwagens en caravans gevolgen kunnen hebben voor het rijbewijsvereiste met betrekking tot het ambulancevervoer. Hij vindt verder dat in het theorie-examen structureel aandacht moet worden besteed aan alcohol- en drugsmisbruik in het verkeer. Bij herkeuringen voor het rijbewijs is te vaak sprake van willekeur; het recht op een onafhankelijke second opinion kan willekeur tegengaan.

Op welke schaal wordt gebruikgemaakt van event data recording systems (edrs), de «zwarte doos» voor auto's? Omdat dit technische hulpmiddel in belangrijke mate kan bijdragen aan het achterhalen van de toedracht van

ongevallen, dient het gebruik ervan te worden bevorderd. Tot slot wil de heer Luchtenveld waarschuwen tegen een soort SUV-hetze; dit zijn goed-gekeurde auto's en het is niet aan de overheid om mensen te beïnvloeden in hun autokeuze, tenzij zulks ondubbelzinnig ten goede komt aan de verkeersveiligheid. Deze veiligheid is voor hem het enige valide criterium. Maatregelen vindt hij alleen gerechtvaardigd in EU-verband.

Mevrouw **Gerkena** (SP) vraagt aandacht voor de bevinding van 3VO dat kinderen vanwege het verkeer minder buitenspelen. De dodehoekspiegel blijkt helaas niet effectief genoeg. Hoe staat het met het onderzoek naar de alternatieven? Deze lijken haar op voorhand zo eenvoudig en effectief, dat de uitkomsten eigenlijk niet eens zouden hoeven worden afgewacht. Alcoholgebruik in het verkeer blijft een probleem. Wanneer denkt de minister het alcoholslot in te kunnen voeren?

Sommige SUV's blijken onveilig voor inzittenden, andere voor mede-weggebruikers. Mag hieruit worden geconcludeerd dat de gehanteerde marges te ruim zijn? Wat heeft de Europese toenadering van de normen in dat geval opgeleverd? En waar blijft de grootschalige aanleg van de motorvriendelijke vangrails, in ieder geval bij vervanging of nieuwbouw? Mevrouw Gerkena vindt het bromfietsbeleid onduidelijk. Welke extra eisen stelt het bromfietskenteken aan bezitters van klassiekers, zoals Solex-rijders? Mag de brommer, nu hij is toegestaan op de autorijbaan, ook een claxon voeren in plaats van een bel? En hoe staat het met de aanpak van opgevoerde brommers?

De diversiteit tussen gemeenten bij verkeersaanduidingen is uiteraard weinig bevorderlijk voor de verkeersveiligheid. Is de minister bereid tot een onderzoek naar de wenselijkheid van uniforme landelijke criteria? Ook de toegankelijkheid van fietspaden voor brommobielen van gehandicapten verdient een onderzoek.

Mevrouw Gerkena wil verder weten of bij de plannen voor een betere benutting van het onderliggend wegennet ook het potentieel grotere aantal slachtoffers in dat segment als belang is meegewogen. De SWOV doet na onderzoek de aanbeveling om voortaan in kosten-batenanalyses uit te gaan van een waardering van 2,2 mln. aan immateriële kosten per verkeersdode. Met welke waarderingen rekent het ministerie in zijn analyses?

Tot slot wil mevrouw Gerkena weten wat de minister concreet verwacht van de onlangs gestarte kostbare en nu al controversiële bewustwordingscampagne ter bevordering van de naleving van verkeersregels.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) complimenteert de minister met de dalende trend in verkeersslachtoffers; scheidt die ruimte voor verdergaande ambities? Wat vindt de minister van de stelling van 3VO dat deze daling grotendeels kan worden toegeschreven aan de verminderde verkeersdeelname van de zwakkeren in het verkeer, zoals buitenspelende kinderen, fietsers en ouderen? Het effect van de dodehoekspiegel valt helaas tegen. Dit gegeven benadrukt de noodzaak van verdergaande maatregelen om slachtoffers van rechtsafslaande vrachtauto's te voorkomen, zoals het verplichtstellen van de dichte zijafscherming. Vindt de minister nog steeds dat Nederland moet wachten op Europese invoering? Welke perspectieven ziet zij voor de verschillende elektronische waarschuwingssystemen voor vrachtauto's?

De onderzoeken naar SUV's liegen er niet om: ze blijken relatief zeer gevaarlijk en vervuilend, zowel voor andere verkeersdeelnemers als inzittenden. De verkoop daalt, maar niet genoeg. De interpretatie van de minister van de motie-Verhagen c.s. is evident onjuist; als zij daaraan blijft vasthouden, moet de Kamer haar bedoeling maar specificeren in een nieuwe motie. De heer Duyvendak roept de minister op om gemeenten beter voor te lichten over de mogelijkheden om SUV-gebruik binnen de

gemeentegrenzen tegen te gaan. Wanneer verschijnt het langverwachte kabinetsstandpunt over de mogelijkheid voor gemeenten om in het parkeerbeleid te differentiëren naar milieueigenschappen en veiligheid van auto's? Bullbars hebben geen ander nut dan levensgevaarlijk vertoon; waar blijven de maatregelen om nieuwe en reeds aangebrachte bullbars definitief uit het verkeersbeeld te bannen? Een specifieke heffing op bullbars kan worden overwogen.

Gevaar hangt in het verkeer rechtstreeks samen met rijsnelheid. Ook het milieu is gebaat bij lagere snelheden van het gemotoriseerd verkeer. Zijn beide gegevens niet voldoende om over te gaan tot een maximumsnelheid van 100 km/u op snelwegen en 80 km/u op snelwegen in stedelijk gebied? Hoeveel verkeersslachtoffers zou dat schelen? Het aantal 30-km-zones moet verder worden uitgebreid.

Ook de heer Duyvendak pleit voor maximale toepassing van de motorvriendelijke vangrail. Een grootschalige voorlichtingscampagne moet de aandacht vestigen op de gevaren van drugs in het verkeer; daarover heerst helaas nog te veel onwetendheid.

De heer **Hermans** (LPF) steunt een voorlichtingscampagne over drugs in het verkeer, maar wel als opmaat voor strenge maatregelen. Hij hoopt dat de gunstige trend in het aantal verkeersslachtoffers ruimte zal bieden voor ambitieuzere doelstellingen. De daling van het aantal motorslachtoffers blijft helaas achter en dat terwijl vele eenvoudige mogelijkheden snel kunnen worden benut om ook daar de trend te keren. Het «Handboek gemotoriseerde tweewielers» biedt suggesties genoeg: aanpak van obstakels in bermen, een verbod op het gebruik van cable barriers, vervanging van verhoogde wegafscheiding in overrijdbare varianten, een meer motorvriendelijke inrichting van rotondes. De EU-normen rond vangrails dienen ook de veiligheid van motorrijders te maximaliseren. Hoeveel zou een grootschalige aanleg van motorvriendelijke vangrails, bijvoorbeeld in gevaarlijke bochten, extra kosten? Een verlaging van het btw-tarief voor helmen, motorpakken etc. zal leiden tot een grotere aanschaf en snellere vervanging en daarmee bijdragen aan de verkeersveiligheid. Waar komen de verschillende belastingtarieven tussen EU-landen vandaan? In het Verenigd Koninkrijk zijn deze artikelen vrij van btw.

Het antwoord van de minister

De **minister** neemt de complimenten dankbaar in ontvangst, maar wil die ook doorsluizen naar haar voorgangers. Ze is overigens nog verre van tevreden. Ze benadrukt dat de verkeersveiligheid niet alleen kan worden bevorderd door (infra)structurele maatregelen; de menselijke factor blijft telkens minstens zo belangrijk. Het ministerie maakt afspraken met de decentrale overheden over het belijningsbeleid. In de laatste begroting is 15 mln. extra gereserveerd voor de verbetering van de verkeersveiligheid rond de N-wegen; daarmee worden onder andere de obstakels in de bermen verwijderd en de belijning in orde gebracht. Wel ziet de minister ruimte om de streefcijfers naar boven bij te stellen als de dalende trend in verkeersslachtoffers zich na 2005 doorzet.

Helaas heeft de verplichtstelling van de dodehoekspiegel geen duurzame verlaging van het aantal ongevallen opgeleverd. Opvallend is dat nu veel slachtoffers vallen onder vijftigplussers en niet onder kinderen; de oorzaken zijn vooralsnog onbekend. Er zijn vele technieken op de markt waarvan wordt beweerd dat ze vrachtauto's veiliger maken en met de regelmaat van de klok verschijnen er nieuwe. De minister erkent de ernst van de problematiek van, bijvoorbeeld, afslaan en achteruitrijdende vrachtwagens, maar een verplichtstelling van technische voorzieningen vereist zorgvuldigheid. Het is zoeken naar optimale en sluitende systemen. De Kamer ontvangt komende december een rapportage, waarvan ook de zijafscherming onderdeel zal uitmaken.

Uit proeven is de zweetest niet volledig betrouwbaar gebleken voor de opsporing van druggebruik. De minister kan zich vinden in voorstellen om de voorlichting over druggebruik en verkeer op scholen te intensiveren. Ook ziet zij mogelijkheden om dit thema op te nemen in de rijexamenstof. Zij zal hierover contact opnemen met het ministerie van OCW. De minister is wel huiverig voor campagnes zonder adequate handhaving.

De invoering van het alcoholslot is gepland op 1 januari 2008. De minister wil de ervaringen in andere landen gebruiken om de invoering van het alcoholslot in Nederland te optimaliseren. De Kamer zal hierover te zijner tijd worden geïnformeerd. Rijbewijsontzegging is altijd een uitspraak van de onafhankelijke rechter in een individueel geval. Volgens de minister zal een verbod op een kenteken op naam na ontzegging van het rijbewijs alleen maar meer bureaucratie opleveren.

Het lokale parkeerbeleid is een bevoegdheid van gemeenten en kan dus niet landelijk worden voorgeschreven als wordt ingestemd met het wetsvoorstel voor de invoering van de bestuurlijke boete voor het fout parkeren en stilstaan zoals het nu bij de Tweede Kamer ligt. Ook de minister wil waken voor een hetze tegen SUV's. Het is zeer moeilijk om het wezen van de SUV te definiëren en deze strikt te onderscheiden van andere zware auto's. Fiscale maatregelen specifiek gericht tegen SUV's zouden daarom slechts leiden tot ongelijke behandeling en willekeur.

Nieuwe voertuigen mogen na 2007 niet meer zijn voorzien van niet goedgekeurde bullbars. Dit zal betekenen dat bullbars uiteindelijk uit het straatbeeld zullen verdwijnen. De huidige bullbars zitten op autotypes die ooit zijn goedgekeurd inclusief bullbar, wat het zeer moeilijk maakt om verwijdering te gelasten. Een en ander zal in een brief aan de Kamer worden toegelicht.

Het ministerie werkt samen met de Stichting Consument en Veiligheid aan een brochure die de richtlijn over het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen zal toelichten.

Europa kent geen uniforme maximumsnelheid voor personenauto's met caravan, evenmin als voor auto's zonder caravan. De minister ziet niet waarom het voorbeeld van landen als Duitsland per se in Nederland zou moeten worden gevolgd. In de praktijk zijn er weinig problemen en verhoging van de maximumsnelheid voor auto's met caravan zou vele additionele aanpassingen vergen. Bovendien vergroot dit de kans op filevorming en leidt het tot meer onveilige verkeerssituaties, bijvoorbeeld doordat het auto's met caravan zou worden toegestaan om vrachtverkeer in te halen. De algemene invoering van motorvriendelijke vangrails zou een zeer omvangrijke investering vergen. Dergelijke vangrails zijn echter niet langs het hele Nederlandse wegennet nodig; ze bieden vooral een uitkomst in voor motoren gevaarlijke bochten. De minister zal met de Motorrijders Actie Groep (MAG) overleggen over de geschikte locaties en over verdere maatregelen om de veiligheid van motorrijders te bevorderen. Van de MAG verwacht de minister dan wel dat deze in haar publicaties serieus aandacht besteedt aan het belang van snelheidsbeperking. Dit overleg zal plaatsvinden vóór de komende begrotingsbehandeling; over de resultaten zal de Kamer per brief worden geïnformeerd.

Op dit moment vindt Europees onderzoek plaats naar het voeren van verlichting overdag. De minister wijst er wel op dat het eventuele verkeersveiligheidsbelang moet worden afgewogen tegen milieu-belangen: een hoger brandstofgebruik en daardoor meer vervuiling. Als de onderzoeksresultaten beschikbaar zijn, zal de Kamer hierover zo snel mogelijk worden ingelicht.

De minimumleeftijd voor bromfietrijders blijft 16 jaar. Wel moet het verplichte examen met goed gevolg zijn afgelegd. De minister zal voorafgaande aan de begrotingsbehandeling terugkomen op het APK-beleid. Onderzoek heeft uitgewezen dat vrachtwagens die kantelen, dat in de meeste gevallen op rechte stukken weg doen en, verrassend genoeg, niet in bochten. Gekantelde vrachtwagens zorgen voor veel en langdurige

files, dus er is alle belang om deze snel van de weg te verwijderen, eventueel met bulldozers. Ruim twintig inspecteurs van Rijkswaterstaat zijn gerechtigd tot een snel onderzoek naar de toedracht. In het geval van slachtoffers, de aanwezigheid van dieren of gevaarlijke stoffen is de versnelde procedure niet van toepassing. De indruk dat de minister defensiematerieel zou willen inzetten voor dit bergingswerk, berust op een misverstand.

De minister zal nader uitzoeken of de verzwaring van de eisen rond het gewicht van vrachtwagens en caravans gevolgen heeft voor het rijbewijsvereiste voor het ambulancevervoer. Voor wat betreft de event data recording systems wordt verwezen naar de in april 2005 gegeven antwoorden op Kamervragen. Belijning valt onder de verantwoordelijkheid van decentrale overheden, maar het ministerie streeft in samenwerking met de lokale partijen naar optimale harmonisatie. De recentelijk gestarte bewustwordingscampagne is gericht op de verbetering van het verkeersgedrag en de vermindering van agressie in het verkeer. Ze richt zich zowel op de bevordering van de «verkeersetiquette», dus gedragingen in het verkeer die strikt strafrechtelijk niet handhaafbaar zijn, als op gedragingen in het verkeer die dat wel zijn: de opgestoken middelvinger zou in de eerste categorie vallen, het bumperkleven in de tweede. Het is altijd heel moeilijk om de precieze impact van een campagne ondubbelzinnig vast te stellen. Deze campagne krijgt echter veel aandacht en levert de nodige reacties op, zowel veel positieve als negatieve. De minister wil de campagne nog even de tijd geven. De effecten worden zo nauwkeurig mogelijk onderzocht.

De minister zal de vragen over brom- en fietsverkeer in dit overleg schriftelijk beantwoorden. Oldtimers onder de bromfietsen dienen voorzien te zijn van een kenteken. Inderdaad blijken oldtimers vaak moeilijk aan de eisen voor een kenteken te kunnen voldoen. De Dienst Wegverkeer werkt aan een betere en meer gebruiksvriendelijke procedure om aan deze redelijke bezwaren tegemoet te komen. Het brommerrijbewijs zal evenals het gewone Europees geharmoniseerde rijbewijs kunnen dienen als identiteitsbewijs. Het opvoeren van bromfietsen wordt bestreden met een breed pakket maatregelen, dat ook handhaving zal vergemakkelijken, zoals de bekentekening en het schriftelijke rijbewijs. Dit beleid is pas recent aangevangen, dus er zijn nog geen duidelijke resultaten.

De motie-Verhagen c.s. laat kennelijk verschillende interpretaties toe. De minister roept de Kamer op om te preciseren wat met de motie wordt bedoeld. Europese regelgeving staat Nederland niet toe om het Britse voorbeeld van een fiscaal nultarief op motorhelmen na te volgen; dit Britse nultarief betreft een uitzonderingsgeval binnen de EU.

Toezeggingen:

- de Kamer ontvangt in december 2005 de voortgangsrapportage over dodehoekspiegels en zijafscherming voor vrachtauto's;
- de Kamer zal nader worden geïnformeerd over het alcoholslot, mede naar aanleiding van de ervaringen daarmee in Zweden;
- de Kamer ontvangt nadere informatie over de mogelijkheid van een verbod op bullbars;
- de Kamer ontvangt de toegezegde nadere informatie over fietsen en brommers;
- de Kamer zal worden ingelicht over het resultaat van het overleg tussen VW en de MAG over de aanpassing van vangrails;
- de Kamer ontvangt begin 2006 het resultaat van het Europees onderzoek naar het voeren van verlichting overdag;
- de Kamer wordt nader geïnformeerd over de problematiek rond de kentekening van oldtimers;
- de Kamer zal een schriftelijk antwoord ontvangen op de vraag over de

gevolgen van de wijzigingen van het rijbewijsvereiste voor het ambulancevervoer;

- de Kamer zal nader worden geïnformeerd over de toegankelijkheid van fietspaden voor brommobielen.

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

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