

Bijlage 1

STAND VAN ZAKEN OP HET GEBIED VAN HET VERKEERSVEILIGHEIDBELEID

INLEIDING

In deze bijlage wordt een opsomming gegeven van de stand van zaken op een aantal beleidsdossiers. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de volgende onderwerpen:

1. Samenwerking op het gebied van verkeersveiligheid;
2. Gedragsgericht verkeersveiligheidsbeleid;
3. Voertuiggericht verkeersveiligheidsbeleid;
4. Verkeersveiligheidsbeleid specifiek voor het vracht- en bestelverkeer;
5. Infrastructuurgericht verkeersveiligheidsbeleid;
6. Monitoring van het verkeersveiligheidsbeleid.

1. SAMENWERKING OP HET GEBIED VAN VERKEERSVEILIGHEID

1.1 De internationale dimensie van verkeersveiligheid

De ontwikkeling van de verkeersveiligheid wordt in belangrijke mate internationaal beïnvloed. Het beleid globaliseert steeds meer en verbreedt zich naar andere beleidsterreinen. Het gaat hierbij om kennisuitwisseling, samenwerking en regelgeving. Een voorbeeld is de grotere betrokkenheid van de World Health Organization (WHO) van de Verenigde Naties. Deze heeft berekend dat er wereldwijd per jaar ongeveer 1.2 miljoen verkeersdoden vallen, en heeft resoluties op het terrein van verkeersveiligheid aangenomen. Ook is de WHO bezig met de voorbereiding voor een WHO/VN Global Road Safety week in april 2007, gewijd aan 'young road users'.

Voorts heeft de Wereldbank een Global Road Safety Facility ingesteld. Het Ministerie van Ontwikkelingssamenwerking heeft een bijdrage van 1 miljoen euro toegezegd aan het Trust Fund. Hiermee kunnen verkeersveiligheidsprojecten worden gefinancierd in ontwikkelingslanden. De eerste drie jaar zal de Wereldbank het secretariaat beheren en het fonds verder uitbouwen. Nederland als vestigingsplaats voor het secretariaat van het fonds behoort hierna tot de mogelijkheden. De relatie met de Wereldbank en de Global Road Safety Facility wordt onderhouden door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Er zijn diverse internationale bijeenkomsten gewijd aan het thema verkeersveiligheid. In Europees verband heeft de Verona 3 bijeenkomst plaatsgevonden. Onder Oostenrijks voorzitterschap is verkeersveiligheid (creating awareness) een hoofdthema geweest en tijdens de ECMT- bijeenkomst (European Conference of Ministers of Transport) in Dublin is uitgebreid stilgestaan bij verkeersveiligheid.

De Europese Commissie heeft een mid-term review gepubliceerd over de resultaten van het actieprogramma verkeersveiligheid. De doelstelling om in Europa als geheel een reductie van 50 % slachtoffers te realiseren in 2010 zal bij de voortzetting van de huidige trend niet worden gehaald. De Commissie heeft derhalve extra wetgeving aangekondigd onder andere over handhaving en infrastructuur. Nederland vindt een Europese aanpak een goede zaak, maar dringt bij de invulling hiervan aan op het rekening houden met de verkeersveiligheidssituatie in de lidstaten afzonderlijk.

Met de landen die op dit moment een hoog verkeersveiligheidsniveau hebben (Verenigd Koninkrijk, Zweden en Noorwegen) is Nederland nauwer gaan samenwerken. Afgelopen jaar is tevens een overeenkomst gesloten met de Verenigde Staten om tot een nauwere

samenwerking te komen op diverse terreinen van verkeersveiligheid. Die samenwerking zit met name op het gebied van uitwisseling van best practices. In dat verband is, samen met het Belgisch instituut voor verkeersveiligheid, de BOB-campagne gepresenteerd.

In de nota mobiliteit is aangegeven dat na 2010 de verbetering voor een belangrijk deel gehaald zal moeten komen uit voertuigtechnologie. Het uitwisselen van kennis en het experimenteren op het gebied van innovatie zal meer aandacht krijgen. Dit richt zich zowel op de voertuigtechnologie als op gedrag. Voor aanscherping van voertuigeisen is Nederland afhankelijk van Europa. Hiertoe zal ook gekeken worden naar ontwikkelingen in andere landen, denk bijvoorbeeld aan Japan dat jaren vooruit loopt.

Er bestaat zowel in Nederland als in EU-verband behoefte om overtredingen die door andere EU-ingezetenen zijn begaan aan te pakken. Nu is het in veel gevallen mogelijk dat de overtreding wel wordt geconstateerd op kenteken, maar dat boete-oplegging en -inning niet mogelijk is als er geen sprake is van een staandhouding. Volgend jaar wordt een EU-kaderbesluit over wederzijdse erkenning van geldelijke sancties in nationale wetgeving omgezet; echter hiermee wordt nog niet voorzien in handhaving van niet-strafrechtelijke overtredingen, zoals bijvoorbeeld tof- en parkeerovertredingen, die administratiefrechtelijk worden afgedaan, en het toetsen van de geldigheid van rijbewijzen. De Europese Commissie gaat een consultatieronde houden over de wenselijkheid van een Europese richtlijn op het gebied van handhaving op snelheid, gordels en alcohol en de daarbij behorende internationale gegevensuitwisseling. Voor de aanpak van een dergelijke uitwisseling is het wenselijk hiervoor een goede juridische basis te leggen. Ik ben voorstander van het zoveel mogelijk gebruikmaken van bestaande systemen. In dat kader pleit ik voor de uitwisseling via centrale autoriteiten (in Nederland de RDW). Hiermee is de privacy het best gewaarborgd en deze autoriteiten zijn met deze uitwisseling reeds bekend.

1.2 De nationale dimensie van verkeersveiligheid

Eén van de belangrijke pijlers onder het succes van het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid is samenwerking. Deze samenwerking vindt op diverse fronten plaats.

- Met andere ministeries zoeken we telkens naar mogelijkheden voor win-winsituaties, zodat verkeersveiligheidsmaatregelen ook op andere fronten resultaten opleveren, en vice versa.
- Ook de decentrale overheden spelen een belangrijke rol; veel maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid zijn lokaal of regionaal gericht. De BDU wordt met ingang van 2007 met ruim €50 mln. per jaar opgehoogd, zodat deze partijen nog beter in staat zijn hun bijdrage te leveren aan het realiseren van de nationale doelstelling.
- Daarnaast dragen maatschappelijke organisaties als Veilig Verkeer Nederland (VVN), de ANWB, het Platform Motorrijders en de Fietsersbond bij aan een verkeersveiliger Nederland. Binnenkort zal ik de nieuwe subsidieregeling voor VVN voor de periode 2007-2010 vaststellen. En ook de SWOV, hét Nederlandse kennisinstituut voor verkeersveiligheid, is onmisbaar voor het verkeersveiligheidsbeleid, ook internationaal gezien; ook voor deze organisatie is een nieuwe subsidieregeling (voor de periode 2007-2010) in de maak.
- Met (branche-)organisaties uit het bedrijfsleven wordt ook samengewerkt, met name ter verbetering van de veiligheid van vracht- en bestelverkeer.

1.3 Samenwerking op nationaal niveau

De nationale doelstelling verkeersveiligheid is doorvertaald naar 19 regio's: de 12 provincies en 7 WGR+-regio's (stadsregio's verkeer en vervoer). Samen met de decentrale overheden /

wegbeheerders wordt gewerkt aan een permanente verbetering van de verkeersveiligheid. De samenwerking tussen deze partners is uiterst belangrijk zeker als het gaat om een goede afstemming van onderwerpen die op nationaal niveau worden ontwikkeld en een landelijke uitvoering hebben; voorbeelden daarvan zijn de voorlichtingscampagnes (BOB, daar kun je mee thuiskomen), de uitwerking van de zogeheten Essentiele Herkenbaarheidskenmerken op infrastructuur en de (CROW)-richtlijnen. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat werkt bij dit soort maatregelen nauw samen met de provincies, stadsregio's, gemeenten en waterschappen voor een gezamenlijke uitwerking en implementatie. Op het gebied van kennisverspreiding van verkeersveiligheidsmaatregelen (van en voor) de decentrale overheden speelt het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) een belangrijke rol. Bij de programmering van het KpVV wordt ook samengewerkt tussen genoemde partners. De decentralisatie van het verkeersveiligheidsbeleid laat onverlet dat ook de komende jaren deze samenwerking intensief zal worden voortgezet.

1.4 Landelijk Initiatief Verkeersveiligheid (LIVV)

In mijn brief van 5 oktober 2005¹ heb ik aangegeven de missie van het Landelijk Initiatief Verkeersveiligheid (LIVV, geïnitieerd door SWOV, ANWB en VVN) te onderschrijven en graag een bijdrage te leveren om gezamenlijk de mogelijkheden te verkennen voor inhoudelijke verbreding van de verkeersveiligheid, nieuwe vormen van samenwerking en een goed werkende kennisinfrastructuur.

Het afgelopen jaar is de verkenning afgerond naar de kennisbehoefte en mogelijkheden van samenwerking. Op basis van deze verkenning en de bijeenkomsten met de initiatiefnemers zijn we ook tot de conclusie gekomen dat er geen behoefte is aan een nieuw centraal punt waar verkeersveiligheidsinitiatieven op landelijk niveau worden ontwikkeld. De bestaande organisaties en overleggen kunnen deze taak uitvoeren, waarmee de uit het onderzoek voortvloeiende aandachtspunten toch een plek krijgen, te weten:

- Kennisuitwisseling is een terrein waar het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) het primaat heeft en ook zal houden. Hierbij zal het KpVV meer dan voorheen bekijken welke andere partijen daar een bijdrage aan kunnen leveren. Het gaat hierbij om partijen als de SWOV en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, maar ook marktpartijen en maatschappelijke organisaties. Een voorbeeld hiervan is dat in het kader van Duurzaam Veilig de SWOV en KpVV gezamenlijk informatiebijeenkomsten in de regio hebben georganiseerd. Dit zal nu een vervolg gaan krijgen waarbij SWOV, regio's en KpVV het Duurzaam Veilig gedachtegoed op maat maken voor de regio.
- Het spoor van voorbeeldprojecten zal vooral bottom up tot stand komen. Per initiatief zal dan bezien worden in hoeverre het KpVV of het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zo'n voorbeeldproject kan faciliteren en de kennis hierover verder te verspreiden. Ook worden per initiatief de mogelijkheden bezien voor samenwerking met andere partijen.
- Het aandachtspunt van de landelijke onderwerpen wordt door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat verder opgepakt. Dit zal een onderdeel vormen van het reeds ingezette traject 'strategievorming verkeersveiligheid'. Hierbij valt te denken aan het organiseren van een brede bijeenkomst over innovatie en het actief betrekken van de markt bij de strategievorming.

2. GEDRAGSGERICHT VERKEERSVEILIGHEIDBELEID

Op het gebied van rijbewijzen is zowel het nieuwe rijbewijsdocument als de invoering van het rijbewijs voor brom- en snorfietsen en brommobielen door de Tweede Kamer geaccordeerd.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 29398, nr. 32

De komende periode zal uitwerking worden gegeven aan het praktijkexamen voor de brom- en snorfiets en brommobiel. Tevens zal invulling worden gegeven aan het nieuwe rijexamen voor automobilisten. Gezien de hogere ongevalskans voor beginnende bestuurders zal voor deze categorie aanvullend beleid worden ontwikkeld. Tenslotte zal het alcoholbeleid worden vernieuwd en zal een start worden gemaakt met maatregelen die het gebruik van drugs in het verkeer tegen moeten gaan.

2.1 Rijbewijsaangelegenheden

De belangrijkste doelstelling van de rijbewijsmaatregelen is de verbetering van de verkeersveiligheid in het algemeen en veilig rijgedrag van beginnende bestuurders in het bijzonder. Deze doelstelling is ook aangegeven in de discussienota over de toekomst van het rijbewijsbeleid die ik u eerder heb doen toekomen². De afgelopen jaren is het aantal verkeersdoden in de leeftijdscategorie 18-24 jarigen gedaald van 208 doden in 2002 tot 125 doden in 2005. Desalniettemin zijn deze bestuurders nog steeds relatief vaak betrokken bij verkeersongevallen. Het pakket van de verschillende rijbewijsmaatregelen moet leiden tot een verdere vermindering van het aantal slachtoffers onder beginnende bestuurders, maar ook onder andere verkeersdeelnemers. Hierbij wordt gekeken naar de hele 'rijbewijsketen': van opleiding, examen, geschiktheid, rijbewijsdocumenten tot en met bijscholing. Daarnaast wordt er ook naar gestreefd om de dienstverlening aan de ruim 9 miljoen rijbewijshouders te verbeteren. De reductie van het aantal slachtoffers, de doelmatigheid, handhaafbaarheid en administratieve lasten zijn belangrijke toetsstenen waarop rijbewijsmaatregelen zullen worden beoordeeld.

2.1.1 Rijvaardigheid

Rijexamen en rijopleiding

Het CBR heeft voorstellen ontwikkeld om het rijexamen nog verder te verbeteren. Ik ben begin van dit jaar akkoord gegaan met het CBR-voorstel om zowel het theorie-examen als het praktijkexamen inhoudelijk te wijzigen, dat wil zeggen meer dan voorheen aandacht in het rijexamen te besteden aan zaken als verkeersinzicht, gevaarherkenning, het kiezen van eigen routes en Het Nieuwe Rijden. In het vernieuwde rijexamen zal ook aandacht worden besteed aan zaken zoals bijvoorbeeld file rijden en de veiligheid bij calamiteiten. Belangrijke voorwaarde is dat deze inhoudelijke vernieuwingen niet mogen leiden tot een stijging van de kosten en de administratieve lasten voor de burger. De komende tijd zal worden gewerkt aan de verdere concretisering van de genoemde plannen. Het is de bedoeling om het nieuwe rijexamen eind 2007 in te voeren.

Met betrekking tot beginnende bestuurders is ervaring het sleutelwoord: met de tijd neemt de ervaring toe en daarmee het ongevalrisico af. In landen om ons heen wordt daarom al langer geëxperimenteerd met verschillende vormen van begeleid rijden. Begeleid rijden wil zeggen dat leerlingen onder beschermde omstandigheden tijdens hun opleidingsperiode voor het rijbewijs extra rijervaring kunnen opdoen onder begeleiding van een volwassene, die niet per sé de professionele rij-instructeur is. Dit heeft er in Duitsland toe geleid dat leerlingen op hun zeventiende hun rijbewijs kunnen halen zonder dat ze het "officiële" rijbewijs ontvangen. Totdat ze 18 zijn mogen ze slechts onder begeleiding van een volwassene rijden. In deze periode doen ze extra rijervaring op onder beschermde omstandigheden, die ze op het moment dat ze dan zelfstandig achter het stuur mogen zitten tot veiliger bestuurders maakt. De eerste cijfers uit Duitsland laten zien dat dit een zeer succesvolle benadering kan zijn: in de deelstaat Nedersaksen heeft dit in de eerste twee jaar tot 11% minder dodelijke ongevallen in de

² zie de brief van 28 november 2002, nr. VW 02000736

doelgroep geleid. Deze resultaten zijn zo hoopgevend dat ik wil gaan onderzoeken of er in Nederland een soortgelijke constructie mogelijk is.

Bijscholing en terugkomsessies

Na het behalen van het rijbewijs kan in sommige gevallen een vorm van bijscholing nuttig en wenselijk zijn. Ik heb u in de eerdergenoemde brief van 25 april 2006 over de verkeersongevallencijfers³ op de hoogte gesteld van de plannen rond een nieuwe vorm van bijscholing voor rijbewijsbezitters. Het onderzoek dat ik in dit kader heb laten uitvoeren, heeft geresulteerd in de ontwikkeling van een laagdrempelig instrument, in de vorm van een vragenlijst, waarmee op een snelle manier inzicht kan worden verkregen in het eigen rijgedrag alsmede de veranderingsbereidheid van individuele rijbewijsbezitters. Op basis hiervan kan een advies op maat ter verbetering van het rijgedrag worden gegeven. Voor de rijbewijsbezitter zal de deelname vrijwillig en kosteloos zijn. De vragenlijst en het advies kunnen worden uitgereikt bij het aanvragen of verlengen van het rijbewijs. Daarnaast is het de bedoeling de vragenlijst ook op internet te plaatsen, zodat op elk willekeurig moment advies op maat kan worden verkregen ter verbetering van het rijgedrag. Om het instrument, dat nieuw is in zijn soort, op haar waarde voor de praktijk te toetsen, wordt dit najaar een praktijkproef gehouden. Op basis van de bevindingen van deze proef zal aan het eind van het jaar worden besloten of het instrument al dan niet op grotere schaal wordt ingezet.

In het vragenuurtje van 6 juni 2006 zijn ook de terugkomsessies als vorm van bijscholing aan de orde geweest. Ik heb de Kamer toen toegezegd om op basis van internationale ervaringen en regionale pilots te bezien of vrijwillige terugkomsessies voor iedereen die net zijn rijbewijs heeft gehaald, effectief zijn en landelijk ingevoerd moeten worden. Internationaal (Oostenrijk, Luxemburg, Finland, Noorwegen) en regionaal (onder andere Gelderland) zijn hier al diverse voorbeelden van. Gelet op de effecten op de verkeersveiligheid tot dusverre acht ik een landelijke invoering niet zinvol.

Ik acht het wel zinvol om op landelijk niveau terugkomsessies te verplichten voor een speciale doelgroep, waarbij ik dan denk aan bestuurders die een ernstige overtreding (bijvoorbeeld een ernstige snelheidsovertreding) hebben begaan. Ik vind een dergelijke educatieve maatregel nuttig omdat bestuurders die ernstig in de fout zijn gegaan, gericht kunnen worden gewezen op de gevaren van hun gedrag en zo in staat worden gesteld hun gedrag bij te stellen. Omdat bij een koppeling van deze maatregel aan het puntenstelsel eerst op een uitspraak van de rechter moet worden gewacht, ben ik er voorstander van aan te sluiten bij de systematiek van de Educatieve Maatregel Alcohol (EMA). Op die manier kan er zo snel mogelijk na de overtreding een maatregel worden opgelegd en geef ik invulling aan mijn toezegging bij het vragenuurtje van 6 juni 2006 om na te gaan of er mogelijkheden zijn om snel na een overtreding te verplichten een extra cursus te volgen

Puntenrijbewijs

Het wetsvoorstel puntenstelsel rijbewijzen (30 324) is op dit moment bij de Tweede Kamer aanhangig. Het richt zich vooral op de aanpak van recidive bij ernstige verkeersdelicten, zoals het veroorzaken van een verkeersongeval met ernstige gevolgen, het rijden onder invloed en forse snelheidsovertredingen. Een belangrijk element is dat de rijbewijshouder op grond van het wetsvoorstel zijn rijbewijs kan kwijtraken en na ommekomst van de rijontzegging zijn rijgeschiktheid moet aantonen en opnieuw een rijexamen moet afleggen om weer in het bezit van een rijbewijs te kunnen komen. De Vaste Commissies van Verkeer en Waterstaat en van

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 29398, nr. 38

Justitie hebben een verslag over het wetsvoorstel uitgebracht, dat op 22 mei 2006 met een nota naar aanleiding van het verslag werd beantwoord⁴.

Nieuw rijbewijsdocument

Een aantal EU-lidstaten heeft reeds een plastic rijbewijs of bereidt de invoering daarvan voor. Nederland zal op 1 oktober van dit jaar ook overstappen op een nieuw rijbewijsdocument in de vorm van een plastic kaart op creditcardformaat. Het nieuwe rijbewijs is een handzamer, duurzamer en beter te beveiligen document dan het huidige rijbewijs. Het rijbewijs heeft naast de functie van bewijs van rijbevoegdheid ook de functie van identiteitsdocument zoals bedoeld in de Wet op de identificatieplicht. Bij de behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer heb ik toegezegd de gemeentelijke tarieven voor de rijbewijzen de komende tijd te monitoren en zonodig maatregelen te nemen. Ik zal de Tweede Kamer hierover eind 2007 informeren. Voorts zal ik, conform de bij de behandeling van het wetsvoorstel gedane toezegging, kijken naar de mogelijkheden van plaatsafhankelijke dienstverlening, waarbij burgers niet meer verplicht zijn om bij hun eigen gemeente een rijbewijs aan te vragen, maar bij elke gemeente terecht kunnen. Tenslotte zal ik bezien of het in de toekomst mogelijk is het rijbewijs thuis te sturen, als dat ook gaat gebeuren voor het paspoort en de Nederlandse Identiteitskaart. Dat scheelt één gang naar het gemeentehuis.

Rijexamen en rijbewijs voor brom- en snorfiets en brommobiel

Per 1 oktober 2006 vormt bij de invoering van het Nieuwe Rijbewijsdocument de bromfiets (snorfiets, brommobiel) een nieuwe categorie AM op het rijbewijs. Het examen bestaat in eerste instantie alleen uit een theoretisch deel. Begin 2008 zal hieraan een praktijkexamen worden toegevoegd. De examenverplichting wordt voor alle categorieën bromfietsen ingevoerd; de bestaande vrijstellingsregeling voor personen geboren vóór 1 juni 1980 wordt met ingang van 1 oktober 2006 afgeschaft. Er komt één theoretisch examen welk voor alle categorieën zal gelden. Het praktijkexamen zal gediversificeerd worden; bij het praktijkexamen zal de nadruk bij tweewielige bromfietsen komen te liggen op gevaarherkenning/vermijding en bij brommobielen op voertuigbeheersing. Er komen geen medische eisen voor bestuurders van brom- en snorfietsen en brommobielen.

Implementatie EU-regelgeving

In maart van dit jaar is een politiek akkoord bereikt over de derde EU-rijbewijsrichtlijn. Dit betekent dat de richtlijn naar verwachting eind van dit jaar definitief wordt vastgesteld. Een compromis op het gebied van de omwisseling van bestaande rijbewijzen, het voornaamste struikelblok tot nog toe, heeft ertoe geleid dat ook de laatste lidstaten hun verzet op hebben gegeven. De richtlijn moet uiterlijk in 2012 in Nederlandse wetgeving zijn omgezet.

2.1.2 Rijgeschiktheid

Alcohol

Op 27 april 2006 heeft u een brief over de vorderingsprocedure en het alcoholslot ontvangen⁵. Deze brief geeft aan dat ik bij de verdere ontwikkeling van het beleid de nadruk wil leggen op de zwaardere drinker en de inzet van technische hulpmiddelen zoals het alcoholslot. Ik doe dit in nauwe samenwerking met het Ministerie van Volksgezondheid Welzijn en Sport en uiteraard de RDW en het CBR. Dat er extra maatregelen nodig zijn, blijkt uit de ongevalcijfers van 2005: misbruik van alcohol in het verkeer heeft geleid tot 115 doden en 2600 ziekenhuisgewonden. Hoewel uit het jaarlijks gehouden onderzoek naar de drink- en rijgewoonten van bestuurders in weekendnachten blijkt dat het percentage dat zich niet aan de

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 30324, nr. 7

⁵ Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 29398, nr. 39

wettelijke limiet houdt verder is afgenomen (tot 2,8% van de bestuurders), blijft misbruik van alcohol een belangrijke oorzaak van verkeersongevallen. Nederland scoort met dit percentage wel als één van de beste landen van Europa.

De maatregelen die tot dusverre zijn genomen hebben hun vruchten afgeworpen. Door de inwerkingtreding van de wetgeving per 1 januari 2006 waarbij de toegestane alcohollimiet voor beginnende bestuurders, waaronder ook brom- snorfietsers en brommobielen vallen, is verlaagd tot 0.2 promille, is een verdere besparing van 10 doden te verwachten.

Teneinde de vorderingsprocedure effectiever in te richten wordt bezien of alcoholovertreders verdergaand en beter kunnen worden gedifferentieerd. De gedachte is een systeem te ontwikkelen waarbij op basis van bloedwaarden wordt gekeken of iemand een lichte, middelzware of een zware drinker is. Afhankelijk van zijn score op deze bloedwaarden wordt de bestuurder onderworpen aan een EMA of aan een alcoholslotprogramma. Slechts in een beperkt aantal gevallen - indien er sprake is van zeer hoge bloedwaarden - zal het rijbewijs (al of niet na onderzoek) direct ongeldig worden verklaard.

De EMA functioneert reeds geruime tijd en is gebleken effectief te zijn. Het alcoholslotprogramma is een nieuw instrument in de vorderingsprocedure. Het combineert een innovatief technisch apparaat, het alcoholslot, met een medisch-psychologisch begeleidingsprogramma. Het alcoholslot wordt in het voertuig ingebouwd. Iedere keer dat het voertuig wordt gestart, en ad random tijdens de rit, moet op een blaasapparaat worden geblazen om te bewijzen dat de bestuurder nuchter achter het stuur zit. Tegelijkertijd gaan we met dit programma een stap verder. Een medisch-psychologisch begeleidingsprogramma, dat zal worden uitgevoerd door de Nederlandse verslavingszorg die een grote expertise heeft op dit gebied, moet ertoe leiden dat het alcoholgebruik van de betrokken bestuurder in betere banen wordt geleid. Bij de voorbereiding en de uitvoering van dit programma wordt om deze reden nauw samengewerkt met het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. Zowel voor de aanpassing van de vorderingsprocedure als voor de invoering van het alcoholslotprogramma is een wetswijziging noodzakelijk. De voorbereidingen daartoe zijn inmiddels in volle gang. Ik verwacht dat medio 2009 de nieuwe maatregelen van kracht kunnen worden.

Post mortem onderzoek

Een post mortem onderzoek is van belang om een nadere analyse te kunnen maken omtrent de oorzaak van het ongeval. Op deze manier kunnen betere en effectievere maatregelen voor de verkeersveiligheid worden getroffen. Een dergelijk onderzoek is in verschillende landen al praktijk. Omdat alcohol één van de belangrijkste factoren is wil ik hier het komend jaar mee starten. Ik ben daarom met de Ministeries van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Justitie in overleg om dit mogelijk te maken.

Het uitwisselen van gegevens uit registers met betrekking tot alcoholgebruik.

In overleg met het CBR en andere registrerende autoriteiten zal worden bezien of tot een informatie uitwisseling omtrent alcoholgebruik van bestuurders kan worden gekomen. Op deze manier kan een einde komen aan de onwenselijke situatie waarbij het rijbewijs van een autobestuurder ongeldig is verklaard, terwijl deze persoon nog wel een vliegtuig of een boot kan besturen, en vice versa.

Drugs

Wereldwijd wordt inmiddels onderkend dat naast alcohol ook drugs en geneesmiddelen in het verkeer een verkeersveiligheidsprobleem vormen. Mijn collega's van Binnenlandse Zaken en

Koninkrijkrelaties en Justitie en ik hebben u eerder meegedeeld dat handhaving van een eventuele wetswijziging om drugs en geneesmiddelen in het verkeer te reguleren op problemen stuit vanwege het ontbreken van een geschikte drugstester op straat. Het wachten was op de resultaten van het Europese Road Side test Assessment (ROSITA) onderzoek, dat deze testers op hun kwaliteit beoordeelde. Op 7 juni 2005 heb ik de Tweede Kamer meegedeeld dat de resultaten van dit onderzoek begin 2006 worden verwacht⁶. De resultaten zijn inmiddels verschenen. De conclusie luidt dat geen enkele van de onderzochte tests betrouwbaar genoeg was om op zichzelf te gebruiken. Het volledige onderzoeksrapport is te vinden op de internet site: www.rosita.org.

In overleg met mijn collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties beraad ik mij daarom of er andere maatregelen kunnen worden genomen om het probleem van drugs in het verkeer aan te pakken. Omdat de combinatie van drugs en alcohol in het verkeer een gevaarlijke is, wil ik de mogelijkheden onderzoeken om in gevallen waar alcohol in het spel is, ook de analyse van het bloed op drugs te laten doen. Zo wil ik kosten, effecten en handhaafbaarheid onderzoeken van de maatregel om bestuurders met een Bloed Alcohol Gehalte boven de 0,8 promille (en die duidelijk onder invloed van drugs lijken) ook te testen op drugs.

Daarnaast wil ik nagaan in hoeverre er toch gebruik gemaakt kan worden van de huidige generatie testers, om in ieder geval de zware overtreders aan te kunnen pakken.

Voor de aanpak van de drugsproblematiek van jongeren in het verkeer (toezegging tijdens het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid van 26 oktober 2005) staan mij de volgende maatregelen voor ogen:

- Een aantal vragen over het gevaar bij gebruik van drugs in het theoretisch deel van het rijexamen op te nemen. Het CBR is gevraagd dit bij de aanpassing van het huidige rijexamen mee te nemen.
- Een campagne te ontwikkelen die jongeren wijst op de gevaren van drugs in het verkeer. Ik heb TeamAlert gevraagd om in samenwerking met het Trimbosinstituut hier uitvoering aan te geven. Het is de bedoeling dat die campagne nog dit jaar van start gaat.
- Het onderwerp meenemen in de leerprogramma's. Ik heb opdracht gegeven om binnen een bestaand leerpakket met betrekking tot verkeerseducatie voor het Voortgezet Onderwijs een zelfstandig onderdeel "drugs" in het verkeer te ontwikkelen. In het huidige pakket is daar slechts in beperkte mate sprake van.

Tenslotte heb ik voor de meer langere termijn mijn hoop gevestigd op de verdere ontwikkeling en evaluatie van drugstesters. Dit jaar nog gaat het Europese DRUID-onderzoek van start. In dit onderzoek wordt de praktische bruikbaarheid van drugstesters voor de politie getest evenals de wetenschappelijke betrouwbaarheid ervan. Ook wordt de effectiviteit ervan (kosten en baten) in beschouwing genomen. In het DRUID onderzoek worden alle beschikbare drugstesters geëvalueerd, ook testers die sinds het onderzoek Rosita II op de markt zijn gekomen.

2.2 Kwetsbare verkeersdeelnemers

In de uitvoeringsagenda bij de Nota Mobiliteit staat vermeld dat overheden en maatschappelijke organisaties samenwerken aan een werkplan om de positie van kwetsbare verkeersdeelnemers te verbeteren. Voor de aanpak op het lokale niveau is vooral een rol weggelegd voor VVN en de gemeenten. Ik ben momenteel samen met de diverse partners bezig in kaart te brengen wat kosteneffectieve mogelijkheden zijn. Een eerste inschatting is

⁶ Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 29844, nr. 11

dat er draagvlak bestaat voor een actieprogramma, mits er focus plaatsvindt. Het programma zou zich kunnen richten op jongere en oudere verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers) binnen de bebouwde kom. Een separaat traject zou zich kunnen richten op gemotoriseerde tweewielers. In een actieprogramma zal desgewenst ruimte zijn voor eventueel nader onderzoek, het uitvoeren van experimenten en vooral het agenderen van het vraagstuk op het politieke niveau, om de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers te vergroten. Mijn rol in deze is het stimuleren en faciliteren van een proces dat rekening houdt met ieders taak, rol en verantwoordelijkheid en waarbij het adagium uit de Nota Mobiliteit ‘decentraal wat kan en centraal wat moet’ centraal staat. Ik verwacht dat er begin 2007 meer duidelijkheid bestaat over de koers en inhoud van de aanpak en het is de bedoeling om de uitkomsten in het Nationaal Verkeersveiligheidscongres van 2008 te presenteren. Uiteraard zullen lopende initiatieven van partijen, zoals de relatie tussen de fietser en het voertuig bij een botsing, tussentijds worden opgepakt en geagendeerd.

Op 1 mei 2001 is de maatregel ‘Voorrang Fietsers van Rechts’ (VFVR) ingevoerd. Dit was een lang gekoesterde wens van de Kamer, waarmee Nederland weer in de pas zou lopen met de rest van Europa. Randvoorwaarde was wel dat invoering niet ten koste mocht gaan van de verkeersveiligheid. Door de brede invoering van 30 km gebieden leek dat toen mogelijk. De regel houdt in dat op gelijkwaardige kruispunten fietsers, bromfietsers, snorfietsers en het overige langzame verkeer van rechts voorrang krijgen, net als andere bestuurders. Uit de evaluatie die onlangs is afgerond, blijkt dat de invoering van VFVR geen substantieel effect heeft gehad op de verkeersveiligheid. Daarmee is voldaan aan de gestelde voorwaarde dat de verkeersveiligheid door de maatregel niet mag verslechteren. Ook blijkt uit de evaluatie dat weggebruikers goed op de hoogte zijn van de nieuwe voorrangsregel. Toch leven automobilisten de regel niet in alle gevallen goed na.

De nieuwe campagne ‘Rij met je hart’ waarvan de focus onder meer ligt op snelheids- en oversteekgedrag in woon- en verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom (zie 2.5), sluit goed aan bij het streven om de naleving van VFVR te verbeteren. Bij de decentrale overheden heb ik naar aanleiding van de evaluatie aandacht gevraagd voor snelheidsbeheersende maatregelen op gelijkwaardige kruispunten.

2.3 Motorrijders

Motorrijders behoren tot de groep kwetsbare verkeersdeelnemers en als zodanig wordt ook specifiek voor deze groep gekeken hoe de verkeersveiligheid voor hen kan verbeteren. Hiertoe vindt er overleg plaats met de verschillende partners in het Motorplatform. Komend jaar wordt aandacht besteed aan de zichtbaarheid van motorrijders op de weg. Maar ook een actie gericht op het ‘Samenspel in de file’ behoort tot de mogelijkheden. De filegedragscode die hieraan ten grondslag ligt is ontstaan uit het Motorplatform en is een goed voorbeeld van ‘samenspel’ op de weg; ruimte en begrip tussen de verschillende weggebruikers zijn hierbij van groot belang.

Tevens worden komend jaar motorfietsvriendelijke vanrails geplaatst bij hiertoe aangemerkte bochten van het hoofdwegennet. Samen met de Motor Actie Groep (MAG) en de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) worden de bochten die van deze vanrail voorzien moeten worden, aangemerkt op basis van een gezamenlijk ontwikkelde beslisboom (zie paragraaf 5.2).

2.4 Verkeerseducatie

Ook ik zie verkeerseducatie als één van de maatregelen die bijdragen aan een grotere verkeersveiligheid. Ter ondersteuning van allen die zich daarmee bezighouden wordt thans de laatste hand gelegd aan een door mij gefinancierde toolkit. Deze toolkit die in opdracht van

het KpVV is ontwikkeld, beschrijft per leeftijdsgroep het merendeel van de thans voorhanden zijnde lesmaterialen en methodes en geeft daarbij aan welke leerdoelen daarmee bereikt kunnen worden. Met behulp van deze toolkit is een betere keuze uit de grote diversiteit aan materialen mogelijk.

Voorts vind ik dat er nog steeds te veel jongeren omkomen in het verkeer door hun eigen onoplettendheid. Ik wil daarom met mijn collega van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap van gedachten wisselen over de mogelijkheid verkeerseducatie beter te verankeren in het voortgezet onderwijs.

In Bijlage 1 van mijn brief van 5 oktober 2005⁷ informeerde ik u over de pilot van de doorlopende leerlijnen voor het voortgezet onderwijs, een lespakket gericht op vaardigheden, dat digitaal wordt aangeboden. Dit project is thans geëvalueerd. Op grond van de resultaten zal het product worden aangepast en beschikbaar komen voor het gehele voortgezet onderwijs.

2.5 Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid

In mijn brief van 17 september 2004⁸ heb ik het doel en de werkwijze van het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid (MPCV) beschreven. Belangrijk is dat de inzet op voorlichting en handhaving altijd gelijk opgaan. Bij het meerjarenprogramma wordt uitgegaan van een viertal kernthema's, te weten rijden onder invloed van alcohol, het gebruik van beveiligingsmiddelen in de auto, agressief rijgedrag en het gebruik van verlichting en reflectie door fietsers. Over deze thema's wordt jaarlijks in periodes van circa 2,5 maand een campagne gevoerd aan de hand van de rode draad 'Daar kun je mee thuiskomen'. Het doel is de beïnvloeding van kennis, houding, risicoperceptie, gedragsintentie en het feitelijk gedrag van verkeersdeelnemers. De rode draad wordt vanaf 2005 ook gebruikt bij publiekscommunicatie over veranderingen in wet- en regelgeving, zoals de 0,2 promille alcohollimiet voor beginnende bestuurders en nieuwe regels voor het vervoer van kinderen in de auto. Drie van de vier burgers herkennen 'Daar kun je mee thuiskomen' inmiddels als het algemene label voor veilig verkeersgedrag.

Sinds de introductie van het MPCV begin 2003 heeft de beoogde integratie tussen landelijke voorlichting, regionale acties en handhaving binnen de campagnecontext gestalte gekregen. Alle betrokken partners (overheden, politie, Openbaar Ministerie en maatschappelijke organisaties) volgen in hun jaarplanning de landelijke campagnekalender die jaarlijks in gezamenlijk overleg wordt vastgesteld. Bij de bestuurlijk-maatschappelijke partners bestaat breed draagvlak voor de overkoepelende communicatiestijl 'Daar kun je mee thuiskomen' en de vaste themaconcepten (bijvoorbeeld BOB en Goochem het Gordeldier). Deze worden in de landelijke en regionale campagne uitingen toegepast, waardoor de samenhang en herkenbaarheid voor de burgers worden versterkt. In feite is er nu sprake van één doorlopende verkeersveiligheidscampagne, met periodiek wisselende thema's. Door de specifieke inbreng van de diverse partners (toegang tot landelijke en regionale media, inzet van lokale vrijwilligers, controles, etc.) is de reikwijdte en slagkracht van de campagnes vergroot. De intentie is de samenwerking in het kader van de MPCV-aanpak de komende jaren voort te zetten.

In september 2005 is een meerjarige campagne gestart, die weggebruikers wijst op de eigen verantwoordelijkheid en gedragsmogelijkheden bij het beperken van de kans op agressie in het verkeer. Kernboodschap is dat een betere naleving van de bestaande verkeersregels (met name op het gebied van voorrang en snelheid) en het respecteren van algemene fatsoensnormen (rekening houden met elkaar, ruimte gunnen, accepteren van fouten) leidt tot

⁷ Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 29398, nr. 32

⁸ Tweede Kamer, vergaderjaar 2003-2004, 29398, nr. 15

minder irritaties en conflicten tussen weggebruikers. Vanuit de basisgedachte 'Wie goed doet, goed ontmoet' kan de negatieve spiraal worden doorbroken. De campagne is gericht op alle categorieën weggebruikers, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet. De campagne richt zich niet op de kleine groep notoire regelvertreders. Deze groep is alleen met stevige handhaving te corrigeren. De campagne wordt in 2006 voortgezet, met dezelfde boodschap en een aangepast creatief concept ('Rij met je hart' in plaats van 'I love..'). De focus ligt op snelheids- en oversteekgedrag in woon- en verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom en op afstand houden op de snelweg. De samenhang met de handhaving en lokale acties (onder andere de actie De scholen zijn weer begonnen) wordt meer expliciet zichtbaar. De continuïteit in de campagnevoering is gewaarborgd door het behoud van het rode hart als symbool voor wederzijds respect en verdraagzaamheid. Evaluatie vindt plaats op basis van de gestandaardiseerde methodiek voor Postbus 51-campagnes.

2.6 Voorlichting rijgevaarlijke geneesmiddelen

Deelname aan het verkeer bij gebruik van bepaalde geneesmiddelen kan onverantwoord zijn. Dat is onvoldoende bekend bij de gebruikers van deze geneesmiddelen. In Nederland komen enkele tientallen verkeersdeelnemers om in het verkeer vanwege het gebruik van rijgevaarlijke geneesmiddelen in combinatie met deelname aan het verkeer.

Om dit aantal verkeersslachtoffers te reduceren zal in 2007 gestart worden met een communicatietraject, waarbij artsen, apothekers en patiënten worden betrokken. Hierbij is naast het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ook het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport betrokken.

2.7 Mobiel bellen in het verkeer

In juli van dit jaar heeft de SWOV een rapport uitgebracht waarin ze wijst op de gevaren van mobiel bellen in de auto. De conclusie is dat niet alleen hand-held bellen gevaarlijk is, maar dat ook handsfree bellen voor afleiding en daarmee voor een verhoogd risico in het verkeer zorgt. Vooral nog zijn de berekeningen van de SWOV gebaseerd op buitenlandse gegevens, die naar de Nederlandse situatie zijn omgerekend. Om meer zekerheid over de Nederlandse data te verkrijgen pleit de SWOV voor een betere registratie van mobiel telefoongebruik als mogelijke (mede)oorzaak van een ongeval. Ik ga binnenkort in gesprek met de politie en met justitie om te kijken op welke manier we dit kunnen realiseren. Voor een verbod op handsfree telefoneren in de auto voel ik voornamelijk niets. Ik denk eerder in de richting van voorlichting om de gevaren beter onder de aandacht van de burger te brengen.

Naar aanleiding van de vraag van het lid Slob tijdens het debat over de begroting van Verkeer en Waterstaat 2006 heb ik een onderzoek laten uitvoeren naar de gevolgen voor de verkeersveiligheid van mobiel bellen tijdens het fietsen. Uit dit onderzoek blijkt dat het fietsgedrag door het bellen naar verwachting weliswaar verslechtert, maar dat het aantal verkeersslachtoffers als gevolg daarvan zeer beperkt zal zijn. Ik acht het dan ook niet zinvol om mobiel bellen tijdens het fietsen te verbieden, gezien de geringe effectiviteit van een dergelijk verbod in verhouding tot de kosten die met de handhaving gemoeid zijn. Wel zal ik met de decentrale overheden overleggen of en zo ja op welke wijze zij in educatieve zin aandacht aan dit onderwerp denken te besteden. Mocht dit overleg geen resultaat opleveren, dan zal ik bezien of bellen op de fiets past binnen de bestaande doorlopende leerlijnen of dat ik opdracht zal geven tot het ontwikkelen van een aparte module daarin.

2.8 Auto te water

In Nederland raken 700 tot 800 auto's per jaar te water. Daarbij vallen ongeveer 60 verkeersdoden. Terwijl het aantal verkeersdoden in het algemeen flink daalt (van 1983 tot 2000 een daling van 35%) valt op dat bij het te water raken van auto's een dergelijke sterke

daling achterwege blijft. We hebben hier in dezelfde periode te maken met een daling van 20%. Deze situatie vraagt om extra aandacht en hiertoe is met partners overleg gevoerd.

In eerste instantie richt de aanpak zich op de verbetering van kennis over hoe te ontsnappen uit een auto te water, in de vorm van een campagne. Deze campagne wordt samen met onder andere VVN, ANWB, BOVAG en RAI gevoerd en zal bestaan uit radiospotjes, folders die met de ANWB Kampioen meegestuurd worden en een website met uitgebreide informatie en een quiz. In oktober van dit jaar gaat de campagne van start. Tevens wordt het onderwerp 'Auto te water' toegevoegd aan de nieuwe rijexamen eisen, die eind 2007 ingaan. Naast de aanpak van de 'kennis hoe te ontsnappen uit een auto te water' wordt er gekeken naar de mogelijk belemmerende rol van autotechniek bij het ontsnappen uit een auto te water. Hiertoe wordt een onafhankelijk onderzoek verricht, om de werking van de centrale vergrendeling en raambediening bij het te water raken van auto's te onderzoeken. Naast bovenvermelde trajecten wordt met de wegbeheerders naar een mogelijke verbetering van de infrastructuur gezocht.

2.9 Verkeershandhaving

Regionale verkeershandhavingsteams

Als extra impuls voor de verkeershandhaving werken op initiatief en onder regie van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) in iedere politieregio verkeershandhavingsteams, bestaande uit ongeveer 30 man. Deze teams werken planmatig en informatiegestuurd. De verkeershandhaving concentreert zich op de belangrijkste ongevalsoorzaken en op gedrag dat de afloop van ongefallen negatief beïnvloedt. De belangrijkste ongevalsoorzaken zijn te hoge rijsnelheden, alcoholgebruik in het verkeer en het negeren van het rode licht. Omdat ook het rijden zonder helm en autogordel de afloop van ongevallen negatief beïnvloedt, wordt hierop eveneens gericht gecontroleerd. Bij de handhaving van de maximumsnelheid wordt voorrang gegeven aan de gevaarlijkste wegen, waar te hoge rijsnelheden ongevalsoorzaak zijn.

Door de inzet van videosurveillanceauto's en laserguns worden zware verkeersovertraders aangepakt. Bij de invoering van nieuwe regelgeving, zoals de beginnende bestuurder, worden de controlemiddelen en de inzet aangepast. Ook wordt er aandacht besteed aan de opsporing van radardetectoren die de weggebruiker waarschuwen voor in werking zijnde radarsnelheidsapparatuur.

Verkeershandhaving leidt tot een verbetering van het verkeersgedrag. Diverse rapportages geven aan dat de verkeershandhaving een belangrijke factor is bij de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers en dus voor de realisatie van de verkeersveiligheidsdoelstellingen van de Nota Mobiliteit (2005). Ook is verkeershandhaving positief voor het milieu en de doorstroming, zoals uit de jaarlijks gemeten resultaten en de effecten blijkt.

Subjectieve verkeersonveiligheid

In september 2004 is op initiatief van het BVOM de pilot subjectieve verkeersonveiligheid in de politieregio IJsselland van start gegaan. Waar voorheen enkel werd gecontroleerd op objectief verkeersonveilige locaties –dus daar waar ongevallen plaatsvonden– werden in de pilot klachten van burgers als uitgangspunt genomen. Veelal gaat het dan om klachten over te hoge rijsnelheden in woongebieden en nabij scholen. Deze klachten worden zoveel als mogelijk geobjectiveerd en op een planmatige wijze aangepakt. Bij de aanpak zijn het lokaal Openbaar Ministerie (verkeersofficier), het BVOM, de politie en wegbeheerders (zowel ambtelijk als bestuurlijk) betrokken. Door deze samenwerking tussen de verschillende partners wordt een integrale inzet van infrastructurele maatregelen, verkeershandhaving en voorlichting in de hand gewerkt.

De pilot in de politieregio IJsselland is recent geëvalueerd. Uit deze evaluatie blijkt dat het aantal overtreders in een jaar tijd is gehalveerd en het gevoel van veiligheid met 25 % is toegenomen. De pilot is inmiddels overgegaan in een structureel onderdeel van de verkeershandhaving in deze politieregio. Ondertussen zijn in nagenoeg alle politieregio's projecten subjectieve verkeersonveiligheid gestart, die worden gefaciliteerd door het BVOM.

Vernieuwing van handhavingsmiddelen

De verkeershandhaving is gebaat bij goede en moderne handhavingsmiddelen. Deze middelen worden daarom regelmatig vernieuwd, met het doel de handhaving door de politie te professionaliseren en te verbeteren. Zo heeft het BVOM het afgelopen jaar een aanbesteding gedaan voor nieuwe digitale camera'systemen voor snelheidshandhaving en roodlichtnegatie. Het gaat zowel om mobiele systemen als om vaste opstelpunten. Inmiddels worden alle analoge mobiele handhavingsmiddelen voor snelheidsovertredingen vervangen door digitale. De vaste opstelpunten worden de komende jaren gefaseerd vervangen. Deze digitaliseringslag heeft ook gevolgen voor de back-office bij de politie: waar vroeger met filmrolletjes gewerkt werd, worden nu digitale opnames veelal geautomatiseerd verwerkt. Ook wordt door BVOM aandacht besteed aan de beveiliging van de vaste opstelpunten (molestproof en in sommige gevallen camerabewaking) en is er aandacht voor de beveiliging van digitale bestanden van overtredingen. Daarvan moet gegarandeerd worden dat ze niet gemanipuleerd of beschadigd zijn.

De eerste gemeenten en provincies hebben de flitspalen die zij in eigendom hadden, overgedragen aan het BVOM. Met meer gemeenten en provincies worden nog gesprekken gevoerd.

Het BVOM werkt nauw samen met de politie en wegbeheerders. In onderling overleg wordt gekeken op welke wegen gevaarlijke situaties bestaan en welke maatregelen nodig zijn om hier iets aan te doen. Flitspalen moeten staan op plaatsen waar ze bijdragen aan de verkeersveiligheid. De gegevens uit de ongevalanalyses en de overtredingspercentages bepalen of er bij een bepaalde weg een flitspaal komt of niet.

Verder heeft het BVOM het afgelopen jaar het aantal trajectcontrolesystemen op het hoofdwegennet met vijf uitgebreid. Het voordeel van trajectcontrole is dat de gemiddelde snelheid over een langere afstand wordt gemeten. Op vier plaatsen in de randstad is trajectcontrole gerealiseerd als ondersteuning van maatregelen om de leefbaarheid van de omwonenden te verbeteren. De vijfde locatie waar trajectcontrole het afgelopen jaar gerealiseerd is, op de A12 bij Arnhem, is een combinatie van een leefbaarheidsprobleem en de problemen om op een andere wijze de snelheid op die locatie te handhaven.

Snelheidscontroles op het hoofdwegennet.

Uit onderzoek (perceptieonderzoek 2005) blijkt dat snelheidscontroles op het hoofdwegennet op relatief weinig draagvlak van de weggebruiker kunnen rekenen. Desondanks zijn deze controles noodzakelijk in het belang van de verkeersveiligheid, de doorstroming en het milieu. Het BVOM heeft TNO opdracht gegeven om nader onderzoek te doen naar de oorzaak van dit 'imago-probleem'. Op basis van de onderzoeksresultaten zal het BVOM in 2007 een campagne starten gericht op de verbetering van het imago van snelheidshandhaving op het hoofdwegennet.

Bestuurlijke boete

Voor wat betreft het wetsvoorstel voor de invoering van een bestuurlijke boete voor het fout parkeren en andere lichte verkeersovertredingen is dit jaar de mondelinge behandeling in de Tweede Kamer afgerond. De stand van zaken is dat het wetsvoorstel, zoals dat luidt na de

daarin tot en met 20 juni 2006 aangebrachte wijzigingen⁹ nu voor advies aan de Raad van State is voorgelegd.

Onverzekerd rijden

In mijn eerdergenoemde brief van 5 oktober 2005¹⁰ heb ik u laten weten dat de minister van Justitie u schriftelijk zal informeren over de mogelijkheden om onverzekerd rijden effectiever aan te pakken. Namens de minister van Justitie kan ik hierover het volgende mededelen. Onverzekerd rijden wordt sinds jaar en dag strafrechtelijk gehandhaafd. Het ligt in het voornemen om onverzekerd rijden direct na de inwerkingtreding van de Wet OM-afdoening met een strafbeschikking te gaan afdoen. De verwachting is dat onverzekerd rijden daardoor binnen de strafrechtelijke kaders effectiever kan worden aangepakt.

2.10 Vermoeidheid en gebrek aan concentratie

Uit onderzoek is bekend dat vermoeidheid en gebrek aan concentratie leiden tot slachtoffers in het verkeer. Naar schatting speelt bij tenminste 15 % van de ongevallen vermoeidheid een rol. In het afgelopen jaar heb ik onderzoek laten doen naar de invloed is van een verminderde concentratie in het verkeer op de verkeersveiligheid. Ook heb ik een inventarisatie laten maken van acties die in andere landen worden ondernomen om vermoeidheid in het verkeer tegen te gaan. Gebleken is dat in het buitenland een veelheid aan maatregelen wordt toegepast, waarbij niet altijd evenveel duidelijkheid is over de effectiviteit van die maatregelen. De maatregelen in het buitenland richten zich onder andere op voorlichting, trainingsprogramma's voor chauffeurs en de introductie en bevordering van "fatigue management"- en veiligheidscultuurprogramma's in bedrijven. In het komend jaar zal mijn Ministerie bezien, welke van deze maatregelen geschikt en effectief zijn voor de Nederlandse situatie.

3. VOERTUIGBELEID OP HET GEBIED VAN VERKEERSVEILIGHEID

De verbetering van de veiligheidsvoorzieningen in de auto heeft in de afgelopen jaren een belangrijke bijdrage geleverd om het aantal verkeersslachtoffers onder inzittenden van voertuigen te verminderen. Met name de passieve veiligheid (botsveiligheid) is sterk verbeterd, onder andere gestimuleerd door het Euro-NCAP testprogramma waaraan Verkeer en Waterstaat actief participeert.

Belangrijke verbeteringen worden in de komende jaren verwacht van de toepassingen van actieve veiligheidssystemen die een ongeval helpen te voorkomen. Deze vaak elektronische systemen kunnen niet alleen bijdragen aan een verhoogde veiligheid en comfort, maar ook aan een verlaging van de milieubelasting en verbetering van de doorstroming. Om deze ontwikkelingen verder te stimuleren is wordt dit een van de thema's van het Innovatieprogramma van Verkeer en Waterstaat. Maar het gaat niet alleen om nieuwe technologie. De afronding van de kentekening van de brom- en snorfietzen, de nieuwe eisen aan bull bars en de aandacht voor auto's die te water raken zijn voorbeelden van 'low-tech' bijdragen aan de verbeteringen van de verkeersveiligheid.

3.1 Innovatie

Om echt verder te komen met de verbetering van de verkeersveiligheid is innovatie een noodzaak. Zeker op het gebied van voertuigen, in samenhang met de infrastructuur, zijn er belangrijke nieuwe ontwikkelingen in gang gezet. Vaak worden deze technieken onder de noemer ITS (intelligente transportsystemen) samengevat. Het bedrijfsleven en de kennisindustrie zijn uiteraard leidend bij het onderzoek en de implementatie. Maar een actieve

⁹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 30098, nr. 24

¹⁰ Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 29398, nr. 32

participatie van de overheid is hierbij ook absoluut noodzakelijk. Om die reden is Verkeer en Waterstaat al jaren actief op het gebied van ITS. Te noemen zijn onder andere het innovatieprogramma van Rijkswaterstaat, Wegen naar de Toekomst, en de participatie aan de Europese kaderprogramma's. Om de innovatiekracht van Nederland en Verkeer en Waterstaat verder versterken is dit jaar het Innovatieprogramma Mobiliteit en Water gelanceerd. ITS speelt in dit programma een belangrijke rol. In dit programma zal veel plaats zijn voor het uitvoeren van pilots. Waar mogelijk zal hiervoor ook worden aangehaakt op andere trajecten zoals Anders Betalen voor Mobiliteit, het investeringsprogramma verkeersmanagement en de Europese kaderprogramma's.

Een belangrijk onderdeel van het ITS programma is het onderzoeken van de mogelijkheden van een open telematicaplatform. Dit zou ook op gebied van verkeersveiligheid de mogelijkheden sterk vergroten om dat dan op vrij gemakkelijke wijze nieuwe diensten kunnen worden aangeboden.

Een van de mogelijke nieuwe diensten is de Intelligente SnelheidsAssistent (ISA). Dit waarschuwt de bestuurder bij overschrijding van plaatselijke limiet. Na een aantal experimenten in diverse landen in Europa, onder andere de Nederlandse proef in Tilburg, blijkt dat de introductie van een dergelijk systeem op vrijwillige basis mogelijk is en effectief voor de verkeersveiligheid. De bottle neck is nu de beschikbaarheid van de snelheidslimieten. Daarom wordt er nu gewerkt aan de realisatie van een database met de snelheidslimieten van het Nederlandse wegennet. Deze is naar verwachting eind volgend jaar gereed.

3.2 Kentekenen van bromfietsen

De kentekening van brom- en snorfietsen (BSF) is op 1 september 2005 van start gegaan. Het aantal aanvragen loopt voor op schema: op 1 juli 2006 was al 74% van het verwachte totaal aantal kentekens aangevraagd. In de eerste paar maanden zijn een aantal klachten uit de klassieke bromfietswereld ontvangen. Door betere voorlichting en aangepaste procedures zijn deze problemen nu opgelost. Ook bleek de regelgeving niet te voorzien in de mogelijkheid voor asielzoekers om een BSF-kenteken aan te vragen; de regelgeving is hierop aangepast. Sinds juni heeft de jeugdige bromfietsbezitter de volle aandacht, omdat het aantal aanvragen van jongeren achterbleef ten opzichte van de overige aanvragers. Hierop zijn gerichte acties ondernomen. Tot en met 31 oktober 2006 kan het bromfietskenteken via één van de ongeveer 1600 schouwbedrijven worden aangevraagd, daarna alleen bij de keuringsstations van de RDW.

3.3 APK

Het kabinet heeft het voornemen om de frequentie van de APK voor personenauto's te verlagen naar het volgens Europese normen toegestane minimum. Op dit moment is de frequentie 3-1-1 (eerste keuring na drie jaar, daarna jaarlijks) terwijl het Europese minimum 4-2-2 is. Randvoorwaarde voor een lagere APK-frequentie is dat deze verantwoord is voor de verkeersveiligheid en het milieu. Ik wacht daarom eerst de resultaten van een Europees onderzoek naar de APK af alvorens definitief een beslissing te nemen over een nieuwe frequentie. Ik verwacht het Europese rapport daarover begin 2007. Bovendien zal, zo het Europese onderzoek daar geen aandacht aan schenkt, in overleg met de branche en de RDW bezien worden of voor de Nederlandse situatie een variant op de frequentie 4-2-2 voor bepaalde categorieën voertuigen noodzakelijk is met het oog op de verkeersveiligheid en het milieu. Ook zal de invoering van een frequentie 4-2-2 geleidelijk gebeuren om te voorkomen dat de jaarlijkse schommelingen in het aantal APK's zo groot worden dat APK-keuringsstations massaal gaan verdwijnen.

Om een andere frequentie snel in te kunnen voeren, zal de Wegenverkeerswet zodanig worden gewijzigd dat de APK-frequentie niet langer op wetsniveau, maar op het niveau van een AMvB kan worden geregeld.

3.4 Bullbars

Vanaf 25 mei 2007 (25 mei 2008 voor auto's die onder de restantvoorradenregeling vallen) mogen geen personenauto's en bestelauto's meer in het verkeer worden gebracht die zijn voorzien van een niet goedgekeurde bullbar. Ook mogen vanaf 25 mei 2007 geen niet goedgekeurde bullbars meer worden verkocht voor montage achteraf. Of een bullbar is goedgekeurd voor het type auto waarop hij is gemonteerd blijkt uit het goedkeurmerk. Daar zal bij de APK en door de politie op straat op worden gecontroleerd.

3.5 Fraude met kilometertellerstanden

Zoals toegezegd bij het Algemeen Overleg over dit onderwerp op 23 mei 2006 werk ik aan het tegengaan van tellerfraude door samen met de betrokken branche een plan te maken voor een verbeterde en meer intensieve aanpak. Dit betreft zowel de mogelijkheden om meer gecontroleerde kilometerstanden verplicht in de registratie op te nemen alsmede om het gebruik van de kilometerregistratie ruimer beschikbaar te stellen voor consumenten, bedrijven en overheidsorganisaties. Er wordt een wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 voorbereid om de verplichting te regelen en de Stichting NAP, de RDW en mijn departement zijn in overleg over de praktische invulling "in het veld". Daarbij wordt ernaar gestreefd al voordat wettelijke maatregelen van kracht worden op vrijwillige basis een heel eind te komen met de gewenste verbeteringen.

3.6 Licht overdag

De Europese Commissie heeft op 1 augustus 2006 een "Consultation Paper" over motorvoertuigverlichting overdag (daytime running lights, DRL) verspreid (zie op http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/index_en.htm). Daarin vat zij onderzoeksresultaten samen en onderstreept zij het belang van DRL voor de verkeersveiligheid: alleen al aan doden een mogelijke besparing van 1.200 à 2.000 verkeersslachtoffers per jaar in de Europese Unie. Op basis van de kosten/batenberekeningen uit het onderzoek geeft de Commissie voor de invoering van DRL de voorkeur aan een voertuigmaatregel (nieuwe auto's uitrusten met speciale zuinige dagrijlampen) in combinatie met een gedragsregel (het verplicht voeren van dimlicht op auto's die nog niet van dagrijlichten zijn voorzien). Dat is ook de lijn die ik voorsta.

Uiterlijk 17 november 2006 moeten de commentaren op het stuk van de Commissie binnen zijn. Daarna kunnen concrete voorstellen voor wetgeving volgen. Over de voertuigeisen vindt in Genève (ECE) en in Brussel in werkgroepverband al overleg plaats.

3.7 Minibikes

Er worden grote hoeveelheden minimotorfietsen en minibromfietsen in de handel gebracht, vaak voor minder dan €125, of zelfs gratis bij aanschaf van een product. Voor het overgrote deel betreft het voertuigjes zonder typegoedkeuring. Zij zijn totaal ongeschikt voor gebruik op straat. Het Bureau Verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie zet fors in op ontmoediging van het gebruik op de openbare weg van deze gevaarlijke voertuigjes door inbeslagname en boetes van in totaal €400 of meer voor onder andere onverzekerd rijden, rijden zonder helm en in gevaar brengen van het verkeer. Een algeheel verkoopverbod ligt lastig, omdat op circuits met minibikes legaal wordt geracet. Wel bereidt de Voedsel en Waren Autoriteit (VWA) een handhavingactie voor tegen verkopers van minibikes (en

miniquads) die ondeugdelijk geconstrueerd zijn. Daarbij worden de voertuigjes getoetst aan de eisen van de Machinerichtlijn.

3.8 Implementatie EU-richtlijnen

Ook in het afgelopen jaar is er weer een aantal EU richtlijnen geïmplementeerd op het gebied van voertuigregulering; een overzicht is te vinden in een aparte bijlage (Bijlage 2).

Belangrijke wijzigingen waren de verandering van gebruik gordels en kinderzitjes, de verplichte installatie van gordels in alle voertuigcategorieën en het mogelijk maken van 24GHz autoradarsystemen.

4. VERKEERSVEILIGHEIDBELEID SPECIFIEK VOOR HET VRACHT- EN BESTELVERKEER

Het aantal dodelijke ongevallen met vracht- en bestelverkeer neemt ook af, maar de gevolgen van een ongeval met een vracht- of bestelauto zijn vaak ernstig: relatief gezien vallen er meer doden en ook de gevolgen in termen van files zijn vaak groot. Daarom is specifieke aandacht voor deze ongevallen noodzakelijk. Daarbij komt dat de verwachting is dat het goederenvervoer over de weg de komende jaren zal blijven toenemen.

4.1 Onderzoek naar ongevallen met vrachtwagens op het hoofdwegennet

In vervolg op de u eerder aangeboden Quick Scan¹¹ is in nauwe samenwerking met de transportsector, politie, verzekeraars, openbaar ministerie, bergers en andere betrokkenen een onderzoek gestart naar ongevallen met vrachtwagens op het hoofdwegennet.

In mijn brief van 11 juli 2006¹² heb ik u toegezegd nog voor het te voeren algemeen overleg over verkeersveiligheid over de stand van zaken en de voorlopige resultaten van dit onderzoek te rapporteren. Vooruitlopend op de definitieve rapportage van het onderzoek, dat in oktober 2006 zal worden afgerond, presenteer ik u enkele voorlopige bevindingen.

Uit de analyse van letselongevallen op rijkswegen is gebleken dat het totale aantal letselongevallen in de periode 2000-2005 met 15% is afgenomen. Het aantal letselongevallen, waarbij een vrachtauto betrokken is, is afgenomen met 20%. Voor ernstige ongevallen met doden of ziekenhuisgewonden is de daling bij vrachtauto's minder sterk dan bij alle ongevallen op Rijkswegen namelijk 6% versus 10%.

In het vervolg van het onderzoek wordt nog gekeken naar de achtergronden en oorzaken van ongevallen en worden de gevonden resultaten uit de diverse deelstudies samengebracht. De rapportage van het volledige onderzoek zal eind oktober 2006 worden opgeleverd.

4.2 Rechtsafslaande vrachtauto's

Zoals ik in mijn eerdergenoemde brief van 25 april 2006¹³ heb aangegeven is het aantal verkeersdoden als gevolg van ongevallen tussen rechtsafslaande vrachtauto's en fietsers op hetzelfde niveau gebleven als in 2004. In 2004 vielen hierbij 16 doden, in 2005 waren dat er 15.

In mijn brief van 17 januari 2006¹⁴ heb ik u geïnformeerd over de voorgenomen maatregelen om dit type ongevallen verder terug te dringen.

Vanaf januari 2007 dienen nieuwe vrachtwagens te zijn uitgerust met een zogenaamde frontspiegel. Deze spiegel verbetert het zicht aan de voorzijde van de vrachtauto waar veel ongevallen plaatsvinden. Omdat de frontspiegel ook vervangen kan worden door een camerasysteem wordt op dit moment in een demonstratieproject onderzocht wat de eventuele

¹¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 30300 XII, nr. 7

¹² Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 30300 XII, nr. 65

¹³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 29398, nr. 38

¹⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 29398, nr. 36

verschillende effecten zijn van beide systemen. Medio 2007 zijn de resultaten bekend. Deze zullen worden gebruikt om de branche te adviseren.

4.3 Voorlichting

In 2006 wordt de voorlichting over de dode hoekproblematiek geïntensiveerd, met name de voorlichting gericht op kinderen.

Dit najaar zal in het kader van de campagnes verkeersveiligheid ook aandacht worden besteed aan de dode hoekproblematiek (zie ook paragraaf 2.5). Doel is enerzijds fietsers (meer) bewust te maken van het risico op dode hoek ongevallen bij rechtsafslaande vrachtwagens en hen duidelijk te maken wat zij zelf kunnen doen om dode hoek ongevallen te voorkomen. Anderzijds richt de campagne zich ook op de vrachtwagenchauffeurs. Over het algemeen zijn zij zich zeer bewust van het risico op dode hoek ongevallen. De campagne spreekt hen vooral aan op hun mogelijkheden een bijdrage te leveren aan het voorkomen van dode hoek ongevallen: bijvoorbeeld door het regelmatig afstellen van de spiegels en het goed gebruik maken van de spiegels. Verder komen voor de vrachtwagenchauffeurs een brochure en waarschuwingsstickers voor op de portieren beschikbaar, die de fietsers waarschuwen voor de dode hoek. In september 2006 wordt als onderdeel van de nieuwe algemene "Rij met je hart"- campagne (zie ook paragraaf 2.5) ook specifieke aandacht besteed aan de interactieproblematiek tussen vrachtauto's en personenauto's op het hoofdwegennet.

4.4 Kantelproblematiek

In genoemd onderzoek naar ongevallen met vrachtwagens op het hoofdwegennet wordt ook speciale aandacht besteed aan ongevallen met kantelende vrachtwagens. Ik zal u hierover dan ook in het najaar nader informeren.

Vorig jaar heb ik u geïnformeerd over een proef met een kantelwaarschuwbord voor vrachtwagens in bochten met een verhoogd risico op kantelen. Dit onderzoek is inmiddels afgerond. Op de proeflocaties werd gemiddeld 3 km/u minder hard gereden door het bord. Op dit moment wordt bekeken wat de effecten op de verkeersveiligheid hiervan zijn en of het wenselijk is het kantelbord breder in te zetten.

4.5 Bestelverkeer

Het aantal doden dat is gevallen als gevolg van ongevallen met bestelauto's is afgenomen van 94 in 2004 naar 83 in 2005. In het kader van de verbetering van de verkeersveiligheid van het bestelverkeer heb ik in juni 2005 met een aantal branche-organisaties het convenant 'Veilig bestelverkeer' gesloten¹⁵. Dit convenant richt zich op drie pijlers: rijstijltraining, veiligheidscultuur en snelheidsbeperking. Ten behoeve van de laatste pijler is onlangs de zogenaamde Snelheidsmonitor ontwikkeld. De effecten en kosten-baten van de snelheidsmonitor worden onderzocht in een demonstratieproject. De eerste resultaten zijn begin 2007 beschikbaar. Op basis van deze resultaten worden streefwaarden voor invoering van de snelheidsmonitor vastgesteld met de betrokken brancheorganisaties.

5. INFRASTRUCTUURGERICHT VERKEERSVEILIGHEIDBELEID OP HET HOOFDWEGENNENET

5.1 Essentiële herkenbaarheidkenmerken

De wegbeheerders hebben eind 2003 met elkaar afgesproken dat zij al hun wegen in het kader van beheer en onderhoud zullen voorzien van nieuwe belijning, zodat de weggebruiker aan de inrichting van de weg kan zien op welk soort weg wordt gereden en welke snelheid daarbij

¹⁵ Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 29 398, nr. 27

hoort. Voor de hoofdwegen zal de invoering plaatsvinden tussen 2006 en 2010. Hiervoor zijn extra middelen op mijn begroting vrijgemaakt.

In samenwerking met de koepels van wegbeheerders en de ANWB wordt een landelijke voorlichtingscampagne ontwikkeld om de weggebruiker bekend te maken met de nieuwe belijning. Hierin wordt vooral aandacht besteed aan de relatie tussen de snelheidslimieten en de belijning. Daarnaast zullen de wegbeheerders worden ondersteund, via een helpdeskfunctie, bij de uitvoering van de nieuwe belijning, teneinde het wegbeeld zo eenvormig mogelijk te maken.

5.2 Motorvriendelijke vangrail

Met de Motorrijder Actie Groep (MAG) en de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) zijn de afgelopen maanden gesprekken gevoerd om te komen tot criteria voor het al of niet plaatsen van motorfietsvriendelijke vangrails. Een dergelijke vangrail heeft aan de onderkant een plank waarmee de staanders van de geleiderail afgeschermd worden. Rijkswaterstaat heeft samen met de KNMV en de MAG een beslisboom opgesteld, aan de hand waarvan bepaald kan worden waar en met welke urgentie weggedeelten in aanmerking komen voor plaatsing van motorvriendelijke vangrails. Op dit moment wordt van iedere bocht in het autosnelwegennet vastgesteld in welke klasse deze valt. Daarna wordt bepaald welke investeringen gedaan worden en hoe dit financieel wordt gedekt. Als laatste stap wordt bezien in hoeverre de richtlijnen voor de aanleg van nieuwe autosnelwegen dienen te worden aangepast.

5.3 N-wegen

Naar aanleiding van het rapport “Langdurig onveilige regionale hoofdwegen” heb ik besloten binnen mijn begroting voor de periode 2006-2010 jaarlijks €15 miljoen extra vrij te maken voor het treffen van niet MER-plichtige infrastructurele maatregelen op de N-wegen. Deze maatregelen zijn zeer kosteneffectief. Het gaat om maatregelen als het obstakelvrij maken van bermen, verstevigen van bermen, aanbrengen van verlichting en het vervangen van kruispunten door rotondes, en dergelijke. Het programma is inmiddels in uitvoering.

5.4 Eurorap

De ANWB heeft, in samenwerking met een aantal Europese zusterorganisaties, een systeem ontwikkeld, waarmee aan de hand van wegkenmerken wegen een veiligheidskwalificatie krijgen door middel van sterren. Het systeem is voor wegbeheerders nuttig. Het systeem is nog niet uitontwikkeld. Ik ondersteun dit initiatief, dat goed aansluit op de duurzaam veilig benadering, van harte. Data over de hoofdwegen zijn aan de ANWB ter beschikking gesteld. Op basis hiervan wordt momenteel door de ANWB het Nederlandse hoofdwegennet doorgelicht.

6. MONITORING VAN HET VERKEERSVEILIGHEIDBELEID

6.1 Ongevalcijfers 2005

Het aantal verkeersdoden in 2005 liet net als in 2004 een daling zien. In mijn eerdergenoemde brief van 25 april 2006¹⁶ heb ik reeds aangekondigd dat het feit dat we nu twee jaar onder de doelstelling van 2010 zitten voor mij aanleiding is om in overleg met de decentrale overheden de doelstelling te gaan aanscherpen.

Daarnaast heeft de SWOV aangeboden een diepgaande analyse naar de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden de afgelopen jaren te doen. Deze analyse is gereed en de hoofdconclusies laten zien dat de daling van het aantal verkeersdoden in de lijn der

¹⁶ Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 29398, nr. 38

verwachting ligt, gelet op de genomen verkeersveiligheidsmaatregelen. De extra scherpe daling van 2004 en 2005 is evenwel lastig geheel wetenschappelijk te verklaren. De SWOV schrijft de scherpe daling van het aantal verkeersdoden onder bromfietzers in 2004 en 2005 toe aan een daling van het aantal verkochte brommers in 2004 ten opzichte van 2002. Verder is er een wetenschappelijke verklaring gevonden van een substantieel minder aantal verkeersdoden door een vermindering van het aantal (forse) overtredingen op gebied van snelheid, alcohol en gordelgebruik. De SWOV acht het realistisch om op basis van een scenario, waarin uitgegaan wordt van een voortzetting van de dalende trend van het aantal verkeersdoden, te komen op een doelstelling voor 2010 van maximaal 750 verkeersdoden.

Het tot nu toe gevoerde verkeersveiligheidsbeleid lijkt dus succesvol te zijn, gelet op de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden. Dit is te danken aan de inspanningen van en samenwerking tussen de diverse overheden, wegbeheerders, politie, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven. Dat laat onverlet dat ook de komende jaren, met de groei van de mobiliteit en de vergrijzing, nog een forse inspanning moet worden geleverd om het aantal verkeersslachtoffers structureel omlaag te krijgen.

6.2 Ziekenhuisgewonden

De opvallend dalende trend die er bij de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden te zien is, is bij de ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden niet te zien. De komende tijd zullen we de ongevalgegevens van het aantal ziekenhuisgewonden nader bestuderen om te achterhalen of hier aanknopingspunten voor (aanvullend) beleid zijn. De laatste jaren is er op het gebied van (statistische) analyse vooruitgang geboekt in het koppelen van bestanden met ongevalgegevens die door politie zijn geregistreerd met ziekenhuisbestanden. Het is daarom straks mogelijk met een grotere mate van nauwkeurigheid het werkelijk aantal ziekenhuisgewonden te bepalen. Aangezien niet alle ongevallen met ziekenhuisgewonden door de politie worden geregistreerd zijn er altijd aanvullende data uit ziekenhuisbestanden nodig. De komende tijd zullen we ook deze bestanden onderzoeken om bijvoorbeeld onderscheid te kunnen maken tussen letselernst of oorzaken van ongevallen waarbij ziekenhuisgewonden vallen.

6.3 Kwaliteitsverbetering registratie verkeersongevallen

Samen met vertegenwoordigers van de politie, de ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties en van Justitie, het Openbaar Ministerie, de SWOV en decentrale overheden ben ik bezig om een kwaliteitsslag te maken op het gebied van de registratie van verkeersongevallen. Deze kwaliteitsslag is nodig omdat op basis van de gegevens die momenteel beschikbaar zijn slechts moeizaam een analyse van de verkeersveiligheid kan worden gemaakt. Bovendien heeft de politie aangegeven dat men de registratie van verkeersongevallen wil beperken tot gegevens die van belang zijn voor de opsporing en vervolging. Uitgangspunt is dan ook dat de informatie zoveel mogelijk door andere instanties dan de politie wordt geleverd. Inmiddels is via een businesscase onderzocht welke alternatieve bronnen en databases daarvoor geschikt zijn. Conclusie uit de businesscase is dat geen enkele andere bron de politieregistratie geheel kan vervangen: een bepaalde minimumregistratie door de politie zal vanuit verkeersveiligheidsbeleid noodzakelijk blijven: de politie registreert gegevens die op geen andere wijze kunnen worden verkregen en die essentieel zijn voor de onderbouwing van het verkeersveiligheidsbeleid. De politie werkt aan een verbetering van de werkwijze ('procesbeschrijving') waardoor er op meer uniforme wijze kan worden geregistreerd. De kwaliteitsslag die beoogd wordt gaat dus uit van de gedachte dat de politie binnen de bestaande taakstelling en prioriteitstelling zo effectief en efficiënt mogelijk de gegevens registreert. Andere voor verkeersveiligheid relevante gegevens kunnen

worden verkregen via gegevens van wegbeheerders zelf (bijvoorbeeld type weg of snelheidsregiem) ofwel via andere beschikbare bronnen (bijvoorbeeld het kentekenregister). Daarnaast worden mogelijkheden uitgewerkt om via kwalitatieve aanpak de verkeersveiligheid voor wegen te verbeteren via audits, schouwen van wegen en het verder ontwikkelen van een methodiek om regionale informatie over verkeers(on)veiligheid te structureren (bijvoorbeeld via meldkamergegevens, wijkbeheer, klachten over onveilige locaties bij gemeenten, etc).

Bijlage 2

Overzicht implementatie EU-richtlijnen voertuigtechnologie

1.	Richtlijn nr. 2004/104/EG van de Commissie van 14 oktober 2004 tot aanpassing aan de technische vooruitgang van richtlijn 72/245/EEG van de Raad betreffende door voertuigen veroorzaakte radiostoring (elektromagnetische compatibiliteit) en tot wijziging van richtlijn 70/156/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PbEU L 337)	Richtlijn nr. 2004/104/EG past de bijlagen bij richtlijn 72/245/EEG betreffende door voertuigen veroorzaakte radiostoring aan in verband met de technische vooruitgang op dit gebied	- Besluit van 15 december 2005, houdende wijziging van het Voertuigreglement tot uitvoering van richtlijn nr. 2004/104/EG van de Commissie van 14 oktober 2004 tot aanpassing aan de technische vooruitgang van richtlijn 72/245/EEG van de Raad betreffende door voertuigen veroorzaakte radiostoring (elektromagnetische compatibiliteit) en tot wijziging van richtlijn 70/156/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PbEU L 337) (Stb. 703); - Bekendmaking EG-richtlijnen Voertuigreglement (Strct. 2006, 33)
2.	Richtlijn 2005/67/EG van de Commissie van 18 oktober 2005 tot wijziging, met het oog op hun aanpassing, van de bijlagen I en II bij Richtlijn 86/298/EEG van de Raad, de bijlagen I en II bij Richtlijn 87/402/EEG van de Raad, en de bijlagen I, II en III bij Richtlijn 2003/37/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van landbouw - of bosbouwtrekkers	Richtlijn 2005/67/EG past verwijzingen naar OESO-codes aan en stelt het minimumaantal bevestigingspunten voor veiligheidsgordels bij trekkers in bepaalde categorieën vast	Bekendmaking EG-richtlijnen Voertuigreglement (Strct. 2005, 223)
3.	Richtlijn nr. 2005/13/EG van de Commissie van 21 februari 2005 tot wijziging van richtlijn 2000/25/EG van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door motoren bestemd voor het aandrijven van landbouw - of bosbouwtrekkers, en tot wijziging van bijlage I bij richtlijn 2003/37/EG van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de typegoedkeuring van landbouw - en bosbouwtrekkers (PbEU L 55)	Richtlijn nr. 2005/13/EG bevat een aanscherping van de eisen ten aanzien van de uitstoot van de motoren van nieuwe landbouw - en bosbouwtrekkers	Bekendmaking EG-richtlijnen Voertuigreglement (Strct. 2005, 247)
4.	Richtlijn 2003/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 april 2003 tot wijziging van richtlijn 91/671/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgeving van lidstaten betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels in voertuigen van minder dan 3,5 ton (PbEU L 115)	Richtlijn 2003/20/EG bevat een aantal aanscherpingen van de eisen voor het gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingsmiddelen in voertuigen	Besluit van 3 februari 2006, houdende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Voertuigreglement in verband met de implementatie van richtlijn 2003/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 april 2003 tot wijziging van richtlijn 91/671/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgeving van lidstaten betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels in voertuigen van minder dan 3,5 ton (PbEU L 115), en in verband met het vervoer van passagiers in rolstoelen (Stb. 2006, 69)
5.	Richtlijn nr. 2005/39/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 tot wijziging van richtlijn nr. 74/408/EEG van de Raad inzake motorvoertuigen, met betrekking tot de zitplaatsen en de bevestiging van hoofdsteunen	Richtlijn 2005/39/EG voorziet voor bepaalde voertuigcategorieën in een verbod op zijdelings gerichte zitplaatsen	- Besluit van 5 april 2006, houdende wijziging van het Voertuigreglement ter uitvoering van enige richtlijnen betreffende de bevestiging in motorvoertuigen van zitplaatsen, hoofdsteunen en veiligheidsgordels (Stb. 2006, 195);

	daarvan in motorvoertuigen		- Bekendmaking EG-richtlijnen Voertuigreglement (Stcrt. 2006, 87); - Regeling tot wijziging van de Regeling wijze van keuren APK in verband met de implementatie van richtlijn 2005/39/EG (Stcrt. 2006, 87)
6.	Richtlijn nr. 2005/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 tot wijziging van richtlijn nr. 77/541/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende veiligheidsgordels en bevestigingssystemen van motorvoertuigen;	Richtlijn 2005/40/EG voorziet in de verplichting om in bepaalde voertuigcategorieën veiligheidsgordels of beveiligingssystemen te installeren	- Besluit van 5 april 2006, houdende wijziging van het Voertuigreglement ter uitvoering van enige richtlijnen betreffende de bevestiging in motorvoertuigen van zitplaatsen, hoofdsteunen en veiligheids-gordels (Stb. 2006, 195); - Bekendmaking EG-richtlijnen Voertuigreglement (Stcrt. 2006, 87)
7.	Richtlijn nr. 2005/41/EG van het Europees parlement en de Raad van 7 september 2005 tot wijziging van richtlijn nr. 76/115/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende bevestigingspunten voor veiligheidsgordels van motorvoertuigen (PbEU L 255)	Richtlijn 2005/41/EG voorziet in de verplichting om in bepaalde voertuigcategorieën bevestigingspunten voor veiligheidsgordels of beveiligingssystemen te installeren	- Besluit van 5 april 2006, houdende wijziging van het Voertuigreglement ter uitvoering van enige richtlijnen betreffende de bevestiging in motorvoertuigen van zitplaatsen, hoofdsteunen en veiligheidsgordels (Stb. 2006, 195); - Bekendmaking EG-richtlijnen Voertuigreglement (Stcrt. 2006, 87)
8.	Richtlijn nr. 2005/30/EG van de Commissie van 22 april 2005 tot wijziging, met het oog op aanpassing aan de technische vooruitgang, van de richtlijnen 97/24/EG en 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen (PbEU L 106)	Richtlijn 2005/30/EG stelt technische eisen aan vervangingskatalysatoren die als technische eenheid in de handel worden gebracht teneinde adequate emissieprestaties te garanderen	- Besluit van 3 mei 2006, houdende wijziging van het Voertuigreglement ter implementatie van richtlijn nr. 2005/30/EG van de Commissie van 22 april 2005 tot wijziging, met het oog op aanpassing aan de technische vooruitgang, van de richtlijnen 97/24/EG en 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen (PbEU L 160) (Stb. 2006, 253); - Bekendmaking EG-richtlijnen Voertuigreglement (Stcrt. 2006, 90)
9.	Richtlijn nr. 2005/49/EG van de Commissie van 25 juli 2005 tot wijziging van richtlijn 72/245/EEG van de Raad betreffende door voertuigen veroorzaakte radiostoring (elektromagnetische compatibiliteit) en van richtlijn 70/156/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, met het oog op hun aanpassing aan de technische vooruitgang (PbEU L 194)	Richtlijn 2005/49/EG staat het gebruik van de 24 GHz-radiospectrumband voor kortbereikradarapparatuur (afstandsmetingapparatuur) in personenauto's, bedrijfsauto's of aanhangwagens tijdelijk, vooralsnog tot 1 juli 2013, toe. Op langere termijn blijkt de 79-GHz band geschikter.	- Besluit van 13 juli 2006, houdende wijziging van het Voertuigreglement ter implementatie van richtlijn nr. 2005/49/EG van de Commissie van 25 juli 2005 tot wijziging van richtlijn 72/245/EEG van de Raad betreffende door voertuigen veroorzaakte radiostoring (elektromagnetische compatibiliteit) en van richtlijn 70/156/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, met het oog op hun aanpassing aan de technische vooruitgang (PbEU L 194) (Stb. 2006, 366); - Bekendmaking EG-richtlijnen Voertuigreglement (Stcrt. 2006, 110)
10	Richtlijn nr. 2006/28/EG van de Commissie van 6 maart 2006 tot wijziging van richtlijn 72/245/EEG van de Raad betreffende door voertuigen veroorzaakte radiostoring (elektromagnetische compatibiliteit) en van richtlijn 70/156/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, met het oog op hun aanpassing aan de technische vooruitgang (PbEU L 65)	Richtlijn 2006/28 past een aantal bijlagen bij Richtlijn 72/245/EEG aan zodat controlegegevens inzake het gebruik van 24-GHz kortbereikradarapparatuur eenvoudiger kunnen worden verstrekt.	Bekendmaking EG-richtlijnen Voertuigreglement (Stcrt. 2006, 110)
11	Richtlijn nr. 2005/83/EG van de	Richtlijn 2006/28/EG past een aantal	Bekendmaking EG-richtlijnen

.	Commissie van 23 november 2005 tot wijziging van de bijlagen I, VI, VII, VIII, IX en X bij richtlijn 72/245/EEG van de Raad betreffende radiostoringen (elektromagnetische compatibiliteit) door voertuigen, in verband met hun aanpassing aan de technische vooruitgang (PbEU L 305)	bijlagen bij Richtlijn 72/245/EEG aan in verband met de technische vooruitgang	Voertuigreglement (Strct. 2006, 110)
---	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------

Bijlage 3

OVERZICHT VAN OPENSTAANDE TOEZEGGINGEN

Nr.	omschrijving	Stand van zaken
1	<p>Zittingjaar 2004-2005 AO Verkeersveiligheid 13 oktober 2004</p> <p>De invoering van een alcoholslot zal in 2007 in een wettelijke regeling worden gegoten. De Kamer zal nader worden geïnformeerd over het alcoholslot, mede naar aanleiding van de ervaringen daarmee in Zweden</p>	Zie paragraaf 2.1.2. Toezegging uitgevoerd
2	<p>Zittingjaar 2004-2005 Mondelinge behandeling Wijziging Wegenverkeerswet 1994 in verband met verlaging van de wettelijke alcohollimiet voor beginnende bestuurders op 6 april 2005</p> <p>In een brief aan de Tweede Kamer over de introductie van het alcoholslot zal de invoeringsdatum worden meegenomen</p>	Zie paragraaf 2.1.2. Toezegging uitgevoerd
3	<p>Zittingjaar 2004-2005 AO Verkeersveiligheid 13 oktober 2004</p> <p>Onderzocht zal worden dat kosten en effecten van de terugkomsessies voor rijbewijsbezitters in verhouding blijven</p>	Zie paragraaf 2.1.1. Toezegging uitgevoerd
4	<p>Zittingjaar 2004-2005 AO Verkeersveiligheid 13 oktober 2004</p> <p>Toezegging dat er binnen 2 jaar een verbod op bullbars komt als de EU-regels dat mogelijk maken</p>	Zie paragraaf 3.4. Toezegging uitgevoerd
5	<p>Zittingjaar 2004-2005 AO Verkeersveiligheid 13 oktober 2004 en Plenair debat begrotingsbehandeling 23/24 november 2004</p> <p>De Tweede Kamer kan volgend jaar van mij een wetsvoorstel voor een puntenrijbewijs verwachten.</p>	In mei 2006 is de nota naar aanleiding van het verslag naar de Tweede Kamer gezonden; zie paragraaf 2.1.1. Toezegging uitgevoerd
6	<p>Zittingjaar 2004-2005 Mondelinge behandeling Wijziging Wegenverkeerswet 1994 op 6 april 2005</p> <p>Toezegging dat op 1 oktober 2006 het brommerrijbewijs wordt geïntroduceerd</p>	De introductie is gekoppeld aan de invoering van het Nieuwe Rijbewijs Document per 1 oktober 2006; zie paragraaf 2.1.1. Toezegging uitgevoerd
7	<p>Zittingjaar 2004-2005 Mondelinge behandeling Wijziging Wegenverkeerswet 1994 op 6 april 2005</p> <p>Toezegging dat de resultaten van de proef met de speekseltest in Gelderland Zuid/Kreis Kleve om te kunnen testen op drugsgebruik worden meegenomen in het lopende Europese onderzoek (ROSITA 1 en 2) en de proef mogelijk wordt uitgerold over Nederland</p>	Zie paragraaf 2.1.2.
8	<p>Zittingjaar 2005-2006 Begrotingsbehandeling TK 07-12-2005</p> <p>Motie Hermans c.s. over specifieke aandacht in de volgende begroting voor de groep gemotoriseerde tweewielers</p>	Zie paragraaf 2.3. Toezegging uitgevoerd
9	<p>Zittingjaar 2005-2006 AO Verkeersveiligheid 26-10-2005</p> <p>De Kamer ontvangt begin 2006 het resultaat van het Europees onderzoek naar het voeren van verlichting overdag</p>	Zie paragraaf 3.6. Toezegging uitgevoerd. Op 17 januari 2006 zijn over dit onderwerp Kamervragen beantwoord, inclusief toezending van de onderzoeksresultaten.
10	<p>Zittingjaar 2005-2006 Brief TK 02-12-2005</p> <p>Tijdens het AO Verkeersveiligheid van 26-10-2005 is door de Commissieleden aangedrongen op zorgvuldige voorlichting over de nieuwe regels betreffende het gebruik van autogordels en kinderbeveiligingsmiddelen. De Minister stemt daarmee in en is voornemens de ingangsdatum van de nieuwe regels uit te stellen tot 1</p>	De nieuwe regels zijn ingegaan op 1 maart 2006. Er is voor uitgebreide voorlichting gezorgd. Toezegging uitgevoerd

	maart 2006	
11	Zittingjaar 2005-2006 AO Verkeersveiligheid 26-10-2005 Met betrekking tot drugs: opnemen in theoriedeel rijexamen, contact met OCW over aanpak drugsproblematiek bij jongeren op school, contact met Team Alert over aanpak drugsproblematiek bij jongeren in uitgaansgelegenheden; voorlichting alleen in combinatie met handhaving indien tester in gebruik is	Zie paragraaf 2.1.2. Wordt aan gewerkt, maar is lastig, omdat het om veel verschillende stoffen gaat met verschillende werking. Komt werkgroepje met experts om de eventuele voorlichtingsboodschap vast te stellen (CBR, Code Name Future, Team Alert)
12	Zittingjaar 2003-2004 AO Evaluatie APK 25 mei 2004 Er is een pakket maatregelen ontwikkeld om een en ander aan te pakken, bijvoorbeeld het verplichten van een snelheidsbegrenzer. Mocht na een jaar blijken dat deze maatregelen geen effect hebben, dan kan alsnog bekeken worden of opvoering van het keuringsregime voor bestelauto's kan bijdragen aan de veiligheid	Zie paragraaf 3.3. Toezegging uitgevoerd
13	Zittingjaar 2004-2005 Mondelinge behandeling Wijziging Wegenverkeerswet 1994 op 6 april 2005 Aan de minister van Justitie zal de suggestie worden overgebracht sterker te gaan handhaven	Toezegging uitgevoerd
14	Zittingjaar 2004-2005 Mondelinge behandeling Wijziging Wegenverkeerswet 1994 op 6 april 2005 De Tweede Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomsten over de (wijze van) registratie van verkeersslachtoffers	Zie paragraaf 6.3. Toezegging uitgevoerd
15	Zittingjaar 2004-2005 Algemene Politieke Beschouwingen 29 september 2004 Toegezegd is dat in de begroting 2006 bekeken zal worden bekeken hoe een verkeersveiligheidsdoelstelling voor 2007 kan worden geformuleerd	Er is een doelstelling voor 2007 in de begroting 2006 opgenomen. Toezegging uitgevoerd.
16	Zittingjaar 2004-2005 Begrotingsbehandeling 7 december 2005 De Minister zegt het lid Hofstra toe de wetsaanpassing die een wijziging van de APK mogelijk maakt. Dit om straks geen tijd te verliezen. Tevens zegt zij toe de frequentie van de APK dan te verlagen voor auto's die na 1-1-2006 een kenteken hebben gekregen.	Zie paragraaf 3.3.
17	Zittingjaar 2005-2006 Algemeen Overleg verkeersveiligheid 26 oktober 2005 De Kamer zal worden ingelicht over het resultaat van het overleg tussen VW en de MAG over de aanpassing van vangrails.	Zie paragraaf 5.2. Toezegging uitgevoerd.
18	Zittingjaar 2005-2006 Brief 27 april 2006 wijziging vorderingsprocedure (TK 2005-2006 29398 nr. 39) Een essentieel onderdeel van de herziene vorderingsprocedure is het alcoholslot programma (ASP). Het is de bedoeling de uitwerking van het ASP gelijk te laten oplopen met de vernieuwing van de vorderingsprocedure. De Minister streeft ernaar om het wetsvoorstel over beide onderdelen in de tweede helft van 2007 aan de Tweede Kamer aan te bieden, opdat inwerkingtreding in de loop van 2009 zou kunnen geschieden.	Zie paragraaf 2.1.2.
18	Zittingjaar 2005-2006 Mondeling vragenuur 6 juni 2006-08-25 De Minister wil graag het voorstel van de heer Duyvendak voor een terugkomdag onderzoeken, te kijken naar de haalbaarheid hiervan en hierop terug te komen in de verkeersveiligheidsbrief.	Zie paragraaf 2.1.1. Toezegging uitgevoerd.
19	Zittingjaar 2005-2006 Plenaire behandeling wetsvoorstellen bromfietsrijbewijs en nieuwe rijbewijsdocument op 13 juni 2006	Zie paragraaf 2.1.1.

	<p>De Minister geeft aan dat berekend is dat het Nieuw Rijbewijs Document gemiddeld 4 euro duurder zal zijn dan het huidige rijbewijs en zegt toe dat zij de tarieven van de gemeenten de komende tijd zal gaan monitoren/evalueren. De Kamer zal hierover bericht worden in de Verkeersveiligheidsbrief van 2007.</p>	
20	<p>Zittingjaar 2005-2006 Plenaire behandeling wetsvoorstellen bromfietsrijbewijs en nieuwe rijbewijsdocument op 13 juni 2006</p> <p>De Minister zegt toe dat er gekeken zal worden naar de forenzenoptie, waarbij burgers niet meer verplicht zijn hun rijbewijs in hun eigen gemeente aan te vragen maar bij elke gemeente terecht kunnen. Verder zal de Minister kijken of het mogelijk is om het rijbewijs thuisgestuurd te krijgen.</p>	Zie paragraaf 2.1.1.
21	<p>Zittingjaar 2005-2006 Algemeen Overleg Fraude tellerstanden 23 mei 2006</p> <p>Kamer wordt in het najaar nader geïnformeerd over de uitwerking van betere registratie van tellerstanden en betere toegankelijkheid database en eventuele verdere ontwikkelingen inzake mogelijke fraude met kilometertellers.</p>	Zie paragraaf 3.5.