

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. De WHO heeft samen met de VN een Wereldverkeersveiligheidsweek georganiseerd, waar Nederland zitting had in de Europese coördinatiecommissie. Bij de World Youth Assembly over verkeersveiligheid van jongeren was Nederland voorzitter. Thema was: “road safety is no accident”. Wereldwijd is aandacht besteed aan verkeersveiligheid.

De Wereldbank heeft in 2005 een Global Road Safety Facility ingesteld, waar Nederland donor van is. Met dit fonds worden verkeersveiligheidsprojecten gefinancierd in ontwikkelingslanden.

De eerste drie jaar zal de Wereldbank het secretariaat beheren en het fonds verder uitbouwen. Inmiddels is Zweden ook donor. Nederland heeft zitting in de Raad van Bestuur en vervult als eerste het roulerend voorzitterschap.

Er zijn diverse internationale bijeenkomsten gewijd aan het thema verkeersveiligheid.

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. In Europees verband heeft de Verona IV bijeenkomst plaatsgevonden.

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 grensoverschrijdende handhaving en veiligheidsmanagement van 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. Nederland is trekker van deze groep Best Performing countries binnen de EU.

In de nota mobiliteit is aangegeven dat na 2010 de verbetering van verkeersveiligheid voor een belangrijk deel zal moeten komen uit voertuigtechnologie. Het uitwisselen van kennis, het experimenteren en demonstreren van innovatieve toepassingen zal meer aandacht krijgen. Dit richt zich zowel op de voertuigtechnologie als op gedrag. Ook participeert Nederland in internationale programma's om de invoering van nieuwe technologie te stimuleren.

Voorbeelden hiervan zijn diverse projecten in de Europese kaderprogramma's, EuroNCAP en het eSafety initiatief van de Europese Commissie. Voor aanscherping van de wettelijke voertuigeisen is Nederland afhankelijk van Europa. Hiervoor zet Nederland zich actief in. Ook wordt gekeken naar ontwikkelingen in andere landen. In januari 2007 heeft de Minister in dat verband een werkbezoek gebracht aan Japan.

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. Dit komt omdat koppeling van het kenteken aan de identiteit van de buitenlandse kentekenhouders zowel juridisch als technisch nog niet mogelijk is. Wel zal op korte termijn een wet in werking treden als gevolg van een Europees kaderbesluit over de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties. Deze wet zal het mogelijk maken, wanneer een strafrechtelijke overtreding door de rechter is vastgesteld in het land waar de overtreding plaats vond, de geldelijke sanctie die daarop staat in het land waar de overtreder woont te innen. De Europese Commissie heeft een consultatieronde gehouden over de wenselijkheid van een Europese maatregel op het gebied van snelheid, gordels en alcohol enerzijds en over de behoefte aan grensoverschrijdende verkeershandhaving met de daarbij benodigde gegevensuitwisseling anderzijds. Vanuit Nederland is ingebracht voor de grensoverschrijdende handhaving van strafrechtelijke overtredingen zoveel mogelijk aan te sluiten bij de werkwijze zoals deze in het kader van het Verdrag van Prüm wordt toegepast. Hiermee wordt echter nog niet voorzien in de handhaving van de niet-strafrechtelijke overtredingen, zoals overtredingen met een fiscale of bestuurlijke sanctie (denk aan parkeerovertradingen of tol). Voor die overtredingen kan een EU-initiatief uitkomst bieden. De Europese Commissie komt naar verwachting medio dit jaar met een voorstel.

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 en behoren tot de competentie van deze overheden.
- Daarnaast dragen maatschappelijke organisaties als Veilig Verkeer Nederland (VVN), de ANWB, het Motorplatform en de Fietzersbond bij aan een verkeersveiliger Nederland.
- 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

Voor het behalen van de nationale doelstelling verkeersveiligheid ben ik samen met de 12 provincies en 7 stadsregio's verkeer en vervoer verantwoordelijk. Gezamenlijk werken wij aan een permanente verbetering van de verkeersveiligheid. De samenwerking tussen deze partners is uiterst belangrijk en nuttig, 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 thuis komen), de uitwerking van de zogeheten Essentiële 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 met genoemde partners. De decentralisatie van het verkeersveiligheidsbeleid laat onverlet dat ook de komende jaren deze samenwerking intensief zal worden voortgezet.

2. GEDRAGSGERICHT VERKEERSVEILIGHEIDBELEID

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. Ook is aanvullend beleid voor de opleiding en nascholing van bus- en vrachtwagenchauffeurs in ontwikkeling. Tenslotte zal het alcoholbeleid worden vernieuwd.

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. De afgelopen jaren is het aantal verkeersdoden in de leeftijdscategorie 18-24 jarigen gedaald van 208 doden in 2002 tot 119 doden in 2006. 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. Het is de bedoeling om zowel het theorie-examen als het praktijkexamen inhoudelijk te wijzigen. Meer dan voorheen zal in het rijexamen aandacht worden besteed 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 maanden zal worden gewerkt aan de verdere concretisering van de genoemde plannen. Het is de bedoeling om het nieuwe rijexamen begin 2008 in te voeren.

Zoals ik u al eerder heb gemeld loopt er een onderzoek naar de mogelijkheden van begeleid rijden in Nederland. 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 persé de professionele rij-instructeur is. Ik zal u ter gelegener tijd hierover nader informeren.

Bijscholing en terugkomsessies

In mijn brief van 15 september 2006¹ heb ik melding gemaakt van de ontwikkeling van een laagdrempelig instrument voor de bevordering van veiliger verkeersgedrag van rijbewijsbezitters. Het instrument heeft de vorm van een vragenlijst, waarmee op een snelle manier inzicht kan worden verkregen in veiligheidskeuzen en op basis waarvan een advies op maat gegeven kan worden. Het instrument is in een aantal gemeenten in de praktijk beproefd. De resultaten van deze praktijkproef komen medio juni beschikbaar.

In 2006 zijn ook de terugkomsessies als vorm van bijscholing aan de orde geweest. Op basis van internationale ervaringen en regionale pilots is 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 is aangegeven dat een landelijke invoering niet zinvol is. Wel is het de bedoeling 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. Een dergelijke educatieve maatregel is 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. Ik voer overleg met betrokken partijen op welke wijze deze educatieve maatregel vorm kan worden gegeven.

Momenteel werk ik aan de implementatie van richtlijn vakbekwaamheid, 2003/59/EU. Buschauffeurs (vanaf 2008) en vrachtwagenchauffeurs (vanaf 2009) worden verplicht om nascholing te gaan volgen, om de geldigheid van hun getuigschrift van vakbekwaamheid te verlengen. Op deze manier onderhouden chauffeurs de voor hun beroep essentiële kennis en vaardigheden.

Puntenrijbewijs

Het wetsvoorstel puntenstelsel rijbewijzen² is op dit moment nog bij de Tweede Kamer aanhangig. Het richt zich vooral op de aanpak van recidive bij ernstige verkeersdelicten. Een belangrijk element is dat de rijbewijshouder op grond van het wetsvoorstel zijn rijbewijs kan kwijtraken als hij binnen vijf jaar voor de tweede maal is veroordeeld voor een ernstig verkeersdelict. Na ommekomst van de rijontzegging moet betrokkene zijn geschiktheid weer aantonen en opnieuw een rijexamen afleggen om weer in het bezit van een rijbewijs te kunnen komen. De Tweede Kamer heeft vorig jaar tweemaal met de betrokken ministers over het wetsvoorstel gedebatteerd. Naar aanleiding van de ingediende en aanvaarde amendementen is de Raad van State gevraagd advies uit te brengen over het geamendeerde wetsvoorstel. In verband hiermee is op verzoek van het kabinet de stemming over het wetsvoorstel uitgesteld.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 29398, nr. 43

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 30324

Het streven is er op gericht op korte termijn het nader rapport aan de Tweede Kamer aan te bieden.

Nieuw rijbewijsdocument

Op 1 oktober 2006 is Nederland overgestapt 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 oude 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. Deze monitoring wordt thans uitgevoerd. 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 plaatsonafhankelijke 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

Sinds de invoering van het Nieuwe Rijbewijsdocument op 1 oktober 2006 vormt de bromfiets (snorfiets, brommobiel) een nieuwe categorie AM op het rijbewijs. Het examen bestaat thans nog slechts uit een theoretisch deel. Medio 2008 zal hieraan een praktijkexamen, en voor toekomstige bestuurders van tweewielige brom- en snorfietsen naar verwachting ook een groepsdiscussie/examen, worden toegevoegd. Het praktijkexamen zal worden gediversifieerd voor de afzonderlijke categorieën. Deze maatregel is bedoeld om het aantal slachtoffers onder (jonge) bromfietzers terug te dringen; in 2006 lag het aantal doden onder brom-en snorfietzers hoger dan in 2005.

Er komen geen medische eisen voor bestuurders van brom- en snorfietsen en brommobielen.

Implementatie EU-regelgeving

In december 2006 is de derde EU-rijbewijsrichtlijn vastgesteld en gepubliceerd. De richtlijn gaat in januari 2013 in, maar moet in 2011 in Nederlandse wetgeving zijn omgezet.

2.1.2 Geschiktheid tot het besturen van motorrijtuigen

Alcohol

Op 27 april 2006 heeft u een brief over de vorderingsprocedure en het alcoholslot ontvangen³. 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 2006: misbruik van alcohol in het verkeer heeft geleid tot 100 doden en 2500 ziekenhuisgewonden⁴.

Uit het jaarlijks gehouden onderzoek naar de drink- en rijgewoonten van bestuurders in weekendnachten blijkt dat het percentage dat zich niet aan de wettelijke limiet houdt niet verder is afgenomen en zelfs een fractie (niet significant) is toegenomen (tot 3% van de bestuurders). Het misbruik van alcohol blijft daarom een belangrijke oorzaak van verkeersongevallen. Nederland scoort met dit percentage overigens nog steeds wel als één van de beste landen van Europa.

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 29398, nr. 39

⁴ Bij deze aantallen moet worden bedacht dat het om een schatting gaat en niet om daadwerkelijke aantallen. Het is mogelijk dat ze in werkelijkheid hoger uitvallen (conform de inschatting van de SWOV).

Na de wijziging van de toegestane alcohollimiet voor beginnende bestuurders die per 1 januari 2006 is ingegaan, is een aantal nieuwe maatregelen in voorbereiding.

In de vorderingsprocedure wil ik meer onderscheid gaan maken naar de ernst van de overtreding. Afhankelijk van het promillage bij aanhouding wordt de bestuurder onderworpen aan een lichte educatieve maatregel alcohol en verkeer, een educatieve maatregel alcohol en verkeer (EMA), een alcoholslotprogramma, of, in bijzonder zware gevallen, aan een onderzoek naar de geschiktheid. Afhankelijk van de uitslag van het onderzoek kan het CBR het rijbewijs dan ongeldig verklaren.

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, waardoor hij leert alcoholgebruik en rijden te scheiden. 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 doe er alles aan om het alcoholslot zo snel mogelijk in te voeren. Naar verwachting zullen de nieuwe maatregelen medio 2009 van kracht kunnen worden of zoveel eerder als mogelijk is.

Post mortem onderzoek

Om maatregelen te kunnen treffen die bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid is een goed en betrouwbaar inzicht in de oorzaak van verkeersongevallen nodig. Uit nadere bestudering blijkt dat voor dat inzicht het niet noodzakelijk is dat standaard wordt gecontroleerd of het bloed van de slachtoffers van dodelijke ongevallen alcohol bevat. Dat inzicht kan bij benadering ook op andere wijze dan via een zogenaamd post mortem-onderzoek worden verkregen die wetenschappelijk even betrouwbaar is. Bovendien is reeds voldoende wetenschappelijke informatie voorhanden om maatregelen te kunnen nemen die het gebruik van alcohol in het verkeer verder kunnen terugdringen. Ik acht daarom thans een standaard voorgeschreven post mortem-onderzoek onvoldoende toegevoegde waarde hebben.

Het uitwisselen van gegevens uit registers met betrekking tot alcoholgebruik

In overleg met het CBR en andere registrerende autoriteiten zoals de ANWB en de Inspectie voor Verkeer en Waterstaat (IVW) wordt bezien of tot een informatie-uitwisseling omtrent alcoholgebruik van bestuurders kan worden gekomen.

In algemene zin geldt dat om in een vroegtijdig stadium van de vorderingsprocedure tot uitwisseling mogelijk te maken, aanpassing van de wet- en regelgeving nodig is. Deze aanpassing zal ter hand worden genomen.

Nagegaan wordt of het in afwachting daarvan mogelijk is om een voorlopige voorziening te treffen waardoor informatie (beperkt) kan worden uitgewisseld.

Drugs

Voor de aanpak van de drugsproblematiek van jongeren in het verkeer zijn de volgende maatregelen genomen:

- Een aantal vragen over het gevaar bij gebruik van drugs wordt in het theoretisch deel van het rijexamen opgenomen. Het CBR neemt deze vraag mee bij de aanpassing van het huidige rijexamen.
- Er is een campagne ontwikkeld die jongeren wijst op de gevaren van drugs in het verkeer. TeamAlert heeft dit in samenwerking met het Trimbosinstituut gedaan. De campagne is op 27 april 2007 van start gegaan.
- Het onderwerp is meegenomen in de leerprogramma's. Binnen een bestaand leerpakket met betrekking tot verkeerseducatie voor het Voortgezet Onderwijs is een zelfstandig onderdeel "drugs" in het verkeer ontwikkeld. Per januari 2007 kunnen scholen van dit pakket gebruik maken.

In de bijlage van mijn brief van 29 september 2006⁵ is gemeld dat uit het Europese ROSITA onderzoek is gebleken dat geen enkele van de onderzochte tests betrouwbaar genoeg was om op zichzelf te gebruiken.

In overleg met mijn collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties heb ik vooralsnog besloten de verdere voorbereiding van het wetsvoorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 om te komen tot een verbetering van de aanpak van rijden onder invloed van drugs afhankelijk te stellen van de uitslag van een nieuw Europees onderzoek (DRUID), waarvan de resultaten in 2009 bekend zullen zijn, of zoveel eerder als mogelijk is. In het DRUID onderzoek worden alle beschikbare drugstesters geëvalueerd.

Het is niet alleen Nederland dat wacht op een goede drugstester, ook andere landen wachten hierop. In andere Europese landen worden intussen wel urinetesters en gedragstestjes gebruikt. De kwaliteit en bruikbaarheid daarvan laat echter te wensen over. De gebruikte urinetesters zijn een slechte indicator. Vooral cannabis, het meest gebruikte drug, wordt er niet goed door gedetecteerd.

Wanneer Nederland deze gedragstestjes in zou voeren, dan moet de politie worden opgeleid in een heel ingewikkelde procedure. Zowel de ministeries van BZK als van Justitie hechten sterk aan de handhaafbaarheid van een wet met goede apparatuur. Een ander nadeel is dat er alleen maar getest kan worden bij opvallend rijgedrag. Men gaat die uitgebreide procedure niet willekeurig toepassen. Dat is nu juist de reden waarom alle landen zo uitkijken naar een betrouwbare en praktisch bruikbare spekseltester.

2.2 Kwetsbare verkeersdeelnemers

Uit de ongevalcijfers blijkt dat kwetsbare verkeersdeelnemers, met name fietsers en ouderen, extra aandacht vragen. Deze aandacht is nodig op nationaal en vooral op decentraal niveau, omdat de meeste ongevallen plaatsvinden op kruisingen en oversteekplaatsen binnen de bebouwde kom.

2.2.1 Fietsers

Opvallend is de stijging van het aantal fietsers onder de verkeersdoden die in 2006 zijn gevallen. De fietser in het verkeer als specifieke doelgroep zal nader onder de loep worden genomen. In overleg met betrokken partijen wil ik bezien welke mogelijkheden bestaan om de verkeersveiligheid van de fietsers te verbeteren. Een van de invalshoeken betreft de aanpak bij

⁵ Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 29398, nr. 43

de bron, namelijk de vraag of en zo ja, hoe de CROW-richtlijnen voor infrastructuur beter op elkaar kunnen worden afgestemd. Dit heb ik ook gemeld in de brief die u onlangs hebt ontvangen over de presentatie van de ongevalcijfers van 2006⁶. Er zal ook worden gekeken naar de fiets zelf, zoals de verlichting. Voorts zal naar aanleiding van het vorig jaar aangenomen amendement een onderzoek worden uitgevoerd naar de mogelijkheden om door middel van een beperkt aantal technische aanpassingen van auto's het aantal slachtoffers onder fietsers te verminderen. Ik ben op dit moment in overleg met diverse partners om de onderzoeksvraag te formuleren, en het onderzoek te laten uitvoeren.

Ik ga samen met de andere partners een samenhangend pakket aan maatregelen opstellen die het fietsen substantieel veiliger moeten maken. Ik ondersteun het initiatief van de Fietsersbond die de mogelijkheden gaat verkennen voor fietslessen voor kwetsbare verkeersdeelnemers (kinderen en ouderen), vooral van een betere beheersing van de fiets en gevaarherkenning, om op die manier een bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid voor deze groep.

Een en ander is natuurlijk aanvullend op de eigen verantwoordelijkheid die iedere verkeersdeelnemer (dus ook de fietser) heeft om zich zo veilig mogelijk in het verkeer te gedragen. Zoals ook in de voortgangsbrief van vorig jaar en in de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit staat vermeld zal Veilig Verkeer Nederland zorg dragen voor de aanpak van kwetsbare verkeersdeelnemers op lokaal niveau, die zich met name richt op fietsers en voetgangers binnen de bebouwde kom.

2.2.2 Ouderen

Het aantal 65+-ers onder de verkeersdoden in 2006 is ten opzichte van 2005 met 8% gestegen. De stijging onder de 80+-ers was zelfs 18%, en dat is een sterkere stijging dan de groei van de populatie. Over een langere reeks van jaren bezien is het beeld overigens wat diffuser. Maar ook door de jaren heen is het aantal 80+-ers per 100.000 inwoners dat jaarlijks omkomt in het verkeer circa drie keer zo hoog als het gemiddelde over alle leeftijden. Door de vergrijzing neemt de populatie 80+-ers de komende jaren toe; door het grote risico van deze groep vormt vergrijzing ook voor de langere termijn een trend die de verkeersveiligheid onder druk zet. Daarom ga ik, samen met partijen als de Ouderenbonden en ROV's, op zoek naar specifieke maatregelen voor ouderen. We zullen oplossing moeten zoeken in verschillende richtingen, zoals bijvoorbeeld specifieke beschermingsmaatregelen voor de oudere fietsers en educatieve projecten voor ouderen.

2.2.3 Motorrijders

Het afgelopen jaar is het aantal verkeersslachtoffers onder deze groep sterk gedaald. Desondanks behoren de motorrijders nog steeds tot de groep kwetsbare verkeersdeelnemers. In het Motorplatform, waar vertegenwoordigers van overheden, belangenorganisaties en verkeersveiligheidsorganisaties met elkaar spreken over de verbetering van de verkeersveiligheid van motorrijders, is de aanzet gegeven tot een campagne gericht op zichtbaarheid van motorrijders. Deze campagne, die een vervolg is op de 'Good to see you campagne', start eind mei 2007 en richt zich op zowel motorrijders als automobilisten. In april 2007 is de eerste motorvriendelijke vangrail onthuld. De komende jaren wordt 60 kilometer bocht op het hoofdwegennet, geselecteerd in samenwerking met de Motor Actie Groep (MAG) en de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV), verder van deze vangrail voorzien. (zie paragraaf 5.2).

2.3 Verkeerseducatie

⁶ Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 29398, nr. 50

Ik zie verkeerseducatie als één van de maatregelen die bijdragen aan een grotere verkeersveiligheid. Ter ondersteuning van allen die zich daarmee bezighouden is onlangs een door mij gefinancierde toolkit gereed gekomen. 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.

2.4 Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid

In mijn brief van 17 september 2004⁷ 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 campagneuitingen 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. Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuw meerjarenprogramma voor de periode 2008-2012. Ik zal de Tweede Kamer hier te gelegener tijd over informeren.

2.5 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 eind 2007 / begin 2008 gestart worden met een communicatietraject, waarbij artsen, apothekers en patiënten worden betrokken. De

⁷ Tweede Kamer, vergaderjaar 2003-2004, 29398, nr. 15

voorlichting betreft een gezamenlijke actie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

2.6 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. Eind vorig jaar heeft het ministerie met partners een campagne gevoerd om de juiste manier van ontsnappen uit een auto te water bekender te maken. Naast de juiste manier van ontsnappen is de mogelijk levensreddende rol van de veiligheidshamer ook een belangrijk onderdeel van deze campagne geweest. Daarom heb ik de branche ook opgeroepen deze hamers standaard mee te leveren.

Er zijn aanwijzingen dat ook kortsluiting in de elektronica een rol kan spelen en hiernaar doet het ministerie samen met RAI, BOVAG, VVN, RDW en de politie een onderzoek waarvan de eerste resultaten eind 2007 worden verwacht.

Ook wordt er in samenwerking met de regio Haaglanden onderzocht hoe de infrastructuur verbeterd kan worden, met als doel dat auto's minder snel en minder gevaarlijk te water raken.

2.7 Verkeershandhaving

Regionale verkeershandhavingsteams

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. Ook is verkeershandhaving positief voor het milieu en de doorstroming, zoals uit de jaarlijks gemeten resultaten en de effecten blijkt.

Als extra impuls voor de verkeershandhaving werken - op initiatief en onder regie van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) - in iedere politieregio exclusief vrijgemaakte verkeershandhavingsteams, bestaande uit ongeveer 30 man. Deze teams concentreren de handhaving op de belangrijkste ongevalsoorzaken en op gedragingen die de gevolgen van een ongeval negatief beïnvloeden. Dit zijn de zogenaamde speerpunten. De belangrijkste ongevalsoorzaken zijn: te hoge snelheid, alcoholgebruik in het verkeer en het negeren van het rode licht. Rijden zonder helm en autogordel zijn gedragingen, die de afloop van ongevallen negatief beïnvloeden. Bij de handhaving van de maximumsnelheid wordt voorrang gegeven aan de gevaarlijkste wegen, waar te hoge rijsnelheden ongevalsoorzaak zijn.

Op dit moment worden de mogelijkheden onderzocht om de vijf speerpunten uit te breiden met thema's als het controleren op handheld bellen en het aanpakken van agressief rijgedrag.

Subjectieve verkeersonveiligheid

In september 2004 is op initiatief van het BVOM de pilot subjectieve verkeersonveiligheid in de politieregio IJsseland van start gegaan. Waar voorheen alleen werd gecontroleerd op objectief verkeersonveilige locaties -dus daar waar ongevallen plaatsvinden- werden in de pilot klachten van burgers als uitgangspunt genomen. Veelal gaat het dan om klachten over te hoge rijsnelheden in woongebieden (30-km-gebieden) en nabij scholen. Deze klachten worden 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.

Vanwege het grote succes van de pilot in IJsselland (het aantal overtreeders in een jaar tijd halveerde en het gevoel van veiligheid nam met 25 % toe) is subjectieve verkeersonveiligheid inmiddels een structureel onderdeel geworden van de verkeershandhaving in deze politieregio. In navolging van IJsselland 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 gekozen voor nieuwe digitale camerasystemen 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. Een belangrijke innovatie van de digitale flitspaal is de mogelijkheid om de palen aan elkaar te koppelen. Hiermee is het mogelijk om naast de bekende puntmeting ook de gemiddelde snelheid over langere afstand te controleren. Deze vorm van trajectcontrole is in 2006 voor het eerst toegepast op de N256 bij de Zeelandbrug.

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, waardoor de bekeuring sneller kan worden afgedaan.

Het BVOM heeft in 2006 een groot aantal flitspalen overgenomen van gemeenten en provincies. Het eigendom en beheer komen hiermee bij het BVOM liggen. Het voordeel daarvan is dat flitspalen sneller worden vervangen bij schade en dat de beheerskosten dalen. In Nederland staan naar schatting ongeveer 1700 flitspalen. Flitspalen die niet langer bijdragen aan de verkeersveiligheid, omdat de weginrichting is aangepast of omdat de gegevens van het overtredingspercentage of de ongevalanalyse daartoe aanleiding geven, worden verwijderd. Naar verwachting neemt het aantal flitspalen de komende jaren af van 1700 naar 1500 stuks.

Trajectcontrolesystemen

Op wegen waar trajectcontrole wordt uitgevoerd, houdt meer dan 98% van de automobilisten zich aan de toegestane snelheid. Het voordeel van trajectcontrole is dat de gemiddelde snelheid over een langere afstand wordt gemeten. Op dit moment zijn er 8 trajectcontrolesystemen op het hoofdwegenet en 3 op het onderliggende wegennet operationeel. Op vier plaatsen in de randstad is trajectcontrole gerealiseerd als ondersteuning van maatregelen om de leefbaarheid van de omwonenden te verbeteren. Een andere locatie waar trajectcontrole is gerealiseerd, op de A12 bij Arnhem, is een combinatie van een leefbaarheidprobleem en de problemen om op een andere wijze de snelheid op die locatie te handhaven.

In 2007 wordt een begin gemaakt met een nieuw trajectcontrolesysteem op de A27 bij Houten. Vanwege de aanwezigheid van een spitsstrook is er op dit wegvak sprake van wisselende snelheidslimieten. Om deze verschillende limieten te kunnen handhaven, krijgt het trajectcontrolesysteem de stand van de borden door die langs de A27 staan. Op deze borden kunnen de weggebruikers zien of de spitsstrook open is en welke snelheidslimiet er op dat moment geldt.

Draagvlak voor snelheidscontroles

Een grote meerderheid van de automobilisten vindt controles op de maximumsnelheid zinvol of heel zinvol. Slechts dertien procent ziet er het nut niet van in. Dat blijkt uit het zogenaamde

perceptieonderzoek 2006, waarin de mening van automobilisten is gevraagd over de handhaving van bepaalde verkeersregels, dat het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) door TNS NIPO heeft laten uitvoeren.

Het draagvlak voor snelheidscontroles is vorig jaar gestegen van 76 naar 82 procent. Daarin zijn wel verschillen waarneembaar ten aanzien van het type weg. Het draagvlak voor de controles is het grootst in de bebouwde kom. Negen op de tien automobilisten vindt snelheidscontroles daar zinvol of heel zinvol. Op provinciale wegen (83 procent) en op autosnelwegen (63 procent) is het draagvlak lager.

Dat lijkt vooral verband te houden met het risicobesef. Liefst 86 procent van de automobilisten meent dat het overschrijden van de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom de kans op ongelukken vergroot. Op provinciale wegen denkt 74 procent dit en op autosnelwegen slechts 47 procent. Naarmate de maximumsnelheid hoger ligt, ziet de automobilist minder gevaar.

Bestuurlijke boete

De Tweede Kamer heeft dit voorjaar ingestemd met het wetsvoorstel bestuurlijke boete fout parkeren en enkele andere lichte verkeersovertredingen⁸. Het wetsvoorstel is inmiddels in behandeling bij de Eerste Kamer.

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 waarin Verkeer en Waterstaat actief participeert. In 2006 werden 27 voertuigmodellen getest, hiervan kregen er 9 de hoogste score van 5 sterren.

3.1 ESC

Belangrijke verbeteringen worden in de komende jaren verwacht van de toepassingen van actieve veiligheidssystemen in personenauto's die een ongeval helpen te voorkomen. Een goed voorbeeld hiervan is ESC (electronic stability control, maar er zijn ook andere, merkafhankelijke aanduidingen in omloop). Dit zorgt ervoor dat bij dreigend verlies van controle over het voertuig deze automatisch zodanig bijremt dat de auto op koers blijft. Uit diverse internationale studies blijkt dat dit een groot effect heeft op het aantal eenzijdige ongevallen van personenauto's. Gemiddeld over de gehele EU zou volledige invoering van ESC in personenauto's een effect van 10% reductie op het totaal aantal doden hebben (ten opzichte van 0% ESC). Alhoewel ESC nu al 10 jaar op de markt is, is de invoeringsgraad nog vrij laag. In gehele EU was slechts 42% van de nieuw verkochte personenauto's hiermee uitgerust. Voor Nederland zijn geen exacte cijfers ter beschikking. Maar er is geen reden om aan te nemen dat het hier beter is. In tegendeel: uit inventarisatie blijkt dat de beschikbaarheid van ESC op nieuwe modellen laag is ten opzichte van andere landen. De Europese Commissie heeft in samenwerking met de FIA het initiatief genomen om de consumenten meer bewust te maken van de mogelijkheden van nieuwe elektronische veiligheidssystemen als ESC (het eSafetyAware programma). Verkeer en Waterstaat is ook tot dit programma toegetreden. Samen met andere Nederlandse partijen zal worden onderzocht op welke wijze de introductie van ESC in Nederland kan worden gestimuleerd.

3.2 Kentekenen van bromfietsen

⁸ Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 30098

De kentekening van brom- en snorfietsen is op 1 januari 2007 afgerond. Vanaf die datum moet iedere brom- of snorfiets een kenteken hebben. Het kenteken heeft als doel diefstal tegen te gaan en de verkeersveiligheid te bevorderen. Gemonitord zal worden of de verkeersveiligheid voldoende verbeterd is dan wel dat aanvullende maatregelen nodig zijn.

3.3 APK

Op korte termijn zal ik een brief naar de Tweede Kamer sturen met een voorstel voor aanpassing van de APK-frequentie.

In ieder geval zal per 1 januari 2008 de APK voor oldtimers (auto's van voor 1960) worden afgeschaft, en tegelijk zal de APK-frequenties voor auto's ouder dan 30 jaar tweejaarlijks worden.

3.4 Fraude met kilometertellerstanden

Er heeft in het afgelopen jaar al een aanzienlijke toename plaatsgevonden van vrijwillige registraties van kilometertellerstanden. Het advies van de Stichting NAP en de RDW over het verder optimaliseren van de registratie verwacht ik in juli as.. Ik zal uw Kamer vervolgens zo snel mogelijk van de inhoud ervan en van mijn conclusies in kennis stellen.

3.5 Licht overdag

De invoering van DRL (daytime running lights) als voertuigmaatregel (het verplicht uitrusten van nieuwe auto's met speciale zuinige dagrijlampen) en de technische eisen daarvoor worden in Europees verband voorbereid.

3.6 Segway

De Segway is een nieuw innovatief zelfbalancerend tweewielig voertuig dat aangedreven wordt door een elektromotor, dat vooralsnog binnen de vigerende regelgeving niet in te passen is en dus niet op de openbare weg gebruikt mag worden. Sinds 1 januari dit jaar is de politie hier strenger op gaan controleren. Hierdoor bleek een beperkte groep gebruikers, met name gehandicapten die een Segway als een alternatief gehandicaptenvoertuig gebruikten, in de problemen te raken. Om de wenselijkheid van het toelaten van Segway-achtige voertuigen te onderzoeken is naar aanleiding van overleg met de Tweede Kamer besloten om de SWOV een onderzoek te laten uitvoeren naar de vraag of het mogelijk is om Segways toe te staan op de openbare weg zonder dat het huidige verkeersveiligheidsniveau hier negatief door wordt beïnvloed. Parallel hieraan wordt onderzocht hoe de regelgeving aangepast dient te worden als op basis van de onderzoeksresultaten besloten zou worden de Segway in enigerlei vorm toe te gaan staan. Vanuit humanitaire overwegingen is besloten om voorlopig een uitzondering te maken voor een zeer kleine groep gehandicapten zodat deze hun Segway's kunnen blijven gebruiken. In oktober 2007 zullen de resultaten van het onderzoek worden gemeld en kan een besluit worden genomen over eventuele toelating.

3.7 Implementatie EG-richtlijnen

Ook sinds september 2006 is er weer een aantal EG-richtlijnen geïmplementeerd op het gebied van voertuigregulering; een overzicht is te vinden in een aparte bijlage (Bijlage 2).

4. VERKEERSVEILIGHEIDBELEID SPECIFIEK VOOR HET VRACHT- EN BESTELVERKEER

Zoals ik in mijn brief van 23 april 2007⁹ heb gemeld valt er op langere termijn nog steeds een daling te zien van het aantal doden als gevolg van een ongeval met betrokkenheid van een

⁹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 29398, nr. 50

vrachtauto. Het aantal doden als gevolg van een ongeval waarbij minstens één vrachtauto betrokken was, is echter in 2006 gestegen naar 127 ten opzichte van 100 in 2005. Het aantal doden als gevolg van een ongeval waarbij minstens één bestelauto betrokken was, is vrijwel constant gebleven: 82 in 2006 ten opzichte van 83 in 2005.

4.1 Onderzoek naar ongevallen met vrachtwagens op het hoofdwegennet

Over de uitkomsten van het onderzoek naar ongevallen met vrachtauto's op het hoofdwegennet heb ik u geïnformeerd in mijn brief van 20 februari 2007¹⁰.

4.2 Rechtsafslaande vrachtauto's

Zoals in mijn eerdergenoemde brief van 23 april 2007¹¹ is aangegeven, is in 2006 het aantal verkeersdoden ten gevolge van aanrijdingen tussen rechtsafslaande vrachtauto's en andere verkeersdeelnemers weer gestegen. Aandacht voor dit type ongevallen blijft dus noodzakelijk. Vanaf januari 2007 is volgens een Europese richtlijn voorgeschreven dat nieuwe vrachtwagens zijn uitgerust met een zogenaamd vooruitkijksysteem. Dit systeem verbetert het zicht aan de voorzijde van de vrachtauto waar veel ongevallen plaatsvinden. Dit systeem kan een spiegel zijn, maar ook een camerasysteem. Op dit moment wordt in een demonstratieproject onderzocht wat de eventuele verschillende effecten zijn van beide systemen. Medio dit jaar zijn de resultaten bekend. Ik ben voornemens de resultaten te zijner tijd in Europees verband onder de aandacht te brengen.

Ten aanzien van het verplichten van zichtveldverbeterende systemen op alle Europese vrachtauto's van na 1 januari 2000 wordt deze zomer besluitvorming verwacht binnen de EU. Het afgelopen najaar is de voorlichtingsactie 'blijf uit de dode hoek, daar kun je mee thuiskomen' van start gegaan. Uit de evaluatieresultaten blijkt dat de actie een positieve bijdrage heeft geleverd, met name aan de houding en gedrag met betrekking tot dode hoeksituaties. De voorlichtingsactie is dit jaar voortgezet, onder andere met het kinderboek 'ontsnapt uit de dode hoek', op verzoek van mijn ambtsvoorganger geschreven door kinderboekenschrijver Paul van Loon.

Voor de vrachtwagenchauffeurs is een speciale folder ontwikkeld en verspreid. De folder gaat in op het regelmatig afstellen en goed gebruik van de spiegels. Samen met de branche en verzekeringsmaatschappijen worden de zogenaamde spiegelafstelplaatsen voor chauffeurs verder uitgebreid.

Een goed initiatief vind ik dat van de gemeente Amsterdam, die een 'platform dode hoek' heeft opgericht, van waaruit de krachten worden gebundeld om lokale maatregelen, zoals het plaatsen van bolle spiegels op kruispunten, te bevorderen

4.4 Kantelproblematiek

De proef met het kantelwaarschuwbord is afgerond. Conclusie van deze proef was dat het veiligheidseffect van de borden niet voldoende kon worden aangetoond en er derhalve geen valide argumenten waren voor plaatsing van deze borden. Derhalve is besloten om af te zien van de invoering van dit bord.

In het kader van het project Filevermindering is aan TNO advies gevraagd over de mogelijkheden van een proef waarbij vrachtauto's met anti-kantelsystemen zouden kunnen worden uitgerust.

Op basis van dit advies zal voor de zomer een besluit worden genomen over het al dan niet uitvoeren van een proef.

4.5 Bestelverkeer

¹⁰ Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 30800 XII, nr. 51

¹¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 29398, nr. 50

Het aantal doden dat is gevallen als gevolg van ongevallen met bestelauto's is nagenoeg gelijk gebleven in 2006 ten opzichte 2005. Bestelverkeer blijft een belangrijke aandachtsgroep. In het kader van de verbetering van de verkeersveiligheid van het bestelverkeer heb ik reeds in juni 2005 met de brancheorganisaties het convenant 'Veilig bestelverkeer' gesloten¹². In het kader van dit convenant wordt onder andere de zogenaamde snelheidsmonitor ontwikkeld en onderzocht op effectiviteit en kosten-baten. De eerste resultaten hiervan worden – later dan gepland vanwege de late beschikbaarheid van de snelheidsmonitor - dit najaar verwacht. Op basis van deze resultaten worden streefwaarden voor invoering van de snelheidsmonitor vastgesteld met de betrokken brancheorganisaties.

4.6 Infrastructuur voor het goederenvervoer

In meerdere regio's werken de verschillende overheden en overige belanghebbenden samen aan het definiëren en instellen van Kwaliteitsnetten Goederenvervoer. Hierbij wordt de voor het goederenvervoer relevante infrastructuur op netwerkniveau op gerichte wijze aangepast ten behoeve van een goede doorstroming van het vrachtverkeer met inachtneming van de verkeersveiligheid.

Voorts streef ik ernaar om het gebruik van gewenste routes voor het vrachtverkeer te stimuleren door goed gebruik van navigatiesystemen. Hiertoe zijn afspraken gemaakt met vertegenwoordigers van decentrale overheden en zal verder in overleg worden getreden met de betrokken marktpartijen.

5. INFRASTRUCTUURGERICHT VERKEERSVEILIGHEIDBELEID OP HET HOOFDWEGENNET

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 hoort. Voor de hoofdwegen vindt de invoering plaats in de periode tot en met 2010. Hiervoor zijn extra middelen op mijn begroting vrijgemaakt.

In samenwerking met de koepels van wegbeheerders en de ANWB is 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.

Omdat er signalen zijn dat de nieuwe belijning niet overal volgens de richtlijnen wordt aangelegd laat ik op dit moment eerst een onderzoek doen naar de uitvoering, alvorens met de landelijke voorlichtingscampagne te starten. Dit onderzoek wordt vóór de zomer afgerond.

5.2 Motorvriendelijke vangrail

Met de Motorrijder Actie Groep (MAG) en de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) zijn criteria vastgesteld 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.

Toepassing van de criteria heeft geleid tot de selectie van ca. 60 kilometer weg, waar de motorvriendelijke vangrail zal worden geplaatst, veelal in buitenbochten van knooppunten. De eerste motorvriendelijke vangrail is in april 2007 geopend.

5.3 N-wegen

¹² Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 29398, nr. 27

Naar aanleiding van het rapport “Langdurig onveilige regionale hoofdwegen” heb ik in 2005 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. In 2006 heb ik met de provincie Zeeland afgesproken, dat de genoemde middelen ook voor het onderliggend wegennet beschikbaar kunnen komen, mits deze nog niet zijn belegd, de betreffende maatregel kosteneffectief is en de provincie de helft van de kosten zelf draagt. De reden voor deze uitzondering was, dat het aantal slachtoffers in Zeeland vorig jaar een verontrustende stijging vertoonde.

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. Deze doorlichting komt naar verwachting deze zomer gereed.

6. MONITORING VAN HET VERKEERSVEILIGHEIDBELEID

6.1 Ongevalcijfers 2006

In mijn brief van 23 april 2007¹³ heb ik u medegedeeld dat het aantal verkeersdoden in 2006 verder is gedaald naar 811. In die brief staan enkele bijzondere ontwikkelingen genoemd.

6.2 Ziekenhuisgewonden

De opvallend dalende trend die er bij de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden te zien is, treedt niet op bij de ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden. Dit is aanleiding om de ongevalgegevens van de ziekenhuisgewonden nader te bestuderen. Vervolgens zal worden bezien of er aanknopingspunten zijn voor (aanvullend) beleid. De laatste jaren is er op het gebied van (statistische) analyse vooruitgang geboekt in het koppelen van bestanden met ongevalgegevens die door de politie zijn geregistreerd met ziekenhuisbestanden. 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. Een eerste onderzoek van de SWOV geeft aan dat een deel van het aantal ziekenhuisgewonden ter observatie wordt opgenomen in het ziekenhuis en dat het aandeel slachtoffers met ten minste matig letsel aanzienlijk is gedaald, met name bij auto-inzittenden. Bij fietsers, voetgangers en overige tweewielers is dit niet het geval; mogelijk hangt dat samen met de stijging van het aantal oudere opgenomen verkeersslachtoffers, die veelal beduidend ernstiger gewond zijn dan jongere ziekenhuisgewonden. Nader onderzoek naar deze afwijkende ontwikkeling voor fietsers is gewenst, niet alleen omdat fietsers de grootste afzonderlijke groep opgenomen verkeersgewonden vormen, maar ook omdat deze groep gestaag in omvang toeneemt (in 2005 waren er bijna 8000 fietsers in het ziekenhuis opgenomen; dat is dus bijna de helft van het

¹³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 29398, nr. 50

aantal ziekenhuisgewonden), terwijl het aantal ziekenhuisgewonden onder auto-inzittenden juist gestaag daalt.

6.3 Kwaliteitsverbetering registratie verkeersongevallen

Samen met vertegenwoordigers van de politie, de ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties 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, terwijl die analyses juist nodig zijn om tot specifiek maatwerk voor verkeersveiligheidsmaatregelen te kunnen komen. Samen met genoemde partijen wordt in een aantal pilots bekeken of andere gegevens of gegevens aanvullend op de bestaande data tot een betere verkeersveiligheidsanalyses kunnen leiden. Eén van de pilots zal gaan over kwalitatieve analysemethoden. Doel van deze pilot is het ontwikkelen van een 'gereedschapskist' met beschikbare kwalitatieve analysemethoden en toepassingen. Een tweede pilot zal trachten om gegevens van verzekeringsmaatschappijen toegankelijk te maken voor verkeersveiligheidsanalyses en in een derde pilot zullen gegevens van de databank van het VCNL (Verkeerscentrum Nederland) over incidenten op het hoofdwegennet worden bekeken op bruikbaarheid voor verkeersveiligheidsanalyses. Eind 2007 zullen de resultaten van de pilots bekend zijn.

Bijlage 2

Overzicht implementatie EG-richtlijnen voertuigtechnologie

1.	Richtlijn nr. 2005/55/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 28 september 2005 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes door voertuigmotoren met compressieontsteking en de emissie van verontreinigende gassen door op aardgas of vloeibaar petroleumgas lopende voertuigmotoren met elektrische ontsteking (PbEU L 275).	Deze richtlijn voorziet in de codificatie en herschikking van de emissierichtlijn nr. 88/77/EEG. Richtlijn 2005/55/EG bevat grenswaarden voor en maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen door voertuigmotoren.	Besluit van 16 augustus 2006, houdende wijziging van het Voertuigreglement in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2005/55/EG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes door voertuigmotoren met compressieontsteking en de emissie van verontreinigende gassen door op aardgas of vloeibaar petroleumgas lopende voertuigmotoren met elektrische ontsteking (PbEU L 275) en richtlijn nr. 2005/66/EG betreffende het gebruik van frontbeschermingsinrichtingen op motorvoertuigen en houdende wijziging van richtlijn 70/156/EEG van de Raad (Stb. 2006, 383).
2.	Richtlijn nr. 2005/64/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 oktober 2005 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing en tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad (PbEU L 310).	Door middel van deze richtlijn worden autofabrikanten verplicht bij de productie van voertuigen bepaalde in de richtlijn genoemde technische aspecten met betrekking tot recycleerbaarheid en herbruikbaarheid van materialen in acht te nemen, zodat aan het einde van de levensduur van het voertuig deze materialen gemakkelijk kunnen worden behandeld met het oog op recycling en hergebruik.	-Besluit van 20 november 2006, houdende wijziging van het Voertuigreglement ter implementatie van richtlijn nr. 2005/64/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 oktober 2005 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing en tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad (Stb. 2006, 617). -Regeling, houdende wijziging van de Regeling toelatingseisen en de Regeling voertuigen met een speciaal gebruiksdoel ter implementatie van richtlijn nr. 2005/64/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 oktober 2005 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing en tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad (Stcrt. 2007, 36). -Bekendmaking EG-richtlijnen Voertuigreglement (Stcrt. 2006, 229).
3.	Richtlijn nr. 2005/66/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 oktober 2005 betreffende het gebruik van frontbeschermingsinrichtingen op motorvoertuigen en houdende wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad (PbEU L 309).	Deze richtlijn bevat technische eisen waaraan een type voertuig wat betreft de bullbar of een bullbar als onderdeel moet voldoen voor het verkrijgen van een typegoedkeuring. Voertuigen of bullbars die niet aan deze eisen voldoen mogen niet in de handel worden gebracht.	-Besluit van 16 augustus 2006, houdende wijziging van het Voertuigreglement in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2005/55/EG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes door voertuigmotoren met compressieontsteking en de emissie van verontreinigende gassen door op aardgas of vloeibaar petroleumgas lopende voertuigmotoren met elektrische ontsteking (PbEU L 275) en richtlijn nr. 2005/66/EG betreffende het gebruik van frontbeschermingsinrichtingen op motorvoertuigen en houdende wijziging van richtlijn 70/156/EEG van de Raad (Stb. 2006, 383).

			-Bekendmaking EG-richtlijnen Voertuigreglement (Stcrt. 2006, 164).
4.	Richtlijn nr. 2005/78/EG van de Commissie van 14 november 2005 tot uitvoering van richtlijn 2005/55/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten met betrekking tot de maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes door voertuigmotoren met compressieontsteking en de emissie van verontreinigende gassen door op aardgas of vloeibaar petroleumgas lopende voertuigmotoren met elektrische ontsteking, en tot wijziging van de bijlagen I, II, III, IV en VI daarbij (PbEU L 313).	Deze richtlijn bevat voorschriften ter uitvoering van de emissierichtlijn 2005/55/EG.	Bekendmaking EG-richtlijnen Voertuigreglement (Stcrt. 2006, 209).
5.	Richtlijn nr. 2006/20/EG van de Commissie van 17 februari 2006 tot wijziging van Richtlijn 70/221/EEG van de Raad betreffende brandstofreservoirs en beschermingsinrichtingen aan de achterzijde van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, met het oog op de aanpassing aan de technische vooruitgang (PbEU L 48).	Deze richtlijn bevat een wijziging van de technische eisen voor beschermingsinrichtingen tegen klemrijden die aan de achterzijde van voertuigen zijn of kunnen worden gemonteerd (stootbalken). Voor het verkrijgen van een typegoedkeuring voor een type voertuig of stootbalk moet aan deze technische eisen worden voldaan.	-Besluit van 15 januari 2007, houdende wijziging van het Voertuigreglement in verband met de implementatie van richtlijn 2006/20/EG betreffende brandstof-reservoirs en beschermings-inrichtingen aan de achterzijde van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (Stb. 2007, 35). -Bekendmaking EG-richtlijnen Voertuigreglement (Stcrt. 2007, 9).
6.	Richtlijn nr. 2006/26/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 2 maart 2006 tot wijziging van de richtlijnen 74/151/EEG, 77/311/EEG, 78/933/EEG en 89/173/EEG van de Raad betreffende landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen, met het oog op hun aanpassing aan de technische vooruitgang (PbEU L 65).	Door middel van deze worden een aantal richtlijnen die technische eisen voor landbouw- of bosbouwtrekkers bevatten aangepast ten gevolge van de technische vooruitgang.	Bekendmaking EG-richtlijnen Voertuigreglement (Stcrt. 2006, 229).
7.	Richtlijn nr. 2006/27/EG van de Commissie van 3 maart 2006 tot wijziging, met het oog op aanpassing aan de technische vooruitgang, van richtlijn 93/14/EEG van de Raad betreffende de reminrichting van twee- of driewielige motorvoertuigen, Richtlijn 93/34/EEG van de Raad betreffende de voorgeschreven opschriften op twee- of driewielige motorvoertuigen, Richtlijn 95/1/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de door de constructie bepaalde maximumsnelheid, het maximumkoppel en het netto-maximumvermogen van twee- of driewielige motorvoertuigen, en Richtlijn 97/24/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende bepaalde onderdelen of eigenschappen van motorvoertuigen op twee- of drie wielen (PbEU L 66)	Met deze richtlijn worden een aantal typegoedkeurings-richtlijnen die betrekking hebben op het vermogen, de snelheid en de reminrichting van twee- of driewielers, aangepast aan de gewijzigde stand van de techniek.	Bekendmaking EG-richtlijnen Voertuigreglement (Stcrt. 2006, 223).
8.	Richtlijn nr. 2006/51/EG van de Commissie van 6 juni 2006 tot wijziging, met het oog op aanpassing aan de technische vooruitgang, van bijlage I bij Richtlijn 2005/55/EG van het Europees Parlement en de Raad en	Met deze richtlijn worden de typegoedkeuringsvoorschriften van emissierichtlijn 2005/55/EG aangepast aan de stand van de techniek.	Bekendmaking EG-richtlijnen Voertuigreglement (Stcrt. 2006, 209).

	van de bijlagen IV en V bij Richtlijn 2005/78/EG betreffende voorschriften voor het emissiebeperkings-controlesysteem voor gebruik in voertuigen en vrijstellingen voor gasmotoren (PbEU L 152).		
9.	Richtlijn nr. 2006/72/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 18 augustus 2006 tot wijziging, met het oog op de aanpassing aan de technische vooruitgang, van Richtlijn 97/24/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende bepaalde onderdelen of eigenschappen van motorvoertuigen op twee of drie wielen (PbEU L 217).	Door middel van deze richtlijn worden de technische eisen opgenomen in richtlijn nr. 97/24/EG aangepast ten gevolge van de technische vooruitgang.	Bekendmaking EG-richtlijnen Voertuigreglement (Stcrt. 2006, 229).

Bijlage 3

OVERZICHT VAN OPENSTAANDE TOEZEGGINGEN

Nr.	Omschrijving	Stand van zaken
1	<p>Zittingjaar 2006-2007 AO Segway en Wegen dd 20/03/07</p> <p>Met betrekking tot toelating Segway: Ja, mits .. Zal eerst door het SWOV een onderzoek laten verrichten (op verkeersveiligheidsgebied wil hij wel graag de goede naam hoog houden) en gaat parallel daaraan een wijziging van beleidsregels voorbereiden (juristische traject uitwerken) om geen tijd te verspillen. Vervolg over ca. 1/2 jaar</p>	<p>De SWOV heeft opdracht gekregen het in de Kamer aangekondigde onderzoek uit te voeren en is hier inmiddels aan begonnen. Parallel hieraan wordt voor de verschillende denkbare scenario's van toelaten van de Segway in kaart gebracht wat van een keuze voor één van deze scenario's de consequenties voor de regelgeving zijn en welke trajecten doorlopen zullen moeten worden.</p>
2	<p>Zittingjaar 2005-2006 Begrotingsbehandeling TK 07-12-2005</p> <p>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.</p>	<p>Op korte termijn zal ik een brief naar de Tweede Kamer sturen met een voorstel voor aanpassing van de APK-frequentie.</p>
3	<p>Zittingjaar 2006-2007 AO Verkeersveiligheid dd 21/09/2006</p> <p>De Minister laat grondig onderzoek uitvoeren naar de consequenties van een verhoging van de maximum snelheid van caravans naar 100 km/u</p>	<p>De Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) voert het onderzoek uit. Het is zo goed als gereed. De Kamer wordt uiterlijk in juni 2007 geïnformeerd.</p>
4	<p>Zittingjaar 2006-2007 Algemene Politieke Beschouwingen dd 27 en 28 september 2006</p> <p>Het kabinet (Minister van V&W) is bereid om een studie te verrichten naar de effecten van bellen en muziek luisteren tijdens het fietsen en naar de manier waarop fietsers op het risico kunnen worden gewezen.</p>	<p>Dit punt wordt meegenomen in de voorgenomen aanpak voor het verbeteren van de verkeersveiligheid bij fietsers. In aanvulling op mobiel bellen wordt het effect van muziek luisteren op de fiets onderzocht. De onderzoeksvraag wordt nu voorbereid.</p>
5	<p>Zittingjaar 2004-2005 AO Verkeersveiligheid 13-10-2004</p> <p>Er binnen 2 jaar een verbod op bullbars komt als de EU-regels dat mogelijk maken.</p>	<p>Op 26 oktober 2005 is de desbetreffende richtlijn uitgekomen (2005/66/EG). Vanaf 25 mei 2007 mogen geen auto's meer in het verkeer worden gebracht met een niet goedgekeurde bullbar en mogen geen niet goedgekeurde bullbars meer worden verkocht voor montage achteraf. Deze richtlijn is geïmplementeerd op 25 augustus 2006. Verwerking in de permanente eisen maakt onderdeel uit van een verzamelwijziging van het Voertuigreglement die op dit moment in procedure is.</p>
6	<p>Zittingjaar 2004-2005 VAO wijziging wegenverkeerswet 0,2 promille alcohol verbod beginnende bestuurders 6-4-2005 TK</p> <p>Brief aan de TK inzake de resultaten van de proef met de speekseltest in Gelderland Zuid/Kreis Kleve met als onderdelen dat het zal worden meegenomen in het lopend Europees onderzoek (rosita 1 en 2) en proef mogelijk wordt uitgerold over Nederland.</p>	<p>Brief is in juni 2005 naar de Tweede Kamer gestuurd (vergaderjaar 2004-2005, TK 29844 nr. 11). Hierin wordt verwezen naar de verwachte resultaten van het Rosita-project. Over die resultaten, en de manier waarop V&W daarmee omgaat, is gerapporteerd in de bijlage bij AO brief dd 15 september, pag. 8 (TK 29398, nr. 43).</p>
7	<p>Zittingjaar 2005-2006 Brief dd 27/04/06 (DGP/WV/U.06001119) met betrekking tot vorderingsprocedure en alcoholslot</p> <p>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.</p>	<p>Zie bijlage bij AO brief dd 15 september, pag. 7 (TK 29398, nr 43). Project is opgestart. Bij de voorbereiding en de uitvoering wordt nauw samengewerkt met het Ministerie van VWS. Zowel voor de aanpassing van de vorderingsprocedure als voor de invoering van het alcoholslotprogramma is een wetswijziging noodzakelijk. De voorbereidingen zijn in volle gang. Naar verwachting kunnen de nieuwe maatregelen medio 2009 van kracht worden, of zoveel eerder als mogelijk.</p>
8	<p>Zittingjaar 2005-2006 AO Verkeersveiligheid dd 26/10/2005</p> <p>Ten aanzien van drugs in het verkeer is toegezegd: opnemen in theoriedeel rijexamen, contact met OCW over aanpak drugsproblematiek bij jongeren op school, contact</p>	<p>Voor de aanpak van de drugsproblematiek van jongeren in het verkeer heb ik de volgende maatregelen genomen: - Een aantal vragen over het gevaar bij gebruik van drugs wordt in het theoretisch deel van het rijexamen opgenomen. Het CBR neemt deze vraag mee bij de aanpassing van het huidige rijexamen.</p>

	met Team Alert over aanpak drugsproblematiek bij jongeren in uitgaansgelegenheden; voorlichting alleen in combinatie met handhaving indien tester in gebruik is.	- Er is een campagne ontwikkeld die jongeren wijst op de gevaren van drugs in het verkeer. TeamAlert heeft dit in samenwerking met het Trimbosinstituut gedaan. De campagne is op 27 april 2007 van start gegaan. - Het onderwerp is meegenomen in de leerprogramma's. Binnen een bestaand leerpakket met betrekking tot verkeerseducatie voor het Voortgezet Onderwijs is een zelfstandig onderdeel "drugs" in het verkeer ontwikkeld. Per januari 2007 kunnen scholen van dit pakket gebruik maken.
9	Zittingjaar 2006-2007 Begrotingsbehandeling dd 30/10/06 M zal de positie van skaters meenemen in het programma Beter Geregeld	Ik bereid een aanpassing van het RVV 1990 voor, waarbij het skaters, rolschaatsers, e.d. wordt toegestaan ook het fietspad of fiets/bromfietspad te gebruiken.
10	Zittingjaar 2005-2006 Plenaire behandeling Wetsvoorstellen bromfietsrijbewijs en nieuw rijbewijsdocument dd 13/06/06 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.	Zie bijlage bij AO brief dd 15 september 2006, pag. 6. (TK 29398, nr. 43). Uitvoering/monitoring vindt op dit moment plaats. Uitkomst wordt najaar 2007 aan de TK gestuurd.
11	Zittingjaar 2005-2006 Plenaire behandeling wetsvoorstellen bromfietsrijbewijs en nieuwe rijbewijsdocument dd 13/06/06 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, als dat ook gaat gebeuren bij het paspoort en de Nederlandse Identiteitskaart.	Zie bijlage bij AO brief dd 15 september 2006, pag. 6.(TK 29398, nr. 43). Forenzenoptie is o.a. afhankelijk van de invoering van een Gemeentelijke basis Administratie die landelijk te benaderen is. Voor het thuissturen zal eerst worden onderzocht hoe groot de behoefte hieraan is en welke mogelijkheden er zijn; thuissturen kan immers fraude bevorderen. VenW trekt hierin samen op met BZK.