

Vergaderjaar 2008–2009

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 171

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juli 2009

In deze brief informeer ik u over de stand van zaken ten aanzien van een aantal moties en toezeggingen die ik heb gedaan. Voor de onderdelen a), b) en h) doe ik dit mede namens de minister van Justitie. Het gaat om de volgende onderwerpen.

- a) de aanpak van de diefstal van airbags,
- b) het handhaven van de snelheid in 30-kilometerzones,
- c) de omzetting van een verlopen rijbewijs naar een bromfietsrijbewijs,
- d) diefstal kentekenplaten,
- e) botsvriendelijke auto's,
- f) flister,
- g) instructeurspas op het dashboard en voorlichting,
- h) recidiveregeling en
- i) praktijktest optische en geluidssignalen

Tevens informeer ik u nader over het tot stand komen van de normen voor de reserveringstermijnen van examens bij het CBR.

a) Aanpak diefstal van airbags

Tijdens het AO Verkeersveiligheid van 12 februari 2009 (Kamerstuk 29 398, nr. 138) heb ik toegezegd om samen met de Stichting Aanpak Voertuig-criminaliteit (AVc) na te gaan wat gedaan kan worden tegen de diefstal van airbags. AVc is een samenwerkingsverband van bedrijfsleven en overheid om voertuigcriminaliteit tegen te gaan.

De volgende activiteiten worden ondernomen om de diefstal van airbags zo veel mogelijk te voorkomen.

1. Voorlichting. Eén van de basis-activiteiten van AVc is het geven van voorlichting aan bedrijven en particulieren om diefstal uit en vanaf auto's tegen te gaan. Deze voorlichting heeft geleid tot bewustwording van de risico's en tot concrete maatregelen zoals het minder toegankelijk maken van de parkeerterreinen bij autobedrijven. Bij autobedrijven heeft dat al tot resultaat geleid. In 2008 is het aantal diefstallen van

onderdelen uit auto's bijna gehalveerd ten opzichte van de jaren 2006/2007. De cijfers van de eerste maanden van 2009 bevestigen deze trend.

2. Onderzoek naar mogelijkheden van een bredere toepassing van alarmsystemen. Een alarmsysteem is een goed middel om diefstal van onderdelen waaronder airbags, tegen te gaan. AVc laat onderzoek doen naar de praktische haalbaarheid en de kosteneffectiviteit van een bredere toepassing van alarmsystemen.
3. Markeren van onderdelen. Ik sta positief tegenover een Europese verplichting om voertuigonderdelen te markeren door middel van microdots. De Europese Commissie is een document aan het opstellen dat inzicht geeft in de effectiviteit van een Europese verplichting. Indien er een dergelijke verplichting komt, is dit een goede stap om voertuigcriminaliteit aan te pakken. De diefstal van airbags is dan minder aantrekkelijk omdat gestolen airbags eenvoudiger te traceren zijn.
In deze context wil ik nog wijzen op het volgende. Ook airbags hebben al serienummers, evenals de bijbehorende gasgenerator die apart wordt gefabriceerd. Deze serienummers worden bij montage gekoppeld aan het chassisnummer. Het traceren is echter voor opsporingsdoeleinden praktisch onbegonnen werk omdat de registratiesystemen bij de autofabrikanten niet op een dergelijke bevraging zijn ingericht en omdat een bepaald serienummer van een airbag niet slechts in één, maar in een aantal voertuigen kan zijn gebruikt. Het benutten van deze registratiemogelijkheid biedt dus onvoldoende mogelijkheid om diefstal van airbags tegen te gaan. Ik verwacht derhalve meer preventieve en opsporingsmogelijkheden van het markeren van onderdelen waaronder airbags.
4. Tenslotte wordt gepoogd de autofabrikanten te enthousiasmeren voor een ontwerp waarbij airbags moeilijker te stelen zijn. Daartoe heeft AVc – vooruitlopend op een mogelijk formeel verzoek in een later stadium – contact opgenomen met EUCAR, de afdeling Research en Development van het Europese verbond van autofabrikanten met de vraag of een andere wijze van inbouwen kan helpen bij het voorkomen van diefstal van airbags. Gebleken is dat er vooral in Nederland aandacht voor dit onderwerp is en dat het derhalve niet eenvoudig is om afspraken te maken met autofabrikanten of EU regelingen aan te passen. Ter stimulering van het proces, zal ik de onderwerpen markeren van onderdelen en het niet steelbaar maken van airbags bij de geëigende organisaties in Europa aan de orde stellen.

Los hiervan zal de Nederlandse politie in de vergadering contactpunten voertuigcriminaliteit van de EU lidstaten de ervaringen met diefstal van onderdelen van of uit auto's, waaronder airbags, op de agenda zetten.

b) Handhaven van de snelheid in 30-kilometerzones

Ik heb toegezegd na te gaan op welke manier de maximumsnelheid in de 30-kilometerzones kan worden gehandhaafd.

De afgelopen jaren is het aantal 30-kilometerzones sterk toegenomen. Gold in 1997 in 15% van de bebouwde kom een snelheidslimiet van 30 km/uur, in 2007 lag dat al op 50%. Idealiter wordt het instellen van een 30-kilometerzone voorafgegaan door aanpassingen van de weginrichting. Samen met het Openbaar Ministerie ben ik van mening dat de weg dusdanig ingericht dient te zijn dat de opgelegde snelheid door bijvoorbeeld belijning, rotondes of verkeersdrempels wordt gereguleerd. De geldende snelheidslimiet moet passen bij de weginrichting en duidelijk

zijn voor de weggebruiker. Handhaving is uitdrukkelijk het ultimatum remedium bij het afdwingen van de maximumsnelheid. Dit betekent overigens niet dat nergens handhaving plaatsheeft in 30-kilometerzones. Binnen de zogenoemde projecten «subjectieve verkeersonveiligheid» wordt alles gedaan om het door omwonenden ervaren gevaar in kaart te brengen en te zoeken naar manieren om de snelheid terug te brengen. De wegbeheerder, politie en het OM spreken bij aanvang af alle maatregelen te nemen om de snelheid terug te brengen. Politieoptreden behoort daarbij zeker tot de mogelijkheden, dus ook als het een 30-kilometer-zone betreft. Nadat de snelheidscontroles zijn aangekondigd volgt een korte periode van waarschuwen, waarna gedurende enkele weken intensieve controles plaatsvinden en hardrijders worden geverbaliseerd. Aan het einde wordt gekeken of de feitelijke snelheid voldoende is teruggebracht. Bij de projecten is expliciet ook aandacht voor de weginrichting. Als blijkt dat er (nog steeds) te veel te hard wordt gereden kan een conclusie zijn dat aanpassingen aan de weginrichting geboden zijn.

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) stelt dat in de periode tussen 2002 en 2007 het aantal ernstige ongevallen binnen 30-kilometerzones ten opzichte van 1997 aanzienlijk is gedaald (-36%). Wat dat betreft hebben de 30-kilometerzones kennelijk de beoogde bijdrage geleverd aan verbetering van de verkeersveiligheid.

c) Omzetting verlopen rijbewijs naar bromfietsrijbewijs

Tijdens het AO Verkeersveiligheid van 12 februari 2009 heb ik toegezegd om te bezien of houders van een verlopen rijbewijs toch een vrijstelling kunnen krijgen voor het bromfietsexamen. Dit zou mogelijk kunnen door het verlopen (auto-) rijbewijs om te wisselen voor een geldig bromfietsrijbewijs.

Ik kan u hierover het volgende berichten:

Bij de invoering van het bromfietsrijbewijs (wet van 28 juni 2006, Stb. 322) is de mogelijkheid om een bromfietscertificaat te verkrijgen zonder daarvoor examen te doen, afgeschaft en is ervan afgezien om een vergelijkbare mogelijkheid te openen om op deze wijze een bromfietsrijbewijs te verkrijgen. Een uitzondering hierop is de bepaling dat indien men beschikt over een geldig rijbewijs voor de categorie A of B, tevens de bevoegdheid wordt afgegeven tot het besturen van bromfietsen. In het overgangsrecht is geregeld dat mensen in bezit van een geldig rijbewijs gedurende 10 jaar, of tot administratieve vernieuwing van dat rijbewijs, nog op hun bromfiets kunnen blijven rijden zonder dat op dat rijbewijs de categorie AM expliciet is opgenomen. Bij de periodieke vernieuwing van het rijbewijs wordt dan meteen de categorie AM (bromfiets) toegevoegd. Dit geldt echter niet voor verlopen rijbewijzen.

In de praktijk hanteren het CBR, de RDW en de gemeenten voor houders van een verlopen rijbewijs die uitsluitend een rijbewijs voor de categorie AM willen hebben, het volgende criterium: indien zij beschikken over een rijbewijs dat is afgegeven na 30 juni 1985, kan het verlopen rijbewijs op administratieve wijze worden omgezet in een geldig AM-rijbewijs. Daarbij is de leeftijd of medische achtergrond van de aanvrager niet relevant. Dit geldt niet voor rijbewijzen die voor 1 juli 1985 zijn afgegeven. De reden hiervoor ligt in het feit dat het rijbewijsregister van vóór deze datum niet betrouwbaar is.

Om aan de wens van uw Kamer tegemoet te komen, ben ik voornemens de regelgeving in overeenstemming te brengen met de huidige afgiftepraktijk. Hierdoor blijft er slechts een kleine groep over die het verlopen rijbewijs niet «administratief» kan omzetten in een bromfietsrijbewijs: houders van een verlopen rijbewijs afgegeven vóór 1 juli 1985.

Diegenen uit deze groep, die inmiddels al bijna 25 jaar niet meer met een gemotoriseerd voertuig heeft deelgenomen aan het verkeer, die alsnog een bromfiets willen gaan rijden, zullen met goed gevolg een theorie-examen AM, en vanaf januari 2010 ook een praktijkexamen, moeten afleggen. Het examen kent geen geschiktheidseisen zodat de toegang tot de bromfiets niet op medische gronden wordt afgesneden.

d) Diefstal kentekenplaten

Diefstal van kentekenplaten komt regelmatig voor. Deze gestolen kentekenplaten worden voor criminele activiteiten gebruikt. Een voorbeeld daarvan is het doorrijden na tanken zonder te betalen. Maar ook voor andere vaak ernstige vormen van criminaliteit worden gestolen kentekenplaten gebruikt.

Het zou dan ook goed zijn als er mogelijkheden zijn om diefstal zo veel mogelijk te voorkomen. Een van die mogelijkheden is wellicht een niet steelbare kunststofkentekenplaat die al in Engeland wordt gebruikt. Deze kunststofkentekenplaat wordt op een speciale manier aan het voertuig bevestigd. Het positieve gevolg daarvan is dat bij diefstal de kentekenplaat in stukken breekt en niet meer te gebruiken is.

Ik heb over deze kentekenplaat advies gevraagd aan de RDW.

De RDW heeft een onderzoek laten verrichten. Bij dat onderzoek zijn de volgende aspecten aan de orde gekomen:

1. zijn de productie en distributie van deze kentekenplaat inpasbaar in het systeem van Gecontroleerde Afgifte en Inname van Kentekenplaten (GAIK)?
2. is deze kentekenplaat leesbaar en flitsbaar voor handhavingsdoelinden?
3. is de levensduur van deze kentekenplaat vergelijkbaar met de voorgeschreven kentekenplaat en hoe reageert deze kentekenplaat op zaken als regen en zon?
4. is vervalsing van deze kentekenplaat (nagenoeg) onmogelijk?

Dit onderzoek is onlangs afgesloten. Over de resultaten van dit onderzoek ga ik in overleg met de RDW, de handhavers en de fabrikant. Op basis van dat overleg zal ik besluiten of deze kentekenplaat in Nederland kan worden toegelaten. Ik verwacht u in het najaar nader te kunnen informeren.

e) Botsvriendelijke auto's

Ik heb vorig najaar tijdens het AO verkeersveiligheid toegezegd u op de hoogte te houden van de ontwikkelingen met betrekking tot botsvriendelijke auto's. Samen met onder andere de Fietsersbond is vorig jaar door TNO onderzoek gedaan naar de mogelijke maatregelen om het aantal slachtoffers onder fietsers bij fiets-auto ongelukken verder terug te dringen. Hieruit blijkt dat automatisch remmen en een airbag aan de buitenkant (een «fietsers-airbag») zeer succesvol kunnen zijn. Voorwaarde voor beide technieken is in ieder geval dat er een door-ontwikkeling plaatsvindt van sensoren en algoritmes waarmee met grote betrouwbaarheid kan worden voorspeld of, en zo ja hoe, een botsing tussen een auto en een fietser plaatsvindt.

Ik heb TNO vervolgens de opdracht gegeven om een plan van aanpak te schrijven om te komen tot de ontwikkeling van een dergelijke fietsers-airbag met expliciete nadruk op de door-ontwikkeling van de sensor en het algoritme, zodat dit onderzoek wellicht ook kan bijdragen aan de ontwikkeling van de automatische remsystemen. Dit plan van aanpak is in juni 2009 opgeleverd. In dit plan, met een looptijd tot 2012, worden een aantal werkpakketten gedefinieerd die leiden tot een prototype fietsers-airbag. Om zorg te dragen voor een snelle start van dit plan van aanpak

heb ik heb reeds aangegeven dat vanuit mijn ministerie fondsen beschikbaar zijn om het eerste werkpakket op te starten. Centraal in dit plan van aanpak staat de gezamenlijke aanpak en financiering met de Fietsersbond, de airbag-ontwikkelaars, de fabrikanten, de verzekeraars en de wetenschappers.

Ik hoop u hiermee op de hoogte te hebben gehouden van de ontwikkelingen en meen hiermee zeer concreet de maatregelen voor de komende jaren vorm te hebben gegeven. Vanzelfsprekend zal ik, zoals bij alle dossiers, uw Kamer op de hoogte houden als daar aanleiding toe is.

f) Flister

Zoals ik heb toegezegd, ga ik dit jaar nog een experiment uitvoeren met Flister, een radio waarschuwing systeem. Een dergelijke radio waarschuwing systeem zou door hulpdiensten ter ondersteuning van de wettelijk verplichte optische en geluidssignalen gebruikt kunnen worden, mits dit geen negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Het experiment dient dan ook duidelijkheid te geven of dergelijke systemen veilig ingezet kunnen worden en zo ja, hoe dat dient te gebeuren.

Het streven is nog steeds om het experiment voor het eind van dit jaar af te ronden. Voor de uitvoering van het experiment ben ik deels afhankelijk van andere partijen die zorg dragen voor de beschikbaarheid van de apparatuur en de inbouw daarvan. Ik verwacht in juli 2009 opdracht te geven aan een bureau die het onderzoek gaat uitvoeren en volgens plan wordt er in het derde kwartaal gestart met het veldexperiment.

g) Instructeurspas op het dashboard en voorlichting

Bij menig rijsschoolleerling bestaat de wens om op een laagdrempelige manier te kunnen vaststellen of de instructeur die hem of haar rijles geeft, daadwerkelijk daartoe bevoegd is. Ik heb de rijsschoolbranche gevraagd een gedragscode te ontwikkelen waarmee bereikt wordt dat de instructeurspas goed zichtbaar in de lesauto wordt geplaatst. De brancheorganisaties hebben besloten met elkaar hierover een convenant te sluiten. Over de convenanttekst vindt momenteel nadere afstemming tussen betrokkenen plaats. De branche zal tevens bezien op welke manier het publiek hierover geïnformeerd zal worden.

h) Recidiveregeling

De resultaten van het onderzoek op basis van motie 30 324 nr. 19, naar mogelijke uitbreiding van de recidiveregeling ernstige verkeersdelicten met andere meetbare verkeersdelicten, zullen deze zomer worden uitgebracht. In het debat over de maatregel beginnende bestuurder van 9 juni 2009 heb ik u aangegeven dat ik in afstemming met mijn collega van Justitie gestart ben met een bredere doorlichting van het rijbewijshuis. Bij dit onderzoek zal het gaan om een inventarisatie van maatregelen en sancties die betrekking hebben op het rijbewijs en op mogelijke knelpunten die gesignaleerd worden bij de uitvoering van al die sancties en maatregelen. Eén van die maatregelen waarop in het onderzoek zal worden ingegaan, is de regeling beginnende bestuurder. Bij dit onderzoek zullen, gelet op de samenhang der dingen, ook de resultaten van het onderzoek naar mogelijke uitbreiding van de recidiveregeling worden meegenomen. Ik heb uw Kamer toegezegd begin 2010 met mijn eerste conclusies te komen.

i) Praktijktest optische en geluidssignalen

Met betrekking tot het trainen op de openbare weg met optische en geluidssignalen door hulpdiensten zou ik u nog schriftelijk informeren. De Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) van Rijkswaterstaat heeft een onderzoek gedaan naar de relatieve (on)veiligheid van het rijden met optische

en geluidssignalen. Hieruit blijkt dat rijden met optische en geluidssignalen maar liefst drie maal zo veel risico op een ernstig ongeval met zich meebrengt. Deze wetenschap ondersteunt alleen maar mijn standpunt dat rijden met optische en geluidssignalen alleen mag worden toegepast voor zeer dringende taken, zoals levensbedreigende situaties of gevaar voor grote materiële schade. Oefensituaties behoren niet tot de dringende taken en zouden het aantal ongevallen verder opdrijven. Oefenen dient daarom te gebeuren met behulp van simulatoren en door kandidaat chauffeurs in reële situaties te laten meerijden met ervaren chauffeurs.

Normen voor de reserveringstermijnen voor examens bij het CBR

Tot slot een opmerking over de reserveringstermijnen bij het CBR. In mijn brief van 15 mei 2009 heb ik u geïnformeerd over de beantwoording van diverse brieven van derden inzake het nieuwe reserveringssysteem voor rij-examens van het CBR. In de daarbij gevoegde brieven aan de heer Knops en het Rijkschoolbemiddelingsbureau is aangegeven dat voor de praktijkexamens een reserveringstermijn van zeven weken voor het eerste examen en van vijf weken voor de herexamens is bepaald en dat dit in mijn aanwijzing aan het CBR van april 2008 is bepaald. De in de brieven genoemde termijnen zijn correct. De basis voor deze normen is echter niet mijn aanwijzing van april 2008 geweest, maar is gelegen in mijn toezegging aan uw Kamer naar aanleiding van het Algemeen Overleg van 25 juni 2008 over o.a. het CBR. Het leek mij voor een juiste weergave van de totstandkoming van deze norm, goed om u te informeren. Ik heb de betrokken personen inmiddels ook op de hoogte gebracht.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings