

Vergaderjaar 2009–2010

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 175

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 17 september 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 2 september 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 6 april 2009 over internationale kennisdeling verkeersveiligheid en gidsfunctie Nederland verkeersveiligheid (29 398, nr. 149);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 april 2009 over cijfers verkeersveiligheid in 2008 (29 398, nr. 151);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 april 2009 over het Actieprogramma Verkeersveiligheid 2009–2010 (29 398, nr. 153);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 18 mei 2009 over de inventarisatie vrachtwagenbanden (31 700 XII, nr. 66);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 juni 2009 over het uitstel van de beantwoording van vragen van de commissie naar aanleiding van berichten over automobilisten aan wie een rijontzegging is opgelegd, doch die toch achter het stuur stappen (29 398, nr. 160);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 juni 2009 over de nieuwsbrief voor rijbewijsbezitters (29 398, nr. 166);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 15 juli 2009 over de Regeling rouwstoet (31 700 XII, nr. 77);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 juli 2009 over de reactie op de motie van de leden Roefs, Koopmans en Cramer over mogelijke inkrimping van het aantal voertuigcategorieën (31 305, nr. 144);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 6 april 2009 inzake de stand van zaken van moties en toezeggingen aan de Kamer inzake de aanpak van de diefstal van airbags, het handhaven van de snelheid in 30 kilometerzones, de omzetting van een verlopen rijbewijs naar een bromfietsrijbewijs, diefstal kentekenplaten, botsvriendelijke auto's, flitsers, instructeurspas op het dashboard en voorlichting,

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Sterk (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA) en Agema (PVV).

recidiveregeling, praktijktest optische en geluidssignalen en over het tot stand komen van de normen voor de reserveringsstermijnen van examens bij het CBR (29 398, nr. 171);

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 augustus 2009 met de reactie op een brief van de SWOV betreffende haar factsheet over rotondes (2009Z15 082);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 18 augustus 2009 met een reactie op een verzoek van de commissie voor Verkeer en Waterstaat inzake het discriminerend karakter van artikel 183.3 van het Reglement Rijbewijzen (2009Z14839).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

Voorzitter: Jager
Griffier: Sneep

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Jager, De Rouwe, De Mos, Jansen, Roefs, Aptroot en Van der Staaij,

en de heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Hartelijk welkom, ook aan de nieuwe adjunct-griffier de heer Jongepier.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Onze minister mocht dit jaar opnieuw minder slechte cijfers bekendmaken over het aantal dodelijke verkeersslachtoffers. Ik gebruik bewust de woorden «minder slechte», omdat in 2008 maar liefst 750 families een familielid of een geliefde moesten missen. Hoewel wij vaker spreken over het aantal doden, noem ik ook het indrukwekkende en trieste getal van ruim 18 000 gewonden per jaar. Dat aantal stijgt overigens, hetgeen extra slecht nieuws is. Daarom is het ook zo belangrijk dat wij regelmatig stilstaan bij het onderwerp van de verkeersveiligheid. Het is goed dat wij recent het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020 hebben vastgesteld.

Over de drugstesten in het verkeer wilde ik wat gaan mopperen op onze minister. Er zijn twee redenen om daarvan af te zien. Allereerst heb ik vandaag een plan mogen ontvangen. Ten tweede heeft de commissie vanochtend besloten om dit onderwerp apart te behandelen. Ik kan nu slechts zeggen: goed dat het plan er is en goed dat wij gaan doorpakken. Er valt nog veel werk te verzetten.

Vandaag bespreken wij het Actieprogramma Verkeersveiligheid 2009 – 2010 met daarin een concrete uitwerking van de eerder genoemde strategische nota. In het programma werkt het ministerie met vele belangrijke organisaties samen. Voor elk deelonderwerp lijkt een platform of overlegorgaan te bestaan. Je kunt het zo gek niet bedenken of er is wel een platform voor. Dat lijkt mooi – het is goed dat de contacten op deze manier worden onderhouden – maar wij moeten voorkomen dat alle platformen leiden tot oeverloos geklets en een ongecoördineerde aanpak. Zou het niet beter zijn om hier een goede structuur aan te geven? Ik kan mij voorstellen dat dit streven beter aansluit bij twee van de drie pijlers die wij recent hebben vastgesteld, namelijk samenwerking en integrale aanpak. Het actieprogramma maakt goed inzichtelijk waar de prioriteiten de komende twee jaar komen te liggen. Het valt mij wel op dat in 2009 nog heel wat moet gebeuren om op koers te blijven. Met name het onderdeel onderzoek roept de vraag op of het ministerie dit allemaal wel gaat halen. Ik noem het zogenaamde asoslot, waar mijn fractie een groot voorstander van is. Deze variant op het alcoholslot pakt overtreders met hufferig gedrag en agressie aan door registratie en het opleggen van technische beperkingen. Als voorbeelden noem ik veel te snel rijden, door rood licht rijden en bumperkleven. In het programma lees ik dat hiernaar in 2009 onderzoek zal worden gedaan. Is de minister daar al mee bezig? Is het onderzoek al gereed? Kunnen wij het conform het programma dit jaar verwachten?

Ik dank de minister voor het oppakken van het initiatief van de Kamer inzake de rouwstoet. Van de sector heb ik niets dan lof gehoord over de samenwerking met het ministerie. Dat mag hier ook wel eens gezegd worden. Het valt mij wel op dat de minister volgend jaar met een wetswijziging wil komen. Ik vraag hem om daar wat tempo in te houden. Ik kan het mij voorstellen dat een aantal uitwerkingen nader gespecificeerd wordt. Kan de minister een en ander nog dit jaar naar de Kamer zenden? De wetswijziging is niet nieuw: het gaat om de herinvoering van een eerder geschrapte bepaling.

Ik kom op de profiel diepte van vrachtwagenbanden. Onderzoek doen wij niet voor niets. Het onderzoek naar dit onderwerp toonde recentelijk aan dat 98% van de onderzochte banden van vrachtauto's en bussen aan de geadviseerde profiel diepte van 1,6 millimeter voldoet. Daarmee is het fabeltje doorgeprikt dat slechte banden zouden leiden tot ongelooflijk veel ongevallen. De transportsector kwam daarmee in een kwaad daglicht te staan. Dit onderzoek toont aan dat het heel goed zit. Daarom bevreemdt mij de keuze van de minister en de branche om het toch wettelijk te gaan regelen. De conclusie van het onderzoek is dat het goed geregeld is en toch wil de minister extra regels. Mijn fractie heeft daar moeite mee. Waarom meer regels als blijkt dat het zonder regels goed werkt? De bandenspanning verdient overigens wél meer aandacht. Juist door een te lage bandenspanning kunnen ongelukken ontstaan en wordt onnodig veel brandstof verbruikt. De minister zal zich Europees inzetten om dit voor auto's te regelen, om het standaard verplicht te stellen voor nieuwe auto's. Ik vraag de minister om deze inzet ook te plegen voor vrachtauto's en bussen.

Wat is de stand van zaken rond de Segway? Vorig jaar is een motie aangenomen om de Segway niet te voorzien van een kenteken. Tot op heden is daar volgens mij nog geen gevolg aan gegeven.

Vorige keer hebben wij gesproken over de apk in het buitenland. Voor zover ik weet krijgt de Kamer nog dit jaar een wetsvoorstel waarin dit geregeld wordt. Ligt de minister op schema?

De commissie heeft een goed gesprek gevoerd met de Vereniging Verkeersslachtoffers. Wij zullen er nog wel een paar keer op terugkomen. Integrale ketenzorg voor slachtoffers na het ongeval is van groot belang. Het valt de leden van de vereniging, maar ook Kamerleden op dat er altijd heel veel aandacht is voor de daders, maar dat de positie van slachtoffers nog wel enige verbetering verdient.

Hoe staat het met de vragen die deze commissie in den brede heeft gesteld over automobilisten die ondanks een rijontzegging blijven doorrijden? De commissie heeft voor het reces een hele reeks vragen gesteld. Wanneer krijgen wij de antwoorden?

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Uit het feit dat u de woordvoerder van de SP op dit terrein vandaag moet missen, mag u niet afleiden dat de heer Roemer zijn interesse voor het onderwerp verloren heeft. Hij heeft op dit moment een ander debat, waardoor u het vandaag met mij moet doen. Ik maak een enkele algemene opmerking voordat ik focus op concrete actiepunten. Ik dank de minister voor het toezenden van de Kerncijfers Verkeersveiligheid. De feiten zijn de basis voor een rationele aanpak van de verkeersonveiligheid. Ik vraag bijzondere aandacht voor twee punten. Het eerste is het tamelijk stevig opgelopen aantal gewonden. Het lijkt mij de moeite waard om daar eens wat beter naar te kijken in het lopende jaar. Het tweede aandachtspunt is het flink gestegen aantal fietsers dat in het ziekenhuis terechtkomt. Een belangrijk deel van de groei zit in die categorie. Waar komt dat vandaan en wat kunnen wij eraan doen?

Wij ondersteunen het pleidooi van de Vereniging Verkeersslachtoffers om meer te doen aan de actieve nazorg voor slachtoffers. Het mag niet meer voorkomen dat mensen een jaar thuiszitten voordat zij aandacht krijgen omdat zij zelf aan de bel trekken. Eigenlijk moet er gelijk na het ongeval een vorm van ondersteuning worden aangeboden. Misschien is het goed als de minister met een schriftelijke reactie komt op de voorstellen van de vereniging op dit punt.

De minister heeft eerder toegezegd in het najaar te zullen komen met een brief over de mogelijkheid om iedereen die een scootmobiel koopt, een basis cursus aan te bieden. Daarnaast wilde hij de hoge kosten van de herkeuringen voor rijbewijzen bezien. Is al enige voortgang te melden? Heeft hij al met zijn collega Klink gesproken over de mogelijkheid om herkeuringen in het basispakket op te nemen?

Er wordt vooruitgang geboekt in het motorvriendelijk maken van de vangrails op de gevaarlijkste punten. De SP-fractie pleit ervoor om dat verder uit te breiden. De minister moet wat kritischer worden richting de gemeenten. Er zijn grote kwaliteitsverschillen in de gerichtheid op risico's voor motorrijders. Het gemiddelde niveau moet omhoog.

Het is positief dat de minister onze suggestie heeft overgenomen om te komen met een nieuwsbrief voor rijbewijshouders. De vorm van een e-mail ondersteunen wij. Zal daar enige reclame voor worden gemaakt? Enkele jaren geleden heeft de minister gezegd dat er eigenlijk in iedere auto een hamer aanwezig moet zijn om de ruit in te slaan als de elektrische ruitbediening niet functioneert. Het leek ons wel een goede gedachte. Hoe staat het met dat initiatief?

Het programma Duurzaam Veilig wordt algemeen als een succes gezien, maar is dat eigenlijk wel zo? Uit de Kerncijfers Verkeersveiligheid kunnen wij niet afleiden hoe de relatie is tussen de investeringen die wij met zijn allen gedaan hebben en de opbrengst. Is er een vorm van monitoring van het effect en, zo ja, kunnen wij daarover geïnformeerd worden?

Verkeersslachtoffers met een whiplash vormen een lastige groep.

Verzekeraars stellen zich behoorlijk taai tegenover hen op. Welke initiatieven kan de minister nemen om te voorkomen dat deze mensen tussen wal en schip terechtkomen?

Mijn collega Roemer heeft tijdens het vorige debat gesproken over dvd kijken achter het stuur. De minister zei: in een stilstaande auto moet iedereen een dvd'tje kunnen kijken. De politie heeft op 12 april nog aangegeven dat hier geen speciaal verbod voor nodig is. Op 6 augustus was dat opeens anders. Toen pleitte de politie voor een flinke uitbreiding van de Wegenverkeerswet om niet alleen tv kijken achter het stuur te verbieden, maar zelfs het instellen van navigatieapparatuur. Dat lijkt ons wat ver gaan. Wat is de lijn nu precies? De SP-fractie wil dat dvd kijken voorin auto's onmogelijk gemaakt wordt. Het is een te grote verleiding om het toch even mee te pakken, bijvoorbeeld bij een stoplicht. Dat moeten wij gewoon niet doen.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik zal niet in herhaling vervallen. De heer De Rouwe noemde bijvoorbeeld de apk in het buitenland. Dat is een goed punt, dat snel geregeld moet worden.

Verkeer en Waterstaat werkt met heel veel landen samen. Dat vinden wij nuttig, want je leert als je met anderen praat. Maar er wordt niet alleen met EU-landen gepraat, maar ook met Turkije, China, India, Brazilië, de Golfstaten en Vietnam. Wat kost dat nou allemaal en wat brengt dat nou op?

In de loop der jaren zijn indrukwekkende dingen gebeurd op het gebied van de verkeersveiligheid. Begin jaren zeventig hadden wij met 3000 verkeersdoden te maken en sindsdien is dat aantal bijna continu gezakt naar nu 750. 750 verkeersdoden zijn er natuurlijk 750 te veel, maar het is indrukwekkend. Dat komt natuurlijk door de overheid, maar ook door de auto's, die steeds veiliger zijn geworden. Hopelijk gedragen de bestuurders zich ook bewust beter. Het aantal ziekenhuisgewonden neemt echter niet af. Dat is al jaren ongeveer 18 000 per jaar. Dat vinden wij verontrustend. In welke mate kan de minister meer de aandacht richten op de echt kwetsbare groepen? Mensen in personenauto's kunnen zich steeds veiliger of minder onveilig voelen, maar dat geldt niet voor voetgangers en fietsers, met name de ouderen. Met de vergrijzing en met het feit dat mensen steeds langer terecht actief deelnemen aan het verkeer is dat iets waar wij extra aandacht aan moeten geven.

Wij hebben een goed gesprek gehad met de Vereniging Verkeersslachtoffers. Ik was wat verbaasd toen ik hoorde dat er niet altijd een proces-verbaal wordt opgemaakt als er sprake is van een slachtoffer, terwijl dat wel moet. Ik was er eveneens over verbaasd dat verkeersslachtoffers geen recht hebben op een kopietje van het proces-verbaal. Het gaat immers

over hen. Zij moeten kunnen checken of het er goed in staat. Voor eventuele schade in de toekomst hebben zij dit nodig. Is het mogelijk om dit te regelen?

Het Verbond van Verzekeraars heeft na allerlei overleg ingestemd met een gedragscode voor termijnen. Als er schade is, als er een claim komt, moeten mensen een antwoord krijgen. Die code wordt door de meeste verzekeraars onderschreven. In de praktijk schijnen mensen vijf, zes, acht, tien jaar of langer te moeten wachten. In andere landen schijnt het beter geregeld te zijn. Kan de minister ons binnenkort informeren of deze zaken beter geregeld kunnen worden?

De aanpak inzake vrachtwagenbanden vinden wij prima.

Ik vind het prima dat er mogelijk een nieuwsbrief komt met nieuwe verkeersregels, maar mensen willen vaak niet nog meer abonnementen op nog meer berichten. Veel mensen zijn visueel ingesteld. Wij zouden het prettig vinden als naast zo'n nieuwsbrief de echte, belangrijke wijzigingen in tven radiospotjes worden meegedeeld. Maak een klein, simpel foldertje en leg dat bij fietsenstallingen en benzinestations. Zorg dat mensen zo goed mogelijk geïnformeerd worden. Als je lange tijd rijdt, weet je het niet allemaal meer.

De VVD was aanvankelijk enthousiast over het praktijkexamen bromfietsen, maar langzamerhand is dat verminderd. De kosten worden hoog. De rijsschoolhouders vinden het gevaarlijk dat vier kandidaten tegelijk les krijgen. Volgens ons zit het probleem niet zozeer in het halen van het examen: dat lukt wel. Het probleem zit hem veel meer in het bravoure na het halen van het papiertje. Een beter lik-op-stukbeleid, het aanpakken van slecht gedrag is het enige wat echt helpt.

Verkeersboetes zijn bedoeld om het goede gedrag te bevorderen en het slechte gedrag af te straffen. Hoe zwaarder de overtreding, hoe zwaarder de sanctie. Dat is allemaal prima, maar de administratiekosten vinden wij zeer oneigenlijk. Het heeft niets met de verkeersovertreding te maken. Het opleggen van verkeersboetes heeft niet de bedoeling om geld te innen, maar om slecht gedrag te straffen. Die € 6 administratiekosten moet er wat ons betreft af. Parkeren wordt al onbetaalbaar en dan krijg je ook nog eens die administratiekosten. Wat wij wel een aardige gedachte vinden, afkomstig van de Vereniging Verkeersslachtoffers, is het bekijken van recidive. Dat heeft soms ook gevolgen voor de strafmaat. De eerste keer door rood rijden, ach, dat kan een keer gebeuren. Maar als je binnen twee jaar weer door rood rijdt, moet de boete verhoogd worden. Iets dergelijks geldt voor forse snelheidsovertredingen. Als je net boven de alcoholgrens zit, krijg je een boete, maar wordt niet meteen je rijbewijs ingenomen. Als het voor de tweede keer gebeurt, klopt er echt iets niet in je gedrag. Dan is het geen vergissing meer. Zou de minister eens met zijn collega van Justitie kunnen bekijken of een oplopend tarief denkbaar is? Dat brengt misschien nog meer op ook.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Wij vinden niet dat de ambitie afstraalt van de internationale kennisdeling en wij vragen de minister om er wat meer structuur in aan te brengen. Om te beginnen moet eens goed in kaart worden gebracht wie op dit moment nu eigenlijk wat doet.

Er is een extra impuls nodig op het gebied van het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. In de toekomst zal het aantal slachtoffers onder ouderen namelijk stijgen. Het aantal ernstig gewonden is zorgwekkend. Er is een toenemend aantal ongevallen onder fietsers, voetgangers en snorfietzers. Wil de minister hier een extra impuls aan geven?

De PvdA is een groot voorstander van elektrische scooters, die een grote bijdrage kunnen leveren aan een beter milieu. Wij zouden eindelijk iets kunnen doen aan de grootste ergernis van mensen in hun eigen woonomgeving: het lawaai van scheurende scooters. De elektrische scooter heeft echter het probleem van de onhoorbaarheid. Visueel gehandicapten zouden erg veel hinder kunnen ondervinden van het gebrek aan hoorbaar-

heid. Misschien is het sowieso de moeite waard om de situatie van slechtzienden in het verkeer onder de loep te nemen. Er schijnen nog heel wat verbeteringen mogelijk te zijn. Misschien dat juist die verbeteringen ervoor kunnen zorgen dat wij niet zoiets hoeven te doen als het aanbrengen van geluid op iets wat geen geluid maakt.

Wij zijn ervoor om in de voertuigregelgeving de minimumprofiel diepte voor autobanden op te nemen. Dat wij met zo'n extra regel het percentage regelvermindering misschien niet halen, vind ik dan minder belangrijk. De minister kiest een goede invalshoek voor zijn omgang met de motie-Roefs c.s. over de stroomlijning van voertuigcategorieën, benaderd vanuit de gebruiker. Het is oké om te starten met gehandicaptenvoertuigen. Wanneer kunnen wij daarover iets tegemoet zien? Wordt er dan gelijk iets gedaan aan, zoals een krant kopte, de technische knulligheden van de scootmobiel?

Nieuwe voertuigen doorlopen een twee jaar durend wettelijk traject. De situatie rond de Segway staat mij nog heel goed voor ogen. De branche blijft innoveren, bijvoorbeeld met de nieuwe Piaggio, een driewielige motor. Dankzij een breedte van slechts 42 centimeter is de Piaggio MP3 goedgekeurd als standaard motorfiets. Voorheen had je daar een motorrijbewijs voor nodig, maar vanaf nu is er een versie op de markt die je met een autorijbewijs mag rijden. Je mag je gedragen als een motorrijder, terwijl een autorijbewijs voldoende is. Hoe zit dat precies? Moeten wij bij elke nieuwe vinding iets nieuws bedenken? Is er geen oplossing te bedenken waarin iedereen meteen weet waar hij aan toe is als er iets nieuws op de markt komt? Ik denk aan iets in de trant van: als het daarop lijkt, zijn alle overeenkomende regels van toepassing.

Wat is de stand van zaken rond het afgeven van een kenteken alleen als een geldig rijbewijs kan worden overgelegd? Bestaat er een mogelijkheid om degene die zijn of haar auto heeft uitgeleend aan iemand die geen rijbevoegdheid meer heeft, aansprakelijk te stellen?

De handhaving in 30 kilometerzones is heel problematisch. De politie heeft er volgens mij niet zoveel zin in. Waar zit hem dat nou in? Is dat een kwestie van de driehoek die er geen prioriteit aan geeft? Gaat het erom dat het soms niet helder is aangegeven dat het gaat om een 30 kilometergebied? Kunnen wij iets doen aan de belijning in dergelijke gebieden? De belijning bij 60, 80 en 100 km/u vind ik perfect.

De heer **Jansen** (SP): Ik heb een tip voor mevrouw Roefs. Misschien zou zij kunnen beginnen met er bij haar partijgenoot op Binnenlandse Zaken op aan te dringen dat niet verder gekort wordt op de parate formatie van de politie. Dat is natuurlijk het hoofdprobleem van de politie: men heeft gewoon te weinig mensen voor dit soort nuttig werk.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Daar ben ik het niet mee eens. U weet net zo goed als ik dat het helemaal niet de bedoeling is dat er ook maar een agent minder op straat komt. Volgens mij is het echt een kwestie van prioriteiten in de driehoek. De politie zegt: als niet heel duidelijk gemarkeerd is dat het gaat om een 30 kilometergebied, dan ga ik niet handhaven.

De meningsverschillen rond rotondes zijn nog niet helemaal opgelost. Ik wacht het rustig af.

Volgens Veilig Verkeer Nederland moet de registratiegraad van ongevallen omhoog. Wij hebben de hele actie achter de rug rond het zonder tussenkomst van politie afhandelen van blikshade. Ik vond het een prima actie, maar de registratie is daar natuurlijk niet mee gediend.

Wij mogen inmiddels 90 km/u rijden met een caravan. Wanneer wordt dat geëvalueerd? Van het KLPD hoor ik dat het lastig is.

Ik zit vaak op de weg en heb heel vaak met files te maken. De signaleringsborden boven de weg geven een verplichte maximumsnelheid aan, maar volgens mij weten heel veel mensen dat niet. Meer aandacht is nodig.

Tegelijkertijd zeg ik dat het heel frustrerend is als daar 50 km/u blijft staan, terwijl je allang stilstaat.

Voert de minister regulier overleg met het Verbond van Verzekeraars? Is het niet mogelijk om achteraf uit te lezen of iemand dvd zat te kijken?

In het buitenland moet je verplicht hesjes in je auto hebben liggen, zodat je bij pech beter zichtbaar bent. Als je reservelampen bij je hebt, word je niet bekeurd als een van je lampen het niet doet. Hoe is het in Nederland precies geregeld? Moet je verplicht iets bij je hebben of raden wij slechts aan?

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. In mijn eerste debat met de minister uit het verre zuiden wil ik beginnen met een positief gevoel met hem te delen. De doelstelling van maximaal 750 verkeersslachtoffers in 2010 is al in 2008 gehaald en dat is iets om samen blij mee te zijn, al blijft ieder dodelijk slachtoffer er natuurlijk een te veel.

Er is sprake van alcoholbeleid waarin onderscheid gemaakt wordt tussen beginnende en gevorderde automobilisten. Wil de minister samen met de PVV toe naar een zerotolerancebeleid op basis van een «one strike, you're out»-principe? Voor alcohol moet voor iedereen gelden dat bij een promillage van 0,2 je je rijbewijs kwijt bent.

In een vorig debat over verkeersveiligheid heeft mijn zeer gewaardeerde voorganger Barry Madlener een goed voorstel gedaan: een aparte vrachtwagenbaan met inhaalverbod op de drukkeren wegen. Door vrachtwagens een aparte rijstrook te geven, zullen de verkeersveiligheid en de doorstroming op de weg toenemen. In een antwoord aan de heer Madlener gaf de minister aan, hem erg vriendelijk te vinden. Om hem met een goed gevoel te laten terugkeren naar Rotterdam, beloofde de minister te bekijken in hoeverre hij aparte vrachtwagenstroken kon gaan invoeren. Ik vraag de minister niet direct om mij ook een aardige jongen te vinden, maar ik verzoek hem wel om mij ook met een goed gevoel naar huis te laten terugkeren. Hoe staat het met zijn toezegging? Tot op heden heb ik nog geen aparte vrachtwagenstrook gezien.

Sinds 1 juli zijn de al gruwelijk hoge boetes voor kleine verkeersovertredingen met € 6 administratiekosten verhoogd. Denkt de minister ook niet dat hij bezig is met het louter vullen van de staatskas en niet met de bestrijding van onveiligheid in het verkeer?

Hoe staat het met de landelijke invoering van de kliklijn en het hinderlijk door de politie volgen van notoire verkeershuffers?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Het is positief dat wij vandaag over een scala aan maatregelen en acties kunnen spreken waarmee de verkeersveiligheid wordt gediend. Er ligt een concrete uitwerking van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Dat toont dat het thema breed leeft, ook bij deze minister. Wij steunen hem daarin graag.

Ik maak een opmerking over de waardering van de cijfers over de verkeersveiligheid in 2008. De minister is terecht verheugd over de daling van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers met 5%. Elk slachtoffer veroorzaakt onbeschrijflijk veel leed en elke vermindering daarin juichen wij van harte toe. Ik wil bepaald niet zuur doen, maar er is ook een daling van de mobiliteit. Het aantal afgelegde kilometers in 2008 is gedaald. Lopen wij het risico dat bij het aantrekken van de economie en dus de mobiliteit, blijkt dat wij geen blijvende winst geboekt hebben? Het aantal ernstig gewonden blijft helaas erg hoog. Is een extra impuls mogelijk om dat aantal naar beneden te krijgen? Het halen van de doelstelling voor 2020 zal nog best een hele klus zijn, zeker als wij de vergrijzing erbij betrekken. Juist in de categorie ouderen vallen er de nodige slachtoffers. Het risico voor fietsers is in de afgelopen jaren niet verder gedaald. In het licht van de stimulering van fietsgebruik zijn dat onbevredigende ontwikkelingen. Kortom, alle mogelijkheden die wij zien om daar de aantallen

verder omlaag te krijgen, moeten wij benutten. Juist de meest kwetsbare verkeersdeelnemers moeten minder risico lopen.

In tijden van economische crisis spreken wij over de mogelijkheid om investeringen naar voren te halen. Misschien zijn er ook op het terrein van de verkeersveiligheid nog dingen te bedenken. Ik denk aan het aanpassen van infrastructuur voor 30 en 60 kilometerwegen. Nog los van het leed waarover ik al sprak, kost verkeersonveiligheid zo'n 8 mld. à 9 mld. De maatschappelijke kosten die hiermee gemoeid zijn, liggen veel hoger dan die van files.

Ik zal niet alles opsommen waar wij tevreden mee zijn, maar ik maak een uitzondering voor de manier waarop gewerkt wordt aan het tegengaan van het doorsnijden van rouwstoeten. Wij juichen deze aanpak toe. Als het eerder kan dan 2010, is ons dat welkom.

Over speekseltesten in het kader van drugs in het verkeer komen wij apart te spreken. Wij hopen dat hieraan zowel in wetstechnisch als in praktisch opzicht met spoed verder wordt gewerkt.

Ik dank de minister voor de brief over het bevorderen van verkeersveiligheid in andere landen. Juist in landen ver weg als China en Afrikaanse landen kan door kennisexport veel verbeterd worden. Wereldwijd komen meer dan een miljoen mensen om door verkeersongevallen en zijn er meer dan 50 miljoen gewonden. 90% daarvan betreft ontwikkelingslanden. Er zit dus zeker ook een ontwikkelingssamenwerkingsdimensie aan. In Nederland is geweldig veel kennis; meerdere instituten houden zich ermee bezig. Kan geen extra stap worden gezet om te komen tot een bundeling van kracht en expertise? De minister kan daarin een aanjagende en faciliterende rol spelen om de internationale kennisdeling te bewerkstelligen en de gidsfunctie van Nederland op verkeersveiligheidsgebied te borgen. Het geld hiervoor hoeft niet alleen uit V&W-potjes te komen. Je kunt ook denken aan een koppeling met Ontwikkelingssamenwerking. Ziet de minister mogelijkheden?

Het is van groot belang dat de politieregistratie van ongevallen op orde is. Als het gaat om slachtoffers waarbij alcohol een rol speelt, legt de minister de vinger bij hiaten in de registratie. Daarnaast kent Nederland geen post mortem onderzoek. In officiële cijfers zien wij dus nog steeds te weinig wat de daadwerkelijke schade van alcohol is. De cijfers die op zichzelf al ernstig zijn, geven toch nog een te rooskleurig beeld. Wat kunnen wij verder doen om te waarborgen dat de politie in beginsel alle verkeersdoden als gevolg van alcohol nauwgezet registreert? Wat ons betreft is een verruiming van het post mortem onderzoek bespreekbaar.

Minister Eurlings: Voorzitter. Ik heet de leden welkom terug na het zomerreces. Wij beginnen niet met het minste debat. Het is goed dat wij weer een daling hebben van het aantal dodelijke slachtoffers, voor het vijfde achtereenvolgende jaar. 750 doden, het doel van 2010, is in 2008 bereikt, maar er is geen enkele reden om achterover te leunen. 750 doden, dat zijn er nog steeds afschuwelijk veel. Bij ieder slachtoffer slaat je de schrik om het hart. Je krijgt met mensen te maken; de cijfers worden dan heel persoonlijk. Meerdere ouders van gestorven kinderen zitten hier in de zaal. Het gaat je door merg en been. Zelfs dan kun je nog nauwelijks beseffen welke blijvende wonden het achterlaat als zoiets je overkomt. Het moet ons tot het uiterste motiveren om alles wat wij realistisch kunnen doen om dit verder te voorkomen, met elkaar te doen. Dat is het prettige karakter van dit debat. Je merkt dat iedereen hier constructief mee bezig is. Met elkaar zoeken wij naar ideeën en proberen wij dingen te agenderen. Zo moeten wij met elkaar het debat voeren, samen met maatschappelijke partijen en decentrale overheden.

De samenwerking tussen heel veel partijen heeft een meerwaarde. Het is goed dat op alle niveaus mensen proberen een extra steentje bij te dragen. Wij hebben nu het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. De komende twee jaar gaan wij samen met de decentrale overheden met

acties komen die moeten leiden tot die noodzakelijke verdere verbetering van de verkeersveiligheid. Zoals de leden hebben kunnen zien, bestrijken deze acties een breed palet. Het gaat om gedrag, het gaat om het voertuig, het gaat om infrastructuur, maar het gaat ook om preventie en een harde aanpak van hufters.

Ik kan dat niet genoeg zeggen: lief en aardig zijn voor mensen die goed willen, en hard zijn voor mensen die niet willen luisteren. Het toelaten van hufterigheid betekent het vergeten van de overgrote meerderheid van onze bevolking die het slachtoffer is van hufterig gedrag. Daaronder vallen wat mij betreft ook bestuurders die rijden onder invloed van drugs. Schattingen van het aantal ongevallen als gevolg van drugsgebruik variëren van 10% tot maar liefst 25% van het totaal aantal ongevallen. Wij komen er later over te spreken hoe wij dit gaan aanpakken, maar dát wij het moeten aanpakken, staat voor mij als een paal boven water. Het is volstrekt onacceptabel: 10% tot 25% van het aantal ongevallen.

Vervolgens wil ik een aantal onderwerpen aanhalen die ook door nabestaanden van slachtoffers heel prangend direct in mijn richting zijn aangedragen. Allereerst de optie «geen rijbewijs, geen kenteken». Ik heb hierover recent nog een schrijven gehad. Ik heb hierover ook nadrukkelijk een reactie gevraagd aan de RDW, het Openbaar Ministerie, de politie en het ministerie van Justitie. Hun eerste reactie was tamelijk eenduidig: doe het niet, want er zijn meer nadelen dan voordelen. Hoe inhoudelijk deze reactie op het eerste oog ook lijkt, ik heb er op dit moment geen vrede mee. Ik ben er samen met de Kamer op gebrand om als het maar enigszins kan, dit soort mensen steviger aan te pakken om de kans te verminderen dat ze snel vervallen in hetzelfde gedrag en om in het kader van genoegdoening zo veel mogelijk gestand te doen aan het gevoel van wat maatschappelijk wel en niet acceptabel is. Daarom heb ik de opdracht voor het onderzoek uitgebreid. Ik heb verzocht te zoeken naar een oplossing voor de nadelen van de optie «geen rijbewijs, geen kenteken». Ik heb ook gevraagd om met andere voorstellen te komen die daadwerkelijk de doorrijders na een rijontzegging steviger kunnen aanpakken. Ik verwacht de resultaten van het bredere onderzoek te kunnen bespreken met de collega's van Justitie en BZK in de maand oktober. Daarna zal ik de Kamer hierover informeren. Ook de nabestaanden van slachtoffers die mij hierover rechtstreeks hebben aangeschreven, zal ik daarover op de hoogte houden. Op 28 augustus jl. heb ik een tussenrapportage over het onderzoek gehad, maar wij werken dus hard verder. Ik licht de Kamer in zodra wij er meer informatie over hebben. Richting de heer De Rouwe zeg ik dat ik ook de Kamervragen die hierover zijn gesteld, zo spoedig mogelijk zal beantwoorden. Nogmaals, het heeft iets te maken met inhoud; als wij ze extra kunnen aanpakken, dan moet ons dat een lief ding waard zijn. Het heeft echter ook iets te maken met een gevoel voor rechtvaardigheid, in de zin dat je zo veel als je kunt moet voorkomen dat die mensen ondanks een rijontzegging, achter het stuur kruipen en verder kunnen gaan met een bedreiging te zijn voor onschuldige mensen.

In onze gezamenlijke opdracht om het verkeer veiliger te maken, hebben de woordvoerders heel wat onderwerpen aangedragen. Een aantal ervan gaat over de grens van mijn departement heen. Zo is er gesproken over recidive, boetes en een administratieve opslag daarop, sancties, slachtofferhulp, processen-verbaal en handhaving in 30 kilometerzones. Ik vind dat belangrijke onderwerpen. Wat betreft slachtofferhulp: als je heel lang niet weet wat er met een strafzaak gebeurt, dan maakt dat de wonden nog veel groter. Ik vind het dus een heel serieus iets wat is aangedragen vanuit de vereniging die de slachtoffers zelf vertegenwoordigt. Genoemde belangrijke onderwerpen ressorteren overigens voor het grootste gedeelte onder het beleidsterrein van Justitie. Ik zal zelf actief deze onderwerpen bij mijn ambtgenoot van Justitie aan de orde stellen en hem vragen hierover nader te berichten. Ik ga niet, voorzitter, over uw vergaderorde, maar ik kan mij vanwege het belang van dit soort vragen

zomaar voorstellen dat bij een volgende gelegenheid niet alleen ikzelf maar ook mijn collega van Justitie hier wordt uitgenodigd om dit soort onderwerpen hier in het debat mondeling van een afdoende conclusie te kunnen voorzien.

De **voorzitter**: Wij nemen dit punt mee voor een volgende procedurevergadering.

Minister **Eurlings**: Ik zal in ieder geval zelf ook actief deze onderwerpen aan het ministerie van Justitie doorgeleiden. Uit het actieprogramma komt naar voren dat er met vele bestuurlijke organisaties samenwerking plaatsvindt. Er is hier naar voren gebracht dat voor elk deelonderwerp wel weer heel veel overlegjes plaatsvinden. Is het niet heel veel gepraat? Ik kan mij die vraag voorstellen. Het is absoluut waar dat wij op het gebied van verkeersveiligheid met veel belangrijke organisaties samenwerking en afstemming hebben. Ik denk wel dat ik de zorg dat dit tot oeverloos gepraat en een ongecoördineerde aanpak zal leiden, weg kan nemen. Het is mijn overtuiging en die van mijn voorganger Karla Peijs en van de betrokken partijen, dat de samenwerking erg goed loopt. Op 28 april heb ik de Kamer bij brief laten weten dat het actieprogramma met groot enthousiasme van betrokken partijen tot stand is gekomen. Wij hebben met elkaar afgesproken de activiteiten in het kader van het actieprogramma samen uit te voeren en om ervoor te zorgen dat Nederland internationaal echt tot de top blijft behoren. Het Nationaal MobiliteitsBeraad is het bestuurlijke platform dat op de verdere uitvoering moet toezien. Ik heb er vertrouwen in dat dit gaat lukken. Een extra verkeersveiligheidsplatform is iets waarvan ik mij afvraag of dit niet te veel van het goede zou zijn. Wij zien elkaar heel vaak; wij hebben open en directe lijnen. Ik ben tevreden over de coördinatie tot nu toe. Wellicht een wat gekke zijsprong, maar ik wil het volgende de Kamer toch niet onthouden. Ik was recent op het huwelijk van een neef van mij dat om emotionele redenen in Zuid-Frankrijk plaatsvond met zijn nu Nederlandse vrouw. Bijna iedereen uit dat kleine dorp was aanwezig, dus ook de burgemeester en de wethouders. Dan kom je tot gesprekken annex aan het huwelijk. Ik vroeg de burgemeester wat hij deed aan verkeersveiligheid. Hij zei: «on ne fait rien, dat is landelijke politiek, mijnheer». Welnu, dat is dus de keerzijde als je alles heel centraal oppakt. Men kijkt naar wat er landelijk wordt gedaan. Het mooie van de Nederlandse situatie vind ik nu juist, dat ook een wethouder wordt uitgedaagd om een stap extra te zetten en om gemeentelijk extra budget vrij te maken om een stuk verder vooruit te lopen. Daar kan men dan vervolgens ook positief op afgerekend worden bij de verkiezingen. Dat is ook zo met gedeputeerden en regionale overlegorganen die extra dingen doen. Dat versterkt uiteindelijk de zaak, omdat veel meer mensen het actief als hun verantwoordelijkheid zien in plaats van dat alleen meer van bovenaf zaken worden verordonneerd. In het strategisch plan zijn kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers, voetgangers en ouderen, specifiek benoemd als groepen die extra aandacht behoeven. In het actieprogramma is daaraan al uitwerking gegeven. Wij zullen er continu verder op inzetten, waarbij wij actief zullen kijken naar die kwetsbare groepen. Ik ben het met mevrouw Roefs en anderen eens dat je ontzettend moet oppassen. Een kwetsbare groep zoals de ouderen neemt in aantal gigantisch toe. Als wij de verkeersveiligheid verder willen vergroten zullen wij het niet een beetje beter moeten doen dan nu maar veel beter, teneinde te voorkomen dat je straks heel wat meer slachtoffers hebt. Mochten de ontwikkelingen tussentijds aanleiding geven tot aanpassing van het actieprogramma dan zullen wij daartoe overgaan, natuurlijk met instemming van decentrale overheden. Het denken gaat dus voort, maar deze groepen krijgen terecht extra aandacht. De heer Jansen heeft gewezen op het hoger aantal ongevallen onder fietsers. In het strategisch plan wordt nadrukkelijk aandacht aan deze

groep besteed. Specifieke maatregelen zijn in het actieprogramma opgenomen. Zo laten wij op dit moment de effectiviteit van fietshelmen door de Stichting Consument en Veiligheid in kaart brengen. Naar aanleiding van het advies zal ik de nadere voorlichting op dit vlak vormgeven. Ik kom daarover bij de Kamer terug. Verder ben ik samen met de ANBO bezig met een prijsvraag voor een veilige seniorenfiets. Wij kijken ook naar de fiets-airbag. Ik noem verder de dodehoekcampagne samen met de Fietsersbond. Met Hans Klok heb ik onlangs de aftrap gegeven voor die wat ludieke aparte campagne die naar wij hopen vooral bij de jongeren extra tussen de oren klinkt. Hans Klok bleek ook echt gemotiveerd om mee te werken aan die campagne. Tegelijkertijd stakte mijn adem toen ik vanmorgen tussen het departement en hier hoorde dat er in Groningen weer een slachtoffer is gevallen vanwege de dode hoek. Het gaat dus verder. Wij zijn nog lang niet ver genoeg. Wij zullen dus met knipperluchten aan de zijkant, met voorlichting en met aanpassing van de belijning bij kruispunten moeten doorduwen, want er vallen nog steeds veel te veel onschuldige slachtoffers. Ik denk dan ook aan wat dat betekent voor de trucker in kwestie die gewoon de fietser echt niet kon zien en die vervolgens ook verder moet met zijn leven, wetend dat hij iemand dood heeft gereden.

De heer De Rouwe heeft gevraagd welke regelgeving moet worden aangepast ten behoeve van het verbod op het doorsnijden van rouwstoeten. Ik wil hem nog eens een compliment geven voor het feit dat hij dit op de agenda heeft gezet. Het heeft te maken met verkeersveiligheid, maar ook met de menswaardigheid van de samenleving. Ik vind het echt getuigen van een gebrek aan moraal als je een rouwstoet van alle kanten gaat doorsnijden. Wat staat ons op dit punt nog te doen? Wij hebben goed overleg gehad met de branche. Wij moeten nu het Reglement verkeersregels en verkeerstekens, het RVV 1990, maar ook de Regeling voertuigen gaan aanpassen. Die aanpassing zal ik zo snel mogelijk plegen. Wij koersen nu aan op februari 2010 om het voor te leggen aan Eerste en Tweede Kamer in de voorhangprocedure. Wij zullen kijken of het nog verder versneld kan worden. Wij laten echt geen dag liggen. Parallel bereiden wij nu al de implementatie voor, ook met herkenningstekens, zodat wij ook heel snel de stoeten op de nieuwe manier de weg op kunnen laten gaan. De aanpassing van de Regeling voertuigen gaat formeel overigens niet naar de Tweede Kamer, aangezien het een ministeriële regeling betreft.

Vervolgens kom ik te spreken over de vrachtwagenbanden. Wij kiezen er samen met de branche voor om een aantal regelingen ter zake te treffen. Ik ben er verheugd over dat in de praktijk blijkt dat er niet massaal met gladde banden wordt gereden. Het beeld dat dit wel zo zou zijn, is ten onrechte vaak gesuggereerd. Hiervoor verdient de branche wat dit betreft een pluim. In een beperkt aantal gevallen is er overigens wel degelijk sprake van te weinig profiel op de banden. Dit kan op een nat wegdek een groot risico vormen. Gevolgen van een incident met een vrachtauto zijn al snel heel erg ernstig, niet alleen qua verkeersveiligheid maar ook qua doorstroming. Een groot deel van het wegennet ligt dan direct plat. Vandaar dat wij in goed overleg met de branche willen kijken hoe wij het verder kunnen aanpakken. Ik snap de weerzin tegen te veel regelzucht, maar het lijkt mij in dit geval toch goed om verdere stappen te zetten. Ik ben zelf ook geen fan van te veel regeltjes. Ik zal straks een aantal onderwerpen noemen waarbij wij het zonder regels proberen te doen. Ook door een te lage bandenspanning ontstaan veel ongelukken. In de onlangs vastgestelde verordening gericht op de algemene veiligheid van motorvoertuigen is voor personenauto's inderdaad verplicht het bandenspanningmeetsysteem voorgeschreven. Bij de totstandkoming van deze verordening heeft ons land voorgesteld om een dergelijk systeem ook voor vrachtauto's in te voeren. Hiervoor blijkt op dit moment nog onvoldoende draagvlak bij de overige lidstaten te zijn. Wij gaan ermee

verder want ik zie niet in waarom voor personenauto's wel en voor vrachtauto's niet een dergelijk systeem ingevoerd wordt. Ik vind dat heel onlogisch en ook moeilijk te verdedigen. Maar goed, soms duurt het een paar discussies voordat we een stap verder kunnen zetten. Binnen Nederland zijn wij het afgelopen jaar een voorlichtingscampagne gestart, gericht op het belang van goede bandenspanning. Die campagne wordt dit najaar en in 2010 gecontinueerd. Ik wil met de goederenvervoerbranche in overleg om na te gaan hoe het onderwerp bandenspanning voor vrachtauto's en bussen wellicht een nog prominentere plek kan krijgen en hoe wij hieraan nader invulling kunnen geven. Dus meer aandacht voor het belang van de vrachtautobranche om de bandenspanning op peil te houden. Natuurlijk ga ik in Europa ook verder. Dat geven wij niet op.

De heer De Rouwe heeft gevraagd naar de stand van zaken rond het aangekondigde onderzoek naar de mogelijkheden om grove verkeersovertreders aan te pakken met technische middelen en voorlichting. Ik heb het dan over het asoslot. Ambtelijk is er gesproken met directeuren van Siemens, TechnoSolutie en Ecodrive om notoire verkeersovertreders aan te pakken door middel van techniek. Mij werd geadviseerd om vanuit technisch oogpunt in eerste instantie op snelheidsgedrag te focussen, omdat de incar-integratie hiervan het meest overzichtelijk is. De techniek om andere gedragingen aan te pakken, zoals bumperkleven, rechts inhalen, door rood rijden en geen voorrang verlenen, is op dit moment nog heel erg kostbaar en is nog volop in ontwikkeling. Men is zelfs aan het werken aan een nieuw soort chip dat bijvoorbeeld in de schoen van een schoolgaand kind zou kunnen worden aangebracht, waardoor auto's automatisch remmen. Het is allemaal nog redelijk ver weg voordat het zo ver is, maar men is er wel grof mee bezig. Er gaat heel veel geld van die privé-bedrijven naartoe en dat is op zichzelf goed.

Om snelheidsgedrag aan te pakken zijn er nu twee mogelijkheden. Het registreren van gedrag, de snelheidsmonitor, en het ingrijpen in het voertuig zelf, zoals toerentalbegrenzing of de harde, intelligente snelheidsaanpassing. Daarnaast heb ik door de Dienst Verkeer en Scheepvaart laten inventariseren wat de mogelijkheden zijn om hufferig gedrag in het verkeer verder tegen te gaan. Naast een internationale literatuurscan is er ook een creatieve workshop om behalve techniek ook andere mogelijkheden te inventariseren om verkeersovertreders aan te pakken. Het betreft een palet van maatregelen waarmee het ongewenste gedrag meer op maat kan worden tegengegaan. De samenhang met bestaande instrumenten zoals EMG en EMA wordt onderzocht, evenals het verankeren van een nieuwe maatregel in het huidige systeem. Ik zal de Kamer voor het eind van dit jaar over de nadere mogelijkheden informeren teneinde met de techniek door te pakken.

De Kamer heeft heel helder gesproken over de Segway. Dat signaal is niet aan dovemansoren gericht. Het betreft echter wel iets wat wetstechnisch goed moet worden aangepakt. Dat zeg ik mede namens de collega van Justitie. Wij zijn nu bezig met de wijziging van de Wegenverkeerswet om de Segway formeel en officieel toe te laten. Daarbij zal ook het standpunt over het kenteken, zoals dat hier naar voren is gebracht door de heer De Rouwe, nadrukkelijk worden betrokken. Het desbetreffende wetsvoorstel komt eind oktober naar de Kamer. Dat is onze planning waar wij ons aan proberen te houden. Wij zullen daarin ook proberen een overtuigend antwoord te geven op de oproep om van verdere kentekening af te zien.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dank voor de toezegging om er snel mee naar de Kamer te komen. Ik vertaal die aldus dat de kentekening voor de Segway zal verdwijnen, zoals de motie ook beoogt. De vraag is dan wel wat de huidige juridische status is voor kentekening op de Segway. Kennelijk is er geen wettelijke regeling voor maar rijdt men in Nederland

op een Segway met een kenteken in de veronderstelling dat dit wettelijk geregeld is. Is de conclusie juist dat daar geen wettelijke basis voor is?

Minister Eurlings: Er is sprake van een soort van gedoogregeling. Daar hebben wij willens en wetens voor gekozen. Ik heb u willen aangeven dat wij het pleidooi vanuit de Kamer heel serieus nemen. Wel moeten er nog een aantal wetstechnische aspecten worden afgezekerd. Ook de Raad van State heeft hiervoor de nodige aandacht gevraagd. Ik zou zeggen: heb er vertrouwen in dat wij alles op alles zetten om het rond te krijgen en om het op die manier uit te werken. Wij hopen dus echt eind oktober de zaak helemaal rond te hebben, zodat wij vervolgens de gedoogregeling kunnen afschaffen en wij tot een wellicht nog klantvriendelijker officiële wettelijke regeling voor de gebruikers van de Segway kunnen komen.

Dan de veiligheidshamer. Ik heb zelf een aantal keren voor de camera over de veiligheidshamer gesproken. Een van die keren was toen wij nader onderzoek hadden gedaan met de branche. Gedurende dat onderzoek bleek dat het vaak niet gaat om minuten voordat het elektrisch systeem blokkeert maar om seconden. Dat was voor mij een reden om niet te wachten en om direct een signaal ter zake af te geven. Het oude advies van «wacht tot je auto langzaam volloopt met water, draai dan het raampje naar beneden en zwem er rustig uit» is nu een «killing» advies. Dat is het allerslechtste wat je kunt doen. Je moet onmiddellijk uit die wagen, dat is nu het devies. Als de ramen binnen een paar seconden blokkeren moet je dus door het raam heen kunnen breken. Ik ben blij dat op dit moment bij 75% van alle in Nederland nieuw verkochte auto's de veiligheidshamer officieel wordt meegeleverd. Ik ben ook blij – hiervoor is een compliment aan de branche op z'n plaats – dat volgens de BOVAG op eigen initiatief van dealers bij gebruikte auto's veiligheidshamers worden meegeleverd. Het is mij nog niet helemaal duidelijk hoe groot die aantallen in percentages zijn, maar het is goed dat er sprake is van een beweging op dit punt, in de zin dat wanneer een auto wordt doorverkocht, de hamer wordt meegeleverd. De laatste campagne van begin 2009 was gericht op de vraag hoe te ontsnappen uit een auto te water, waarbij de rol van de veiligheidshamer nader werd belicht. De campagne ging gepaard met verschillende aanbiedingsacties. Uit de evaluatie naar aanleiding van deze campagne blijkt dat zo'n 55% van de ondervraagden nu een veiligheidshamer in de auto heeft. Dat is op zichzelf dikke winst. Nu is de vraag hoe wij verdergaan op dit punt. Je zou kunnen zeggen: wij gaan het verplicht stellen. Dan is ook weer de vraag hoe je het gaat controleren. Hoe kun je het handhaven? Dan hoor ik al heel veel juristen zeggen: dat klinkt heel dapper maar in de praktijk is het de vraag hoe effectief die maatregel dan is. Ik wil met de Kamer afspreken dat ik met de branche nader zal kijken naar een aantal richtingen. Ik blijf eerstens kijken of wij niet toch erin kunnen slagen om auto's technisch gezien minder gevoelig te maken voor water. Dat is op zichzelf heel lastig omdat het probleem internationaal veel minder speelt dan in Nederland, zodat het moeilijker is om met voertuigeisen heel Europa zo ver te krijgen om er aanpassingen voor in de auto te plegen. Maar goed, vanuit mijn verantwoordelijkheid blijf ik het belangrijk vinden om dit te melden. Daarnaast wil ik de leveranciers en importeurs die de hamer nog niet standaard bijvoegen, heel actief aanspreken om ook hun verantwoordelijkheid te nemen op dit punt. Met andere woorden: van 75% nieuwe auto's richting de 100%. Bovendien wil ik met de branche die dus ook bij het verkopen van tweedehands auto's zo zijn best doet, de mogelijkheid bekijken om bij de keuring van een auto actief die hamer aan te bieden. Die hamer kan namelijk letterlijk het verschil zijn tussen leven en dood. Dit lijkt mij de snelste manier tot succes. Als mensen erop gewezen worden, zijn ze volgens mij echt wel bereid om een paar euro te investeren voor zo'n hamertje, maar vaak weten mensen gewoon nog onvoldoende hoe levensreddend zo'n kleine

hamer kan zijn. Richting een volgend algemeen overleg zal ik de Kamer graag berichten over de acties die ik op dit terrein heb ondernomen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben helemaal akkoord met hetgeen de minister hierover zegt. Enkele weken geleden heb ik tijdens het reces samen met collega Teeven vragen hierover gesteld aan de minister, omdat wij informatie kregen dat er zelfs bij het KLPD lijstjes zijn van auto's die redelijk veilig zijn als ze te water gaan, in de zin dat het elektrisch systeem nog een tijdje werkt, en van auto's die volgens het KLPD absoluut gevaarlijk zijn in dit opzicht. Hoewel ik de beantwoording op die vragen afwacht – die zal heel binnenkort wel komen – ben ik er wel voor om, los van het hamertje, inderdaad te kijken of wij wellicht op dit punt een veiligheidseis in Europees verband aan auto's moeten stellen. Tegenwoordig heb je auto's met extra veilig, gehard, geluidwerend of gelaagd glas. Dat hamertje is dus voor auto's met nieuwe uitrusting voor een deel dus ook weer geen oplossing. Dus als wij ervoor kunnen zorgen dat het raam te allen tijde open kan, zou dat het allermooiste zijn.

Minister **Eurlings**: Uw opmerking is inhoudelijk correct. Wat dat betreft zitten sommige bewindspersonen niet zo heel erg comfortabel in hun auto, laat ik maar zeggen. Ik ga uw vragen op zeer korte termijn beantwoorden. Dat kan een van de komende dagen of de komende week zijn. Ik kan wel zeggen dat ons die gegevens waarop u doelt, niet bekend zijn. Bij het onderzoek dat destijds is gehouden zijn die gegevens ook niet aangeleverd. Een aantal fabrikanten heeft wel aan dat onderzoek meegewerkt maar heeft nooit dergelijke gegevens aangeleverd. In Nederland is het niet verplicht om het totale spectrum van voorwerpen in de auto te hebben. De reden hiervoor is dat wij niet streven naar symboolwetgeving maar naar effectieve handhaving. Als je de drugstest, waar wij hartgrondig voorstander van zijn, invoert, moet je ook capaciteit hebben om de desbetreffende mensen van de weg te halen. Je moet je dan dus focussen op de vraag waar je op een gegeven moment je handhavingscapaciteit voor inzet. Nu hebben andere landen daarin een wat andere lijn. Sommige landen kiezen wel wat gemakkelijk voor verplichtingen, zoals de hesjes voor iedere inzittende, een verbanddoos, een brandblusser en een gevarendriehoek. Als iets niet verplicht is, wil dat overigens niet zeggen dat je het ook niet bij je hoeft te hebben. Dat is iets wat mensen intrinsiek wel weten, maar waar wij mensen wel nader toe op kunnen roepen. Mijn lijn is om eerst te proberen het zonder verplichtingen te regelen. Ik zal met BOVAG en RAI bezien of het mogelijk is om het belang van het gebruik van dit soort dingen tussen de oren te krijgen. Naast rijden met je hart, dus ook rijden met je verstand. Denk gewoon na, schaf die dingen aan. Wij zullen bekijken hoe wij daar publicitair navolging aan kunnen geven. Als mensen begrijpen hoe belangrijk die zaken zijn voor hun eigen veiligheid, kan het geld voor zo'n hesje et cetera er zelfs in deze crisistijd best nog wel van af. Ik kom hier graag op terug, zo zeg ik in het bijzonder tegen mevrouw Roefs. Ik zou het dus eerst op deze manier willen oppakken. Vervolgens kunnen wij kijken of het werkt en of de «sense of urgency» groeit. Zo niet, kunnen wij altijd nog kijken wat er verder moet gebeuren. Ik zal de Kamer er in ieder geval nader over berichten.

Dan kom ik te spreken over het dvd kijken in de auto. Ik ben het met de heer Jansen eens dat dit soort afleidende activiteiten ongewenst is. Ook hiervoor geldt weer de vraag hoe je het kunt controleren. Dat blijft heel erg moeilijk. Ook dit is dus iets wat ik in de vorm van eerdergenoemde campagne onder de aandacht zou willen brengen. Hetzelfde geldt voor het telefoneren. Handsfree bellen is veiliger dan niet handsfree bellen, maar toch is het veiliger om helemaal niet te bellen in de auto. Al dat soort punten zou ik dus in die campagne willen meenemen.

Dan de nieuwsbrief. De heren Jansen en Aptroot hebben gevraagd hoe zo effectief mogelijk gecommuniceerd kan worden over nieuwe verkeersregels. Sowieso geldt dat bij elke wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, wij door middel van een persbericht kort voor de ingangsdatum van de wijziging, daaraan bekendheid geven. Met dank aan de pers zien wij vaak dat de pers zo'n bericht ook oppakt en daarmee een belangrijke rol speelt in het communiceren over zo'n nieuwe regel. Ook zetten wij het op onze website. Het boekje met verkeersborden en verkeersregels, uitgegeven door het ministerie van V en W, wordt geregeld geactualiseerd. De desbetreffende informatie op de website van V en W is met 15 000 bezoeken per maand bij ons het meest bekeken item. Diverse partners van V en W, zoals ANWB, CBR, Veilig Verkeer Nederland en BOVAG, schenken aandacht aan nieuwe verkeersregels via hun eigen papieren en digitale informatiekanaalen. Nieuwe verkeersregels worden ook gepubliceerd in huis-aan-huisbladen die op bijna alle adressen in Nederland op de mat vallen. De ANWB besteedt in de Kampioen van september nadrukkelijk aandacht aan de nieuwsbrief. Ook Veilig Verkeer Nederland heeft aangeboden hierbij te helpen en ervoor te zorgen dat mensen weten dat men gemakkelijk deze informatie tot zich kan nemen. Zo proberen wij het dus. Het is voor mij ook zaak om de vinger aan de pols te houden om te bezien hoe dit verder gaat functioneren. De samenleving wordt ook steeds digitaler. Zelfs hier zou ik zo even kunnen zien wat de nieuwe regels zijn. En dit is pas het begin. Er is binnenkort een nieuwe Apple Event. Ik wacht dus af wat voor moois vanuit de Infinity Loop over ons heen komt.

De heer **Aptroot** (VVD): Op zichzelf ben ik heel blij dat op de website van het ministerie de pagina's over de verkeersregels het meest bekeken zijn. Ik was overigens even bang dat het de persoonlijke pagina van de minister was, maar dat blijkt dus niet zo te zijn; mensen weten blijkbaar goed hun prioriteiten te stellen. Toch denk ik dat zo'n digitale nieuwsbrief of een website niet afdoende is om nieuwe verkeersregels onder de aandacht te brengen. Er is een boekje. Laten wij er voor zorgen dat als verkeersregels wijzigen, er een simpel informatiemiddel voorhanden is. Ik heb gelezen dat bijvoorbeeld vaak de regionale en lokale weekbladen er wat over opnemen. Dat heeft al een behoorlijk groot bereik. Het behoeft toch geen vermogen te kosten om er voor te zorgen dat de desbetreffende informatie simpel en eenvoudig leesbaar voor zo veel mogelijk mensen beschikbaar is? Ik zou daar erg voor zijn.

Minister **Eurlings**: Ik vind de insteek van de heer Aptroot een goede. Naar mijn overtuiging zullen wij met onze website, het nieuwe informatie-kanaal, honderdduizenden gemakkelijk kunnen bereiken. Het is dan wel zaak dat mensen het adres ervan kunnen vinden. Daarom ben ik al die organisaties dankbaar die in hun communicatie deze website highlighten. Wij houden in de gaten in hoeverre het aantal bezoekers zal toenemen. Daarnaast is er nog de rol die Postbus 51 speelt. Tegelijkertijd wil ik bezien of in het geval er sprake is van een grote wijziging in de verkeersregels, flyers extra kunnen helpen, die bijvoorbeeld op de balie van tankstations kunnen worden gelegd. Uiteraard moeten wij kijken of het kosteneffectief te maken is. Bij kleine wijzigingen kun je je afvragen of het wel wat oplevert, maar ik ben best bereid om te kijken of bij grote wijzigingen dit instrument kosteneffectief kan worden ingezet. Ik zal de Kamer daarover nader berichten.

De heer Jansen vroeg naar een motorfietsvriendelijke geleiderail. Dat is een belangrijk punt. De vangrail die veiligheid brengt voor automobilisten is vaak halsbrekend voor motorfietsers. In samenwerking met de tweede grote motorrijderbelangenverenigingen, KNMV en MAG, zijn de meest risicovolle bochten van het hoofdwegennet in kaart gebracht. Zoals ik reeds heb toegezegd, worden die meest risicovolle bochten voor het eind

van dit jaar uitgerust met die motorfietsvriendelijke geleiderail. In 2008 is reeds 35 kilometer van deze meest risicovolle bochten met zogenaamde «onderplanken» uitgerust. Dit jaar zal de resterende 25 kilometer gereed zijn. Daarna zullen wij moeten kijken hoe wij verdergaan. Ik ben wel bij dat wij in elk geval dit al met elkaar bereikt hebben, hetgeen, naar ik heb vernomen, ook naar tevredenheid is van genoemde verenigingen zelf. Met de branche zullen wij contact houden om te kijken of er op dit punt nog nieuwe hot spots zijn waaraan wat moet gebeuren. Waar de belangenverenigingen jarenlang hebben gepleit voor maatregelen op dit punt, ben ik blij dat wij in twee jaar tijd in elk geval de meest risicovolle plekken veilig hebben gemaakt.

Vervolgens kom ik te spreken over de monitoring van Duurzaam Veilig. Wij monitoren niet per se per afzonderlijke maatregel. Met de regio's hebben wij wel afspraken over het bereiken van regionale doelstellingen. Daar monitoren wij op, in de zin of die doelstellingen ook gehaald worden. Daar sturen wij dus op en waar nodig zullen wij decentrale overheden er nadrukkelijk op aanspreken. Nu moet ik zeggen dat dit aanspreken vaak al helemaal niet zo nodig is. Wij hebben het eerder gehad over een regio die mevrouw Roefs goed kent, waar het even tegenzat. Dan merk je direct dat het in zo'n regio zelf tot onrust leidt. In die regio worden bestuurders er namelijk ook op aangesproken als ondanks allerlei mooie initiatieven, bepaalde ontwikkelingen uitblijven. Dus die druk is bottom-up aanwezig. Dat is ook een voordeel van het feit dat wij niet gekozen hebben voor puur en alleen een centralistische aanpak.

De heer **Jansen** (SP): Het is goed dat er ook op regionaal niveau wordt gemonitord. Mij gaat het echter meer om de effectiviteit van de maatregelen. Ik noem als voorbeeld de minirotonde. Werkt die maatregel? Wat is daarvan de nettowinst? De keerzijde kennen wij ook voor de vrachtwagens en de bussen. Het is van belang dat gelet op het geld dat er ingestoken wordt – het gebeurt vaak op grote schaal – nagegaan wordt of die afzonderlijke maatregelen ook werken. Wordt daar op gemonitord?

Minister **Eurlings**: Ik kan de heer Jansen zeggen dat het een belangrijk punt is dat hij aansnijdt. De altijd schaarse euro's die je hebt wil je, zeker op dit soort gevoelige dossiers, zo goed mogelijk inzetten om een zo groot mogelijke reductie van het aantal slachtoffers te bereiken. Tegelijkertijd is vaak het effect van onderscheiden maatregelen heel moeilijk meetbaar. Het is heel moeilijk te meten wat nu precies de effecten zijn van een campagne op het aantal slachtoffers. De Bob is een succes en zit echt tussen de oren. Wij nemen tal van maatregelen op het vlak van alcohol. Welk effect heeft welke deelmaatregel op het uiteindelijke resultaat? Ruim voor het debat dat wij begin november met de Kamer hebben, zal ik de Kamer op dit punt nader schriftelijk informeren waarbij wij zullen proberen, hoe moeilijk dat op zichzelf ook is, om de kosteneffectiviteit van maatregelen in beeld te brengen.

De heer **Jansen** (SP): Wellicht is het dan ook goed om de totale effecten te bezien. Bijvoorbeeld de minirotonde heeft ook effecten voor vrachtwagens en bussen. Chauffeurs hebben er vaak heel goede ideeën over. Het lijkt mij goed op die manier te proberen zo effectief mogelijk te zijn.

Minister **Eurlings**: Zeker. Het gaat om de resultante van het effect van de maatregelen, dus de plussen en de minnen. Dat zeg ik u dus toe. Met onze expertise en de expertise van organisaties zoals de SWOV, zullen wij proberen u zo goed mogelijk van een antwoord te voorzien. Tijdens het AO over «grijs op reis» heb ik verschillende toezeggingen gedaan, bijvoorbeeld over de scootmobiel. In het kader daarvan zou ik op de onderhavige punten nog dit jaar willen terugkomen.

Verder is gevraagd naar de internationale aspecten. In mijn brief heb ik aangegeven waarom ik het vanuit mijn verantwoordelijkheid van belang vind dat wij aan kennisuitwisseling doen. Wij leren soms van andere landen. De Bob hebben wij gewoon van onze zuiderburen gekopieerd. Prima, goed voorbeeld doet goed volgen. Dat is een zeer succesvol instrument. Het draagt dus bij aan het bereiken van onze eigen doelen. Daarnaast vind ik dat wijzelf altijd moeten kijken hoe wij met relatief weinig middelen ook de veiligheid over de grenzen heen kunnen bevorderen. Enige tijd geleden mocht ik kort spreken met mijn Zuid-Afrikaanse collega. Het is ongelooflijk hoeveel mensen in Zuid-Afrika in het verkeer sterven. Dat kun je bijna niet beseffen. Ik heb ook gesproken met mijn collega uit Mozambique. Daar vraagt men echt: help ons om er iets aan te doen. Men zit vaak een beetje met de handen in het haar als men iedere week weer duizenden slachtoffers moet betreuren. Dan vind ik dat het onze eer te na is om met de gigantische kennis die wij hier met elkaar hebben opgebouwd, niet iets meer te doen dan alleen in ons eigen land. Het kost relatief heel erg weinig en je bereikt voor die landen heel erg veel. Het wordt altijd heel erg gewaardeerd. Het moet natuurlijk wel altijd behapbaar blijven. Laat ik resumerend het volgende zeggen. Wij vinden kennisuitwisseling belangrijk, ook binnen de Europese Unie. Het is van belang om die kennis zo veel mogelijk te bundelen. Waar nodig en mogelijk willen wij tevens een gidsfunctie vervullen, actief op congressen maar ook via een financiële bijdrage aan de Wereldgezondheidsorganisatie of de VN. Veel organisaties zijn zelf al goed bezig. Ik kijk naar de SWOV die op dat terrein al heel goed werk doet. Waar dat kan, wil ik er zelf ook actief een bijdrage aan leveren om die kennisuitwisseling op een hoger plan te brengen. Dus geen megamiddelen, maar met weinig bereik je heel erg veel, omdat men daar nog zoveel stappen te zetten heeft qua kennisniveau. Ik beschouw het echt als een van de mooie onderdelen van mijn werk om op dat punt iets te betekenen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Het is op zichzelf positief wat de minister hierover zegt. Hij noemde al de SWOV en Veilig Verkeer Nederland. Die organisaties hebben zelf aangegeven de nodige kennis in huis te hebben. Tegelijkertijd hebben ze de vraag opgeworpen of het niet een goed idee zou zijn om met het oog op het verbeteren van de contacten met het buitenland Verkeer en Waterstaat een regisserende en aanjagende rol te laten spelen bij het bij elkaar brengen van de betrokken partijen.

Minister **Eurlings**: Ik vind het elkaar stimuleren en het realiseren van een goede afstemming ten aanzien van wie wat doet, heel erg van belang. Als dat nog effectiever kan, ben ik daar zeker voor in. Op dit moment geldt dat ambtenaren buiten de EU-grenzen hiervoor niet reizen. Dat laten wij over aan de SWOV en andere instanties die ons dan vertegenwoordigen. Zo proberen wij dus samen te werken. Als wij de afstemming nog beter en effectiever kunnen doen, dan wil ik daar graag naar kijken. Ik zou er wel voor willen waken om nu weer heel zware regie-achtige instrumenten en organen op te tuigen. Ik denk dat we de euro's wat dat betreft zo veel mogelijk in die landen moeten laten neerslaan door het uitwisselen van kennis. Ik wil dus best kijken of het nog effectiever kan, maar dan wel op een lichte manier.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Dat lijkt mij een heel waardevolle suggestie. Aangezien wij daarover ook berichten hebben gekregen van onder andere SWOV en Veilig Verkeer Nederland lijkt het mij goed dat de minister met die organisaties overlegt over hoe dat op de beste en tegelijkertijd lichtste manier kan.

Minister **Eurlings**: Ja, dat wil ik dus graag doen, maar dan, nogmaals, op een lichte manier. Het is dus niet de bedoeling dat er straks allemaal extra

euro's richting regie en afstemming rollen. Wij moeten vooral kijken hoe wij de euro's die wij hebben voor de uitwisseling, zo veel mogelijk tot hun recht kunnen laten komen.

Dan kom ik te spreken over de bromfiets. Dat het enthousiasme van de heer Aptroot over het bromfietsrijbewijs is afgenomen, is ons nog voor het reces geworden. Ik kan hem best voor een deel begrijpen. Ik heb zelf ook niet onder stoelen of banken gestoken dat ik het rijbewijs duur vind. Wij blijven kijken naar mogelijkheden om het goedkoper te maken. Wij komen daarbij van heel ver, want toen ik de eerste kostenpost hoorde viel ik zowat van mijn stoel. Wij hebben het met de branche in elk geval behoorlijk kunnen terugbrengen, maar het bedrag ligt nog steeds iets boven de maximumgrens die mevrouw Peijs met de Kamer had afgesproken. De heer Aptroot heeft gelijk dat het hierbij niet alleen gaat om het rijexamen. Het gaat er ook om te voorkomen dat mensen wanneer ze eenmaal dat examen hebben gehaald, zich vervolgens als belhamels gedragen en zich niet meer aan de regels houden. Als wij het bromfietsrijbewijs ingevoerd hebben, kunnen wij ook gedragscursussen verplicht stellen voor degenen die zich nergens aan houden. Zelfs hebben wij dan de mogelijkheid om het rijbewijs in te nemen. Het examen is dus niet alleen van belang voor het aanleren van de regels maar met name ook voor het scheiden van het kaf van het koren. Die kleine groep notoire rotjochies kunnen wij daar veel beter mee aanpakken. Daarom denk ik dat het uiteindelijk wel zijn meerwaarde zal hebben. Dat het duur is, daar heeft de heer Aptroot gewoon gelijk in. Dat steek ik hier niet onder stoelen of banken.

Gevraagd is naar de nieuwe voertuigcategorieën. Het is van tevoren niet zo gemakkelijk om te voorzien waar de markt mee komt. Hier is genoemd een soort driewielige motor. Welnu, dat kan een kans zijn maar misschien ook een gevaar. Een van eerste berijders van dit mobiel blijkt de, voor de wat al te vrij rondlopende vrouwen, zeer gevaarlijke George Clooney te zijn. Het gaat erom dat wij hierop zo flexibel en snel mogelijk kunnen inspelen. De Kamer heeft een belangrijke aanzet gegeven tot het omgaan met voertuigcategorieën. Ik ben blij dat men het ook toejuicht dat wij beginnen met de eerste categorie, zoals is gemeld. Laten wij bezien wat er verder in onze richting komt. Op grond van de derde Europese rijbewijsrichtlijn zal sowieso een rijbewijs A nodig zijn voor het besturen van een Piaggio MP3-motorfiets met twee voorwielen. De heer Clooney zal hiervoor zijn rijbewijs A dus op zak moeten hebben, zelfs in Italië.

De hoorbaarheid van elektrische voertuigen is een bekend probleem. De vraag hoe wij daarmee omgaan, zullen wij in de uitwerking van het plan van aanpak voor elektrisch rijden moeten meenemen. Er zijn legio voordelen van elektrisch rijden. Er zijn voordelen voor milieu en er is sprake van minder geluidsoverlast voor omwonenden. De verkeersveiligheid mag er echter niet door in het gedrang komen. Wij kunnen werken met een verplicht geluid. Voordat wij daarvoor kiezen, moeten wij bezien wat de effecten kunnen zijn van bijvoorbeeld de dagverlichting die auto's steeds vaker voeren, van ledverlichting die continu brandt. Dit vergroot ook de awareness van een aanrijdende auto. Het is daarbij uiteraard de vraag hoe wij omgaan met andere elektrische voertuigen. Wellicht kan daarbij ook worden gewerkt met continue verlichting met ledlampen. Ik weet het antwoord op die vragen op dit moment niet, maar dat het vragen zijn die wij moeten beantwoorden, is evident. Ik kom hierop graag terug. Ook op dit punt moeten wij uiteraard de samenwerking met andere Europese landen zoeken. Dit hangt immers onder andere samen met verplichte voertuigeisen, en dat is iets wat tegenwoordig op EU-niveau wordt geregeld.

De signaleringsborden zijn opgenomen in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV), bord 3a. Deze borden zijn in Nederland verplichtend. Ik wil graag op de vragen van mevrouw Roefs over deze borden nader terugkomen, om haar te informeren over de manier waarop wij

meer aandacht kunnen geven aan het feit dat deze borden inderdaad een verplichtend karakter hebben. Het gaat hierbij dus niet om een vrijblijvend adviesje. De strekking van zo'n bord is niet: de overheid adviseert u om het wat voorzichtiger aan te doen. De frustratie van een 50 kilometer-signaal boven je als je stilstaat in de file, kan ik mij zeer voorstellen. Ik weet niet of het een oplossing is om er een 5, 3 of 1 kilometersignaal van te maken. Laten wij proberen om met behulp van de spoedwet ervoor te zorgen dat stilstaan zo veel als mogelijk tot het verleden gaat behoren. In dit kader vind ik de uitspraak van de Raad van State over de A4 bij Leiderdorp zeer hoopgevend.

Hoe bereiken wij dat de kwaliteit van de ongevallenregistratie echt op peil blijft, nu bekend is dat de politie minder betrokken zal zijn bij de afwikkeling van lichte verkeersongevallen? Al in 2006 zijn afspraken gemaakt met decentrale overheden, het ministerie van Binnenlandse Zaken, het ministerie van Justitie en de politieorganisatie om de kwaliteit van de registratie op peil te houden. Ook als de politie minder vaak zelf ter plaatse zal zijn en de ongevallen minder worden geregistreerd, moet de registratie op peil blijven. Daartoe zal de politie, behalve registratieformulieren, ook haar meldkamergegevens ter beschikking stellen aan de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS). Mij is vóór de zomer nogmaals bevestigd door de portefeuillehouder Verkeer in de Raad van Hoofdcommissarissen dat per 1 januari 2010 zowel de meldkamergegevens als de registratieformulieren aan de DVS beschikbaar worden gesteld. De DVS zal de komende jaren de politiegegevens zo veel als mogelijk verrijken met de gegevens van de ambulancezorg en de brandweer. Wij moeten er immers voor zorgen dat deze gegevens eerder op een hoger niveau komen dan op een lager niveau. Op deze manier proberen wij een en ander te ondervangen. Mevrouw Roefs vroeg wanneer de 90 kilometermaatregel voor caravans wordt geëvalueerd. Er is nog geen specifieke evaluatie voorzien van de verhoging van de maximumsnelheid voor caravans en andere lichte aanhangwagens. Ik zal wel in de komende jaren de cijfers en gegevens over ongevallen met aanhangwagens op autosnelwegen en autowegen in de gaten houden. Mocht er een noodzaak zijn tot nadere analyse, dan zal ik die uiteraard laten uitvoeren. Ik heb echter op dit moment geen berichten ontvangen van het KLPD over dit onderwerp. Ik zal nog eens actief uitvragen of er op dit punt iets speelt wat wij over het hoofd hebben gezien.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik stuur het mailtje wel door.

Minister **Eurlings**: Heel graag. Als het iets betreft wat niet de hoofdlijn weerspiegelt, zal ik er rechtstreeks op terugkomen. Mocht het toch iets zijn wat de kern raakt, dan zal ik de commissie er schriftelijk over berichten. Er is gevraagd of ik regulier overleg voer met het Verbond van Verzekeraars en of daarbij tal van punten aan de orde kunnen worden gesteld. Dat reguliere overleg bestaat. Ik heb dat al eens gezegd toen wij spraken over de nieuwe maatregelen over het snel van de autosnelweg afgaan en het regelen op de parkeerplaats, waarvoor wij ook het Verbond van Verzekeraars nodig hadden. Ik zal op een paar punten van de vragen die zijn gesteld ingaan.

Er is gesproken over de korting op de verzekeringspremie als een motorrijder de extra rijvaardigheidstraining heeft gevolgd. Deze training wordt door sommige ROV's gesubsidieerd. Er is intussen al sprake van dergelijke kortingen. Zo geeft de schadeverzekeraar van de KNMV premiekorting voor motorrijders die de rijvaardigheidstraining van de KNMV hebben gevolgd. Het ROV Gelderland heeft deze rijvaardigheidstraining voor motorrijders het afgelopen jaar gesubsidieerd.

Verder is gesproken over de mogelijkheden voor elektronische uitlezing. Wat zijn de mogelijkheden van een black box? Kunnen dergelijke mogelijkheden een rol spelen als voor schade-uitkering de schuldvraag bij een

ongeval moet worden beantwoord? Ik zeg de Kamer toe dat ik dit punt actief bij het Verbond van Verzekeraars aan de orde zal stellen en de Kamer daarover te zijner tijd nader zal berichten.

Ik kom op de alcohollimieten. Tegen de heer De Mos – die ik van harte welkom heet bij dit verkeersdebat – zeg ik dat er op het gebied van de alcohol nog een grote opgave ligt. Alcohol is voor de verkeersveiligheid, maar ook voor de volksgezondheid, een levensgroot probleem. Er is sprake van 200 alcoholgerelateerde slachtoffers per jaar. Dat is een enorm hoog aantal. Het is ongekend dat sommige mensen willens en wetens steeds met te veel op achter het stuur gaan zitten en zich soms zelfs heel weinig aantrekken van een rijontzegging. Wat is de kern van de uitdaging? Wij zetten in op het hard aanpakken van mensen die op dit punt notoir de fout ingaan. Zij worden harder aangepakt dan ooit tevoren. Dit gebeurt ook op instigatie van de Kamer. De heer De Rouwe en andere Kamerleden hebben hiervoor continu gepleit. Er zal sprake zijn van een puntensysteem, zodat mensen sneller hun rijbewijs kwijtraken. Daarvóór zal er echter al sprake zijn van lichtere maatregelen. Mensen worden direct bij de kladden gepakt. Ook jonge bestuurders zullen al heel snel door elkaar worden geschud: weet je wel waarmee je bezig bent, voor jezelf en voor de mensen in je omgeving? Wij gaan er grof in en proberen het goed tussen de oren te krijgen. Als dat geen effect heeft, worden zwaardere maatregelen ingezet, zoals het ontnemen van het rijbewijs. Ook het alcoholslot speelt daarbij een rol. Immers, het rijbewijs kwijtraken is één, maar niet meer effectief kunnen rijden in je auto als je te veel op hebt, kan ook een middel zijn. Op deze manier proberen wij de kleine minderheid mensen die bovengemiddeld veel schade aanricht hard aan te pakken. Vervolgens is de vraag hoe wij omgaan met limieten en waarom er geen zerotolerancebeleid wordt gevoerd. Hierbij spelen verscheidene zaken een rol. Er blijkt bijvoorbeeld sprake te kunnen zijn van een natuurlijk alcoholpercentage in het bloed. Als wij met een percentage van 0,0 zouden gaan werken, kan het wellicht voorkomen dat mensen die geen alcohol hebben gedronken en zelfs geen alcoholhoudende bonbon hebben gegeten, toch worden aangehouden omdat zij boven het percentage van 0,0 uitkomen, zelfs als zij die avond bewust een wijnjus hebben laten staan in een restaurant. Op die manier komen zij zonder aanleiding eigenlijk als misdadig te boek te staan. Verder hebben wij al gezegd dat wij streven naar uniformiteit. Binnen Europa is sprake van een redelijke mate van uniformiteit bij de tweeslag van 0,2 voor beginnende bestuurders en 0,5 voor bestuurders die langer dan vijf jaar hun rijbewijs hebben. Mijns inziens is onze eerste uitdaging daarom nu, het harder aanpakken van mensen die zich hieraan op geen enkele manier houden. Hiervoor hebben wij tal van maatregelen ingezet. Deze beginnen nu allemaal effect te hebben. Ik kan mij daarom voorstellen dat wij het komende jaar bezien welk effect deze maatregelen hebben. Volgens mij is onze grootste uitdaging op dit moment om de maatregelen effectief te maken die zijn ingezet. Het op 0,0 zetten klinkt heel stevig, maar daarbij stuiten wij op vele praktische bezwaren. Bovendien wordt op die manier enigszins miskend dat de grote uitdaging is dat wij de mensen die boven de 0,2 of 0,5 zitten, effectief uit het verkeer moeten halen. De pakkans is namelijk nog steeds erg laag. Het staat echter buiten kijf dat in de pr, in wat wij bij mensen tussen de oren proberen te krijgen, centraal staat dat alcohol en verkeer niet samen gaan, punt uit! De Bob drinkt niets! Dat is de kernboodschap, ook bij de cursussen die wij nu hebben ingevoerd. Het gaat mij nu vooral om de vraag, waarop wij bij het ingrijpen moeten focussen als mensen zich niet aan deze regel houden. Daarom zijn mijns inziens de maatregelen waarover ik zojuist sprak het meest effectief.

De heer **De Mos** (PVV): De PVV streeft ook niet naar het instellen van een percentage van 0,0. Ik had het over een percentage van 0,2. Wij zijn ons ervan bewust dat onder andere door het gebruik van bepaalde medicijnen

een klein percentage alcohol in het bloed kan voorkomen. Waarom komen er geen regels die eenvoudig voor iedereen gelden? Nu wordt gewerkt met een percentage voor beginnende automobilisten en een percentage voor gevorderde automobilisten. Voor de PVV geldt: als je de mist ingaat, ben je de klos. Dan moet het rijbewijs worden ingenomen. Dat lijkt mij een veel eenvoudiger regel dan de regels die nu worden gehanteerd.

Minister **Eurlings**: Ik snap de vraag van de heer De Mos. Die klinkt heel logisch. Echter, niet voor niets maken veel landen deze tweedeling. Er zitten bij controles veel mensen tussen 0,2 en 0,5. Als wij een percentage van 0,2 voor iedereen zouden hanteren, is een van de gevolgen dat alle mensen die tussen 0,2 en 0,5 zitten na het blazen moeten worden doorgestuurd voor een bloedproef. Het gevolg daarvan zal zijn dat wij, door de beperkte capaciteit, uit deze grote groep heel wat minder mensen zullen kunnen pikken met een alcoholpercentage dat hoger ligt dan 0,5. Zij zijn voor de verkeersveiligheid een veel groter gevaar. Wij moeten dus afwegen waarop wij de beschikbare capaciteit richten. Ik weet niet hoe vaak de heer De Mos de afgelopen jaren is aangehouden. Ik zit sinds mijn achttiende achter het stuur en heb sinds die tijd één keer moeten blazen. Toch heb ik in die jaren heel wat kilometers gemaakt. De kern van de zaak is dus, dat er maar weinig momenten zijn waarop je echt door een agent wordt aangehouden. Het heeft onze voorkeur om de beperkte beschikbare capaciteit scherp te focussen op de groep die echt over de schreef gaat. Ik zeg de heer De Mos echter na dat de communicatie hard moet zijn. Daarin wordt uitgegaan van een percentage van 0,0. Als je achter het stuur stapt, heb je geen bier op! Zo moet het bij mensen tussen de oren zitten. Ik hoop dat de heer De Mos echter de keerzijde van het verlagen van het toegestane percentage ziet. Zo'n verlaging zou betekenen dat veel meer mensen met een alcoholpercentage van meer dan 0,5 niet worden gepakt. Wij richten ons dus op de rotte appels. Die pakken wij veel harder aan dan ooit tevoren.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De minister benadrukt dat de boodschap moet zijn dat het toegestane percentage 0,0 is. Wij hebben gekozen voor een percentage van 0,2 omdat er wellicht van nature wat alcohol in het bloed zit. Toch horen wij veel mensen beweren dat een beginnende bestuurder één biertje mag drinken. Dat wordt volgens mij door de overheid zelf ook weleens verkeerd gecommuniceerd. Ik vind het erg belangrijk dat het percentage van 0,0 als leidraad wordt gehanteerd. Dat percentage moeten de agenten ter sprake brengen bij de jongeren die worden gecontroleerd. Ik ben weleens bij zo'n controle geweest. Agenten vragen dan hoeveel men heeft gedronken. In feite moeten zij echter vragen: heb je gedronken?

Minister **Eurlings**: Dat ben ik met mevrouw Roefs eens. Sterker nog, ik vind dat een percentage van 0,0 niet alleen voor beginnende bestuurders moet gelden, maar voor iedere bestuurder. Als je rijdt, dan drink je niet, punt uit! Dat moet iedere keer de boodschap zijn. Met de Bob-campagne hebben wij dat proberen uit te dragen. De Bob van de avond drinkt niet. Het goede van dit concept is dat er daarbij sprake is van sociale controle. Iemand die gezegd heeft dat hij de Bob is, wordt er door mensen op aangesproken als ze hem toch met een biertje in de hand zien staan. Hé, pas op jij; dat was niet de afspraak! Ik wil best eens bekijken of wij met behulp van communicatie nog steviger tussen de oren kunnen krijgen dat drank en rijden gewoon niet samengaan. Dat is onze lijn in alle communicatie. Ook in de gedragscursussen is de lijn; je drinkt niet als je rijdt. Je drinkt geen drie pilsjes, zelfs niet één pilsje. Op die manier raken wij ook niet aan het schipperen over net wel of net niet. Géén alcohol is de lijn. Ik zeg de Kamer toe dat wij zullen bezien hoe dit beter kan worden gecommuniceerd. Ik ben het met mevrouw Roefs eens dat de politie bij alcoholcontrole niet behoort te vragen of de bestuurder te veel heeft gedronken,

maar of hij hééft gedronken. Die lijn hebben wij ook met de Bob uit willen zetten. De Bewust Onbeschonken Bestuurder is ook niet met één glaasje beschonken. Ik zeg de Kamer toe om te bezien hoe wij dit nog krachtiger kunnen communiceren.

Er zijn verscheidene organisaties die aandacht hebben gevraagd voor de invloed van minder voertuigkilometers op de cijfers over verkeersveiligheid. Ik moet mijn excuses maken, want het ministerie heeft zelf het misverstand mede in de wereld gebracht door nog niet gevalideerde cijfers uit te geven die een daling laten zien van de mobiliteit. Wij baseren ons nu op de cijfers van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), het eigen mobiliteitsinstituut, onafhankelijk maar onder gezag. Het KiM gaat uit van een stijging van de mobiliteit in 2008 met 1%. Wat is waar? Ik heb het CBS gevraagd de cijfers te valideren en de verschillen te onderzoeken, zodat wij in ieder geval weten hoe het precies zit. Wij moeten ons immers niet rijk rekenen waar dat niet op z'n plaats is. De heer Van der Staaij heeft echter gelijk als hij stelt dat de SWOV en andere instituten hebben gesteld dat je de cijfers over de verkeersveiligheid moet afzetten tegen andere cijfers, en dat je je niet in slaap moet laten sussen. Wij moeten door de cijfers heen blijven kijken. Ik blijf echter voorshands optimistisch over het feit dat er weer sprake is van een behoorlijke daling. Ik hoop altijd op een daling, maar ik kan niet verhelen dat ik altijd bang ben dat het niet beter is geworden. Hoe meer laaghangend fruit je hebt geplukt, hoe moeilijker het is het elk jaar nóg beter te doen. Er zal vast een jaar komen waarin wij deze mooie beweging niet zien, maar wij verzetten ons daartegen uiteraard met hand en tand.

Over het wetsvoorstel over apk in het buitenland heeft de heer De Rouwe vragen gesteld. Het wetsvoorstel wordt op dit moment voorbereid. Ik zal de Kamer dit wetsvoorstel spoedig kunnen aanbieden. De planning sluit aan bij de eerst mogelijke datum van een apk in het buitenland, te weten 1 januari 2011 in Spanje.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de kwantiteit en de kwaliteit van de antwoorden. Zij geven mij geen aanleiding tot nadere beraadslaging. Ik kom nog terug op twee punten.

Ik heb de discussie gevolgd over de elektrische scooter. Er is gesproken over de vraag of er geluid moet worden ingebracht, juist omdat die scooter zo stil is. Ik vind het vreemd dat het in deze discussie steeds gaat over anderen die door middel van flitsen of signalen zo'n ding moeten zien aankomen. Laten wij niet vergeten dat de bestuurder van zo'n scooter vooral zelf verantwoordelijk is. Het lijkt mij niet goed als wij de knalpijpen onder scooters gaan promoten om vervolgens tegen slachtoffers te kunnen zeggen dat zij de scooter hadden kunnen horen aankomen. Die kant is mijns inziens onderbelicht gebleven in de discussie die hierover tijdens dit debat heeft plaatsgevonden.

Ik zie met belangstelling de discussie tegemoet van dit najaar over het asoslot en de voorstellen die de CDA-fractie op dit punt heeft gedaan. De minister stelt dat hij met de grote partijen beziet welke mogelijkheden de markt al biedt. Hij heeft het daarbij op dit moment nadrukkelijk alleen over snelheid. Ik sluit niet uit dat de CDA-fractie in een nadere beraadslaging zal pleiten voor een verbreding in dit verband. Ik realiseer mij dat het hierbij gaat om nieuwe technieken. Ik denk dat er mogelijkheden zijn om met prijsvragen te werken of om de markt te vragen om ideeën. Op die manier kunnen wij deze techniek mijns inziens nadrukkelijker en breder inzetten. Ik ben ervan overtuigd dat de technieken los al wel bestaan.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Ook ik dank de minister voor de uitgebreide beantwoording. Goed verkeersveiligheidsbeleid begint mijns inziens bij goede monitoring en een goede analyse van wat er aan de hand is. Het is mooi dat er op het punt van Duurzaam Veilig wordt bezien hoe effectief de maatregelen zijn. Ik pleit ervoor om hetzelfde te doen rond

de stijgende aantallen verkeersgewonden onder fietsers. Laten wij eens goed bekijken wat er achter dit stijgende cijfer zit. Zolang niet duidelijk is wat de oorzaak is, is het moeilijk om een uitgebreid pakket veiligheidsmaatregelen te bedenken. Wellicht kan de minister hierop kort ingaan. Het is goed dat de minister met zijn collega van Justitie gaat spreken over een aantal zaken dat aan de orde is gekomen, zaken die wel te maken hebben met de verkeersveiligheid maar niet helemaal of helemaal niet op zijn terrein liggen. Andere ministeries hebben ook raakvlakken met dit terrein. Ik noem het ministerie van Volksgezondheid en het ministerie van Binnenlandse Zaken. Wie is eigenlijk eindverantwoordelijk voor het dossier verkeersveiligheid? Is de minister van Verkeer op dit punt de coördinerend bewindspersoon? Volgens mij is het bovendien goed als wij van de minister een reactie krijgen op de wat meer algemene opmerking van de Vereniging Verkeersslachtoffers.

Ik heb twee suggesties gedaan waarbij de vraag een rol speelt of wij zaken direct moeten voorschrijven of eerst moeten stimuleren, namelijk de suggestie om een veiligheidshamer verplicht te stellen en de suggestie om het kijken naar films op dvd tijdens het rijden te verbieden. Ik vind alle wegen prachtig die je kunt bewandelen om dit type zaken te stimuleren. Mijns inziens blijft er echter een groep over die het niet wil of niet doet. Voor die gevallen is een stok achter de deur nodig. Is handhaving daarbij het grootste probleem? Wellicht is dit te combineren met de harde aanpak van de hufters. Als die toch al worden aangehouden wegens onverantwoord hard rijden of bumperkleven, kan er gelijk naar dit type zaken worden gekeken. In een programma als Wegpiraten kijken pedagogisch ingestelde agenten gelijk naar wat andere zaken. Op die manier kun je komen tot een boodschappenlijstje bekeuringen die in één keer kunnen worden afgerekend. Zo komen wellicht ook de progressieve boetes in beeld waarover is gesproken.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik begrijp dat de minister een aantal vragen, onder andere van mij, met zijn collega's moet bespreken. Ik heb in dit verband onder andere gesproken over progressieve boetes en over het proces-verbaal dat wordt opgesteld als er sprake is van een slachtoffer. Ik ga ervan uit dat wij antwoorden krijgen op de gestelde vragen nadat de minister die met zijn collega's heeft besproken. Voor het overige ben ik tevreden met de antwoorden die de minister heeft gegeven.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn vele toezeggingen. De manier waarop de heer De Rouwe reageerde op mijn opmerkingen over de elektrische scooters vind ik wat flauw. Ik heb gesproken over bijvoorbeeld visueel gehandicapten, voor wie deze nieuwe techniek een probleem kan opleveren. Ik heb vervolgens gesuggereerd om sowieso de positie van visueel gehandicapten in het verkeer nog eens tegen het licht te houden. Ik hoor van hen dat zij bij de elektrische scooters ook op een andere manier geholpen zouden kunnen worden en dat zij zich daarmee beter kunnen voortbewegen in het verkeer. Ik wil daarom graag de organisatie van visueel gehandicapten met het ministerie van Verkeer en Waterstaat in verbinding laten treden. De minister gaat spreken met de Bond van Verzekeraars. Wellicht kan hij vragen of men bereid is om er gevolgen aan te verbinden als blijkt dat een auto die bij een ongeluk betrokken was, was uitgeleend aan iemand zonder rijbevoegdheid.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Ook ik dank de minister voor de beantwoording van de vragen. Ik heb gesproken over een aparte strook voor vrachtwagens. Kan de minister daarop reageren? Verder heb ik begrepen dat de invloed van drugs op de verkeersveiligheid tijdens een apart AO zal worden besproken. Kan daarbij ook medicijngebruik worden betrokken?

Een op de vijf Nederlanders blijkt een medicijn te slikken dat een ernstige negatieve invloed op de rijvaardigheid heeft.

Een suggestie die mijn voorganger steeds heeft herhaald, is om auto's met de veiligheid bevorderende systemen vrij te stellen van bpm. Deze vrijstelling kan in plaats van de CO₂-heffing komen. Van CO₂ gaat niemand dood, maar door een gebrek aan de veiligheid bevorderende systemen wel.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik dank de minister voor de uitvoerige beantwoording. Ik dank hem ook voor de toezegging op het terrein van de export van kennis. Nederland moet actief met het buitenland in contact treden. Mijns inziens ligt er hierbij ook een taak voor Ontwikkelingssamenwerking. Is er op dit punt sprake van een gericht beleid? De minister noemde zelf in dit verband Zuid-Afrika. Ik heb begrepen dat er in het verleden met Zuid-Afrika op dit punt een relatie was, maar dat dit contact verloren is gegaan. Het is mijns inziens wenselijk om op dit punt een gericht beleid te voeren.

In de brief over alcohol in het verkeer schrijft de minister dat de situatie in werkelijkheid waarschijnlijk ernstiger is dan uit de cijfers blijkt. Het aantal slachtoffers van verkeersongelukken waarbij alcohol een rol heeft gespeeld, ligt hoger omdat het alcoholgebruik niet altijd ter plekke wordt geregistreerd door de politie. Hoe kunnen deze registratie en de betrouwbaarheid van de cijfers worden verbeterd?

Ook vandaag kwamen de hesjes, de hamers, de gevarendriehoeken en de verbandtrommels weer aan de orde. Op dit punt is geen enkele sprake van Europees beleid. Regelingen rond gevarendriehoeken en hesjes verschillen per land enorm. Zelfs in landen waar de aanwezigheid van deze zaken verplicht is, geldt die verplichting niet onder alle omstandigheden en alleen op een bepaald type wegen. Wat is wenselijk, nog los van verplichtingen? Wat is aangetoond nuttig? Is er wellicht een gemeenschappelijke Europese veilig-op-wegcampagne nodig? Het gaat nu de ene keer over de gevarendriehoek, de andere keer over hesjes. Dit beleid is nu te gefragmenteerd.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de woordvoerders voor de appreciatie van het debat. Ik ben het met de heer De Rouwe eens dat er een kernverantwoordelijkheid ligt bij de bestuurder van de elektrische scooter. Het lijkt mij dat je op een elektrisch voertuig gemakkelijker signalen kunt oppikken. Vlak voor het zomerreces is de campagne voor elektrisch rijden van het ministerie van Verkeer en Waterstaat begonnen. Wij hadden die dag een zeer lange ministerraad gehad, de zon scheen lekker en het verlangen naar vakantie was groot. Toen dacht ik: ik pak die kans op de elektrische snorfiets en tuf lekker terug naar het Binnenhof. Ik heb toen gemerkt dat je veel meer hoort doordat het geknetter van de motor onder je is verdwenen. Kortom, je hoort veel meer van de geluiden om je heen. Dat wil echter niet zeggen dat er geen uitdagingen meer zijn. Het maakt namelijk wel degelijk een groot verschil als wij straks auto's en scooters niet meer horen, zeker als de elektrische voertuigen zullen worden opgeschaald. Zowel de bestuurder als de omstanders zullen daaraan moeten wennen. Dit vereist voorlichting. De bestuurder moet ervan doordrongen raken dat mensen hem niet meer vanzelf horen. Het lijkt mij interessant om te bezien of met bepaalde hulpmiddelen hieraan iets kan worden gedaan. Hiervoor hebben wij echter de Europese Unie nodig. Niet iedere snorfiets hoeft een piepfiets te worden. Wellicht is er iets te doen met ledverlichting, die bijna geen stroom kost. Het lijkt mij in ieder geval goed om aandacht te hebben voor deze zaak. Wij moeten voorkomen dat een goede technologische ontwikkeling heel akelige consequenties heeft.

De **voorzitter**: Ik merk op dat wij deze ochtend tijdens de procedurevergadering hebben besloten een apart algemeen overleg te houden over elektrische voertuigen.

Minister **Eurlings**: Heel goed.

Ik kom op het asoslot. Ik zeg de heer De Rouwe toe dat wij dit punt niet tot snelheid beperken. Wij bezien dit zeker in een breder verband, maar wij moeten wel ergens beginnen. Daarom richten wij ons eerst op snelheid. Er is echter sprake van een fasering. Op een gegeven moment zullen wij bezien hoe wij ander ongewenst gedrag met dit type technologische aanpassingen kunnen voorkomen.

De heer Jansen vraagt terecht naar de achtergronden van de stijging van het aantal gewonden onder de groep fietsende verkeersdeelnemers. Wij nemen dit met de Fietsersbond op en bezien hoe wij tot een nadere analyse kunnen komen. Ik kom hierop graag terug.

De vraag is niet of het kijken naar film op dvd tijdens het rijden gevaarlijk is. Dat is namelijk gevaarlijk en dat moeten bestuurders niet doen. De vraag is echter of er extra regelgeving nodig is om dit type zaken te verbieden. Mede namens het ministerie van Justitie stel ik dat wij ernaar streven om alleen regels te stellen als wij die ook kunnen handhaven. De pakkans bij dit type maatregelen is gigantisch klein. Ik wil de heer De Rouwe echter op dit punt toch tegemoetkomen. Hij noemde de casus van een asociale rijder die wordt aangehouden. Als in zo'n situatie blijkt dat er op het dashboard een dvd wordt afgespeeld, wordt de bestuurder ook op dat feit gepakt. In de Wegenverkeerswet 1994 staat namelijk onder punt 1.1, gedragsregels, onder artikel 5: «Het is eenieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt of kan worden veroorzaakt of dat verkeer op de weg wordt of kan worden gehinderd». Dit is in de geschetste situatie het punt op grond waarvan een asociale bestuurder kan worden aangepakt. Ook hierbij is de lijn: geen dvd's afspelen tijdens het rijden, punt! Het klinkt heel dapper om hiervoor een extra wet te maken, maar zo'n wet is erg moeilijk handhaafbaar. Op grond van de genoemde kapstokwetgeving kan dergelijk gedrag toch worden aangepakt.

De bewustwording van zaken als het geen films op dvd kijken onder het rijden, maar ook het in de auto hebben van zaken als de veiligheidshamer en de gevarendriehoek, en meer in het algemeen: «rijd met je verstand», willen wij in één campagne onder de aandacht brengen. Er zal daarbij dus geen sprake zijn van versnippering, maar al deze dingen waaraan mensen zelf moeten denken, worden in één campagne benadrukt. Ook zal worden benadrukt dat ze op basis van een kapstokartikel wel degelijk strafbaar zijn als zij betrappt worden op bijvoorbeeld het kijken naar film tijdens het rijden. Men moet niet denken dat dit tegenwoordig kan. Ik kom hierop graag nader terug als deze campagne verder is uitgewerkt.

Ik voel mijzelf de eerstverantwoordelijke bewindspersoon voor verkeersveiligheid, maar wellicht ga ik nu mijn boekje te buiten. Ik voer over dit onderwerp veel debatten. Veel heeft daarbij te maken met verkeersregels en gedrag in het verkeer. Bij justitiële zaken is het ministerie van Justitie echter uiteraard het eerstverantwoordelijke ministerie. Er heeft op dit punt geen overdracht van bevoegdheden plaatsgevonden. Mijns inziens zijn de minister van Verkeer en de minister van Justitie, in deze volgorde, de meest betrokken bewindspersonen op het gebied van de verkeersveiligheid. Op het snijvlak gebeurt erg veel. Bijvoorbeeld bij de aanpak van drugs hebben wij Justitie keihard nodig. Samen moeten wij een aanpak vormgeven. Hoe gaan we dat doen, hoe houden wij de aanpak juridisch houdbaar en hoe zorgen wij voor een instrument dat op draagvlak kan rekenen? Ik vind dit van belang en zal daarom alle punten die in dit verband aan de orde zijn geweest, graag aanreiken aan de minister van Justitie. Hij zal de Kamer de antwoorden op deze vragen moeten leveren. Ik kan mij echter zomaar voorstellen dat de commissie bij een volgend

debat in dit verband ook de minister van Justitie uitnodigt. Op die manier kan de Kamer mij en hem in interactie bevragen over dit type zaken.

De heer **Aptroot** (VVD): Wij hebben de tip goed gehoord.

Minister **Eurlings**: Heel goed.

Ik kom op de mogelijkheden om met slechte ogen te blijven autorijden. Zeer recent heb ik de mogelijkheden geboden om auto te rijden met een bioptische telescoop. Ik heb de Kamer daarover bericht. Verder verwacht ik dat de Europese regels op het terrein van autorijden met oogafwijkingen worden versoepeld. Onder andere Nederland heeft daarop aangedrongen. Ik zeg hierbij direct dat een verruiming van de mogelijkheden goed is, maar dat te ruime mogelijkheden moeten worden voorkomen. De verkeersveiligheid blijft uiteraard vooropstaan. Iemand die met een bioptische telescoop wil gaan rijden, zal allereerst een rijtest moeten ondergaan bij het CBR om te bewijzen dat hij geen groter risico vormt in het verkeer. Ik zie dit als een begin. Ik vind het goed dat wij deze stap in Nederland en in Europa hebben kunnen zetten. Velen hebben hierop aangedrongen. Ik krijg hierover veel brieven; mensen klagen dat zij niet meer mogen rijden. Ik benadruk daarbij altijd ook het bredere belang van de verkeersveiligheid. Wij kunnen proberen op dit punt verder te komen, maar wij gaan niet te ver. De Kamer zal het op dat punt met mij eens zijn.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik ben heel blij met dit antwoord, maar dit is niet de kwestie waarop ik heb gedoeld. Ik hoor bijvoorbeeld van Viziris dat er nog steeds zebapaden met verkeerslichten worden aangelegd zonder verklikkers. Ik doelde dus meer op een evaluatie van de vraag of alles wel goed gaat voor visueel gehandicapten bij de aanleg van zaken.

Minister **Eurlings**: Dat is helder. Ik neem dit met Viziris op en zal bezien wat er aan de hand is. Het moet standaard worden dat deze voorzieningen worden getroffen. Ik neem contact op en wij zullen bezien wat wij extra kunnen doen.

Excuses voor het feit dat ik de vraag van de heer De Mos over de vrachtautostroken niet in de eerste termijn heb beantwoord. Ik vond en vind de heer Madlener inderdaad een vriendelijke kerel. Ik had echter nog een andere, inhoudelijke reden om op dit punt niet te negatief te reageren. Rotterdam, de economische motor bij uitstek – ik denk daarbij ook aan de Tweede Maasvlakte – loopt helemaal vast als wij geen maatregelen nemen. Bij de verkenning voor de «Ruit» van Rotterdam bezien wij ook of het zinnig is om op bepaalde plekken een strook voor vrachtauto's aan te leggen. Wij moeten daarnaar wel kijken, want wij moeten voorkomen dat op plekken waar te weinig capaciteit is en vaak files staan, een strook voor vrachtauto's altijd leegstaat. Een vrachtautostrook kan dus zin hebben, maar alleen op plaatsten waar de vrachtautostroom zo groot is dat zo'n doelgroepenstrook bijna continu redelijk is gevuld. Daarbij moet ook worden bedacht dat auto's moeten kunnen afslaan en de vrachtautostroom dus moeten kunnen snijden. Zo'n strook vergt dus nogal wat infrastructurele maatregelen. In de verkenning voor de Ruit van Rotterdam is echter expliciet aandacht voor een doelgroepenstrook voor vrachtauto's. In die regio is zo'n strook het meest kansrijk omdat daar veel vrachtwagens vanaf de haven naar het achterland rijden. Als de verkenning over de Ruit van Rotterdam naar de Kamer komt, zal daarop worden ingegaan.

Over het medicijngebruik hebben wij eerder gesproken. Enerzijds hebben veel medicijnen inderdaad een versuffend effect. Anderzijds hebben wij te maken met zo'n grote diversiteit aan medicijnen, dat wetgeving en controle op dit punt erg moeilijk is. Wij hebben tijdens de debatten hierover gewezen op het belang van goede voorlichting. Ik kom hierop graag nader terug in het kader van het algemeen overleg dat voor begin

november gepland staat. Ik zal proberen op tijd, uiterlijk eind oktober een bericht hierover naar de Kamer te sturen.

Als wij met ons beleid kunnen doorpakken, zal de bpm niet alleen worden afgeschaft voor voertuigen met veiligheidssystemen, maar voor alle voertuigen. De bpm wordt namelijk afgeschaft. Dat is het mooie van Anders Betalen voor Mobiliteit. Dus ook voor voertuigen met veiligheidssystemen zal dus stap voor stap de bpm afnemen. Deze veiligheidssystemen zullen steeds minder worden belast en daardoor toegankelijker worden.

Al eerder is met de Kamer gewisseld dat post mortem onderzoek nodig is als wij de registratie van alcoholslachtoffers in het verkeer echt willen verbeteren. Daarbij hoort een debat over medisch-ethische zaken. Er is bij dit debat sprake van verschillende opvattingen. Ik constateer slechts dat men dergelijk onderzoek in Nederland in het algemeen buitenproportioneel vindt en een aantasting van de integriteit van het menselijk lichaam. Ik zeg daarbij, ook in het kader van de drugs, dat wij de ervaringsgegevens in Nederland als één beeld opvatten. Tegelijkertijd kijk ik naar wat wordt aangetroffen in landen waar men wel het post mortem onderzoek doet. Het beeld is dat er minimaal 80 verkeersslachtoffers per jaar gerelateerd zijn aan drugsgebruik. Dat cijfer is tot stand gekomen doordat onze gegevens op ongeveer 80 uitkomen. Tegelijkertijd komt het percentage drugsgerelateerde dodelijke slachtoffers in Australië, vertaald naar de Nederlandse situatie, eerder op 200 dan op 80 uit. In Australië doet men wél post mortem onderzoek. Daarom ga ik ervan uit dat 80 het minimumaantal is. De cijfers uit landen die wel post mortem onderzoek doen, betrek ik dus bij het debat hierover in ons land. Tot nu toe bestaat er in ons land om medisch-ethische redenen echter geen mogelijkheid voor het doen van post mortem onderzoek. Ik zeg nogmaals toe dat in de brede campagne over rijden met je verstand tal van elementen die nu genoemd zijn, worden meegenomen.

De minister voor Ontwikkelingssamenwerking bepaalt welke landen samenwerking op het gebied van verkeersveiligheid het meest nodig hebben. Dat wil niet zeggen dat er niet gesproken wordt over verkeersveiligheid als de minister van Transport van Zuid-Afrika, de heer Radebe, op bezoek is. Als hij informatie van ons wil, krijgt hij die direct. Ik kom graag, voorafgaand aan het debat in november, schriftelijk terug op de vraag hoe het proces is dat op dit moment leidt tot de keuze van de landen.

De **voorzitter**: De elf toezeggingen die zijn gedaan, zal ik niet voorlezen, maar zullen worden toegevoegd aan het verslag. Daarop kan zo nodig worden gereageerd. De toezeggingen zijn ook te lezen op de openbare site van de Tweede Kamer.

Toezeggingen

- De minister zal de Kamer na zijn overleg met betrokken partijen in oktober 2009 informeren over het onderzoek naar de mogelijkheden om het bezit van een kenteken te koppelen aan het bezit van een rijbewijs.
- De vragen van de commissie VW inzake rij-ontzeggingen (29 mei 2009) zal de minister op korte termijn beantwoorden.
- De minister zal zijn ambtsgenoot van Justitie vragen de Kamer te informeren over de mogelijkheden voor integrale nazorg voor verkeersslachtoffers, het van recidive afhankelijk maken van de hoogte van verkeersboetes, de snellere afhandeling van strafzaken verbonden aan verkeersovertredingen en het opmaken van een proces-verbaal, handhaving in 30 en 50 km/h gebieden, administratiekosten bij boetes en het verstrekken van een kopie daarvan aan het slachtoffer na verkeersongevallen.
- De voor de invoering van het verbod op het doorsnijden van een rouwstoet benodigde wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 komt in

februari 2010 naar de Kamer. De minister zal de mogelijkheden om dit te versnellen bezien.

- De minister zal de Kamer vóór 1 januari 2010 informeren over de mogelijkheden om hufterig verkeersgedrag aan te pakken, bijvoorbeeld via het Asoslot.
- De wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de toelating van de Segway tot de openbare weg komt in oktober 2009 naar de Kamer.
- De minister komt schriftelijk terug op de vraag over de noodzaak tot het wettelijk verplicht stellen van veiligheidsmiddelen als veiligheidshesjes en -hamers in auto's.
- Op de vragen over kosteneffectiviteit van maatregelen zal de minister, na overleg met de verschillende betrokken instanties, schriftelijk terugkomen.
- Mogelijkheden voor het uitlezen van de blackbox van auto's in het kader van het vaststellen van de schuldvraag in relatie tot het uitkeren van schadevergoedingen aan slachtoffers zal de minister bespreken met de Bond van Verzekeraars. Over de resultaten daarvan zal de minister de Kamer informeren.
- Het wetsvoorstel strekkende tot het mogelijk maken van het laten uitvoeren van APK in het buitenland komt zo spoedig mogelijk naar de Kamer.
- De minister komt schriftelijk terug op de oorzaken voor de stijging van het aantal fietsgewonden, na overleg met de Fietsersbond.
- Op de vragen over de keuze van derde landen die in aanmerking komen voor kennisuitwisselingsprogramma's op het terrein van verkeersveiligheid komt de minister schriftelijk terug.