

Vergaderjaar 2007–2008

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 119

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 8 augustus 2008

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

² Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), ondervoorzitter, Schreijer-Pierik (CDA), voorzitter, Atsma (CDA), Van Gent (GroenLinks), Poppe (SP), Waalkens (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Jager (CDA), Ormel (CDA), Koopmans (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Van Dijken (PvdA), Neppéus (VVD), Jansen (SP), Jacobi (PvdA), Cramer (ChristenUnie), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Vermeij (PvdA), Zijlstra (VVD), Thieme (PvdD) en Polderman (SP).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Mastwijk (CDA), Ten Hoopen (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Luijben (SP), Tang (PvdA), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Biskop (CDA), Koşer Kaya (D66), Van Leeuwen (SP), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Eijssink (PvdA), Depla (PvdA), Van Baalen (VVD), Kant (SP), Blom (PvdA), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Brinkman (PVV), Kuiken (PvdA), Ten Broeke (VVD), Ouwehand (PvdD) en Lempens (SP).

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit² hebben op 25 juni 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat (VW) over onderzoek land- en bosbouwtrekkers d.d. 23 april 2008 (31 200-XII, nr. 78);**
- **de brief van de minister van VW over aantal verkeersdoden in 2007 d.d. 24 april 2008 (29 398, nr. 90);**
- **de brief van de minister van VW over het conceptrapport raambediening en deurvergrendeling d.d. 26 april 2008 (29 398, nr. 91);**
- **de brief van de minister van VW over fietsverlichting d.d. 9 mei 2008 (29 398, nr. 92);**
- **het ontwerpbesluit Wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Voertuigreglement in verband met het toestaan van fietsverlichting die niet op de fiets is bevestigd (29 398, nr. 95);**
- **de brief van de minister van VW over samenloop puntenstelsel met beginrijbewijs d.d. 19 juni 2008 (30 324, nr. 20);**
- **de brief van de minister van VW over maximumsnelheid caravans d.d. 20 juni 2008 (29 398, nr. 98);**
- **de brief van de minister van VW houdende Voorhang ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Voertuigreglement in verband met het gebruik van optische en geluidssignalen d.d. 23 juni 2008 (29 398, nr. 99);**
- **de brief van de minister van VW inzake CBR en bloedtest d.d. 16 april 2008 (29 398, nr. 87);**
- **de brief van de minister van VW houdende beantwoording vragen naar aanleiding van voorhangprocedure met betrekking tot het Besluit houdende wijziging van het reglement rijbewijzen in verband met de uitvoering van twee nieuwe educatieve maatregelen d.d. 22 april 2008 (29 398, nr. 89);**
- **de brief van de minister van VW houdende antwoorden op de commissievragen 1 tot en met 23 over het CBR d.d. 18 juni 2008 (29 398, nr. 96).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **De Rouwe** (CDA) constateert dat het aantal verkeersslachtoffers daalt, maar dat het aantal gewonden behoorlijk stijgt. Hoe staat het met het nationaal monument voor verkeersslachtoffers? Er is veel werk in uitvoering om de verkeersveiligheid te verbeteren, zoals het alcoholslot, de drugstest, de infrastructuur, het puntenrijbewijs en educatieve maatregelen. Na evaluatie kunnen de maatregelen worden bijgesteld.

In de huidige plannen zal het aantal slachtoffers in 2020 op 580 uitkomen. Deze doelstelling is door de Kamer vastgesteld. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft al een reactie gegeven op het nog te publiceren Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020 en pleit voor een bijstelling van deze doelstelling. Wanneer komt het plan, waarvan de inhoud kennelijk al bekend is, naar de Kamer? Hoe betrouwbaar zijn de cijfers? Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de SWOV constateren dat de registratiegraad in de laatste jaren is afgenomen. Niet elk politiekorps meldt op basis van gelijke normen alcoholovertredingen aan bij het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). In een van de provincies worden de gegevens doorgestuurd naar het CBR voor een onderzoek naar de Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer (EMA) en in een andere regio hoeft men slechts een boete te betalen. Klopt dit en is hier sprake van rechtsongelijkheid?

Een te hoge snelheid is mede oorzaak van ongevallen. Naast handhaving kan een goede informatievoorziening over de toegestane snelheid bijdragen aan beter gedrag. Het systeem SpeedAlerttm is een instrument dat via de navigatieapparatuur waarschuwt voor snelheidsovertredingen. Er moet actie genomen worden om dit instrument (onverplicht) in te voeren, zodat goedwillende automobilisten tijdig gewaarschuwd worden. Deze mogelijkheid moet hoger op de agenda komen. Er wordt al lang over gesproken, maar er is nog geen concreet voorstel gedaan.

Aan voertuigen moeten hogere technische eisen gesteld worden. De minister heeft toegezegd om het verzoek van het CDA om vanaf 2011 standaard een bandenspanningsmeter in elke nieuwe auto op te nemen, op de Europese agenda te plaatsen. Is dit op de agenda gezet en wat zijn de reacties? Tevens wordt voorgesteld aan de Europese agenda nieuwe technieken toe te voegen, zoals raambediening, buitenairbags en verlichting.

Het onderzoek naar ongevallen rond landbouwvoertuigen is duidelijk en helder. Tieners mogen nu onvoorwaardelijk op trekkercombinaties rijden, terwijl deze bijna net zo zwaar zijn als vrachtwagens. Jongeren zijn vaker betrokken bij trekkerongevallen. Hier moet een geleidende leeftijdschaal ingevoerd worden, zoals bij het rijden op bromfietsen. Hiervoor is de minimumleeftijd 16 jaar, voor motoren 18 jaar en voor hele zware motoren 21 jaar. De resultaten van het onderzoek van VVN en de Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland (LTO) naar verbeteringen worden direct na de zomer verwacht.

Beginnende bestuurders kunnen het rijbewijs kwijtraken als zij in vijf jaar tot drie keer toe door de rechter zijn veroordeeld voor een grove overtreding. Het gaat niet om een snelheidsovertreding, maar om een overtreding met dodelijk gevolg. Als men drie keer in vijf jaar voor de rechter verschijnt, gaat het om de categorie die de minister betitelt als «hufters» in het verkeer. Hieraan moet de minister iets doen. Een ervaren automobilist met het puntenrijbewijs raakt al na twee overtredingen het rijbewijs kwijt, terwijl beginnende rijders pas bij drie zware overtredingen en een veroordeling door de rechter mogelijk hun rijbewijs kwijtraken. Voorgesteld wordt om niet na drie, maar na twee grove overtredingen het rijbewijs ongeldig te verklaren. Asociaal rijden moet onder het puntenrijbewijs gebracht worden, want dit is de oorzaak voor files, slachtoffers en milieu-

druk. Het kabinet heeft een onderzoek ingesteld nadat hierover een motie is aangenomen. Voorgesteld wordt om kentekens te registreren wanneer het rijbewijs is afgenomen. Op deze wijze kan voorkomen worden dat iemand die een dodelijk verkeersongeval heeft veroorzaakt, opnieuw met alcohol op achter het stuur gaat zitten. Kan de minister bekijken of dit voorstel juridisch haalbaar is?

De optische geluidssignalen van hulpdiensten zullen worden veranderd. Er ontstaat vaak chaos op de wegen wanneer een automobilist plotseling een auto met zwaailicht in zijn spiegel ziet verschijnen. De gedragsregels voor automobilisten bij het passeren van auto's van hulpdiensten met zwaailichten, moeten verduidelijkt worden, want nu raken mensen in paniek omdat zij niet weten wat te doen. De minister stelt voor het geluidssignaal van de brandweer te verhogen, maar brandweermensen hebben in het kader van arbeidsomstandigheden problemen met het harde geluid. Er vindt in de regio Utrecht een proef plaats waarbij bestuurders via de radio met een signaal gewaarschuwd worden voor een passerende ambulance. Steunt de minister dit initiatief?

Ten slotte bepleit de heer De Rouwe om de rouwstoet in het verkeer weer voorrang te geven. Alle auto's van de rouwstoet moeten wel herkenbaar zijn door middel van een zwart vlaggetje. Nu ontstaan er onprettige situaties in het verkeer wanneer andere auto's zich in een rouwstoet mengen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA) vindt het jammer dat het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020 nog niet beschikbaar is, omdat op basis hiervan op hoofdlijnen gediscussieerd kan worden. Zonder extra maatregelen zal het doel van 580 verkeersdoden uit de nota Mobiliteit waarschijnlijk wel gehaald worden, maar met extra maatregelen is 500 en zelfs nog minder mogelijk volgens het rapport van de SWOV. Een integrale aanpak van de infrastructuur kan een grote verbetering betekenen. De minister moet op het dossier verkeersveiligheid uiterst ambitieus zijn. In Limburg is vorig jaar het dodental gestegen, met name door het gedrag van jonge jongens die, eenmaal in het bezit van een rijbewijs, het gaspedaal diep indrukken of onder invloed van alcohol rijden. Hoe zit het met de voornemens om voor jongeren begeleid rijden in te voeren?

De voorzitter van VVN praat met de brancheorganisaties en boeren om een oplossing te vinden voor het rijden met tractoren. Voorgesteld wordt een matrix op te stellen waarbij per voertuigsoort wordt bepaald hoe oud de bestuurder moet zijn, wat de snelheid van het voertuig is en of een rijbewijs nodig is. Wanneer zijn de plannen hiervoor gereed? Ondersteunt de ChristenUnie nog steeds het voorstel om een tractorrijbewijs in te voeren en daarmee ook een kenteken voor tractoren?

Mevrouw Roefs heeft vernomen dat een brief over de kilometerheffing het ministerie gepasseerd zou zijn. Deze brief is nog niet bij de commissie bekend. Wanneer wordt deze brief aan de Kamer gestuurd?

Er is een ontwerpbesluit voor wijziging van het Reglement rijbewijzen ingediend. Hiervoor wordt geen voorhangprocedure gevolgd omdat, als de Europese richtlijn één op één wordt overgenomen, er geen besluit van de Kamer nodig is. Deze wijziging is echter niet één op één overgenomen, want er zit een verschil in de leeftijd waarop men een vrachtwagen mag besturen. In de Europese Unie is dat 18 jaar en in Nederland is dat hoger. Kan de minister dit besluit aan de Kamer toesturen? Hoe staat het met het onderzoek naar de dode hoek bij vrachtwagens? Worden ook de nieuwste technieken, zoals Leski hierbij betrokken?

Uit een ontvangen e-mail van een persoon die spreekt namens psychiaters die medische keuringen verrichten bij ernstige alcoholovertreeders, blijkt dat de beroepsgroep van mening is dat alcoholverslaafden niet in het alcoholslotprogramma moeten worden opgenomen. Er schijnt een keer contact te zijn geweest met het ministerie. Hoe wordt omgegaan met het alcoholslot?

Betonnen vangrails en baanafscheidings geven problemen bij ongelukken. Na een botsing kaatst de auto terug de weg op. Staal is beter, maar neemt meer ruimte in. Voor verbreding van wegen wordt daarom vaker voor beton gekozen. Kan de minister hier aandacht aan besteden in het kader van de veiligheid? Er is een bepaald type superrail Europees goedgekeurd, dat speciaal geschikt is voor vrachtwagens en autobussen bij viaducten en gevaarlijke locaties. Kan de minister hierop reageren?

De heer **De Krom** (VVD) wacht op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020 van de minister over het realiseren van de doelstellingen op het gebied van de verkeersveiligheid.

Het draagvlak onder burgers voor het verkeersbeleid en de handhaving daarvan speelt een grote rol. Uit een artikel in het personeelsblad «Geboeid» van de Rotterdamse politie blijkt dat agenten van mening zijn dat boetes enkel de staatskas spekken. De korpsleiding stelt vast dat de overheid bij de begrotingsbehandeling zelf de relatie heeft aangebracht tussen de verhoging van de boetes en de financiering van gratis schoolboeken in het voortgezet onderwijs. De politie ondervindt hierdoor problemen omdat de indruk bestaat dat boeteoplegging een doel op zich is geworden, terwijl het moet gaan om gedragsbeïnvloeding door het opleggen van een sanctie. De inkomsten van boetes worden gebruikt voor het dekken van overheidsuitgaven. Hogere boetes hebben niets met verkeersveiligheid te maken en daardoor is het maatschappelijk draagvlak voor handhaving van verkeersregels door middel van boetes flink afgenomen. De systemen van handhaving moeten goed werken. Onbehoorlijk en gevaarlijk verkeersgedrag mag gerust hoger beboet worden, maar situaties waar mensen zich niet in herkennen, zoals 's avonds met hoge snelheid over een weg rijden waar verder niemand te zien is, moeten niet aangepakt worden. Het gaat om het totaal. Waar de verkeersveiligheid in het geding is, moet strenger gehandhaafd worden, maar niet in onzinnige situaties.

Er bestaan misverstanden over de wijziging van de maximaal toegestane snelheid voor caravans. De regeling wordt veranderd, maar daarmee moet nu al rekening worden gehouden. Mensen die 90 km rijden, mogen daarom niet beboet worden. De heer De Krom steunt het voorstel van de Bond van Garagehouders (Bovag) om de geldigheid van het rijbewijs-B uit te breiden van een toegestaan gewichtmaximum van 3500 naar 4250 kg. Voor mensen met een kampeerauto lost dit veel problemen op. De derde Europese richtlijn Vakbekwaamheidseisen biedt de mogelijkheid tot privé-gebruik boven 3500 kg.

Wordt het verplicht voeren van licht overdag in Europees verband geregeld?

De heer De Krom stelt zich op het standpunt dat 16- of 17-jarigen niet op zware landbouwtrekkers mogen rijden.

Kan de minister iets zeggen over de handhaving en controle van de kilometerfraude? Het in Europees verband standaard inbouwen van veiligheidshamers in auto's is een goed idee, maar het moet niet verplicht worden?

De top drie van ergernissen in het verkeer bestaat uit bumperkleven, agressief rijgedrag en rijden onder invloed van alcohol. De Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB heeft rapporten opgesteld over ergernissen in de woonplaats. Op de eerste plaats staan te veel en te hoge verkeersdrempels. Dit wordt gevolgd door te weinig parkeergelegenheid en slecht afgestelde verkeerslichten. Het gaat om gemeentelijk beleid, maar hier moet serieus iets aan gedaan worden, ook voor gebruikers zoals politie en brandweer.

Uitgaande van de omgekeerde bewijslast bij kwetsbare verkeersdeelnemers kan het voorkomen dat, als een automobilist op een donkere weg een zwaar onder invloed verkerende fietser aanrijdt, er door het OM geen post mortemonderzoek wordt uitgevoerd voor het vaststellen van de

schuldvraag. Een dergelijk onderzoek vindt alleen plaats in het kader van opsporing en niet van waarheidsvinding. Ten gevolge hiervan kan de automobilist ten onrechte veroordeeld worden. Wat heeft het kabinet het afgelopen jaar aan deze onrechtvaardige situatie gedaan?

De heer **Roemer** (SP) vindt het een goede ontwikkeling dat er minder dodelijke verkeersslachtoffers vallen. Voor het doorzetten van deze lijn wordt veel verwacht van de strategische visie van de minister en van de gestelde ambities. Een zorgelijke ontwikkeling is de stijging van het aantal gewonden. Wanneer komen de strategische plannen?

De dode hoek bij vrachtauto's blijft een probleem, want het aantal slachtoffers is terug op het niveau van voor invoering van de dode hoekspiegel. Kan de minister opnieuw kijken naar geluidssystemen, zoals LISA-2-Alert? Er zijn voldoende dempmogelijkheden, zodat het geluid wel hoorbaar is op een meter afstand van de vrachtwagen en daarbuiten niet.

Er is een fileplan ontwikkeld om ongelukken op snelwegen te voorkomen. Om kop-staartbotsingen te voorkomen wordt voorgesteld het mistlicht te laten knipperen wanneer een automobilist heel hard remt. Kan de minister dit goedkope systeem onderzoeken? De plannen voor de kilometerheffing moeten opgeschort worden totdat dit onderzoek is afgerond.

De heer Roemer sluit zich aan bij opmerkingen van mevrouw Roefs over de mening van psychiaters inzake opname van alcoholverslaafden in het alcoholslotprogramma. De hele Kamer is van mening dat frequente alcoholisten en drugsgebruikers uit het verkeer geweerd moeten worden. Is de minister bereid in overleg met de Europese collega's de aanwezigheid van een veiligheidsraam op te nemen in de voertuigeisen? Er moet goede regelgeving komen voor de stadstrams. Hoeveer staat het hiermee? De minister zegt toe de veiligheid bij spoorwegovergangen op wegen te bestuderen. Kunnen hierbij ook de spoorwegovergangen op stations meegenomen worden?

Een van de belangrijkste punten van het project Duurzaam Veilig gaat over gedragsbeïnvloeding van automobilisten. Hoe staat het met de uitwerking van deze plannen per gemeente? Gaat de minister door met dit project?

Tijdens de hoorzitting en het vorige debat is gesproken over het tekort aan keuringsartsen. De minister reageert hier lauw op. Kan de minister een harde deadline aangeven wanneer dit tekort is weggewerkt? Mensen zijn al jaren het slachtoffer van kromme regels van het CBR over het verliezen van het rijbewijs vanwege gezondheidsredenen. Een persoon die door artsen gezond is verklaard maar niet is behandeld, krijgt zijn rijbewijs niet terug. Wat gaat de minister hieraan doen? De wachttijden van de rijexamens zijn teruggebracht, maar gezien enorme fluctuaties heeft het CBR het nieuwe systeem nog niet onder controle. Daarvan mogen de leerlingen niet de dupe worden. Het CBR streeft naar een wachttijd van zes weken. Als deze termijn wordt overschreden, moet het CBR de kosten vergoeden van extra lessen die men moet nemen ten gevolge van de langere wachttijd.

Er bestaan diverse klachten over het CBR, over examinatoren, lange wachttijden en onterecht bevoordelen van Rijopleiding in Stappenleerlingen (RIS-leerlingen). Los van de vraag of deze klachten terecht zijn, vraagt de heer Roemer de minister een onafhankelijke klachtencommissie in te stellen. De afhandeling van een bezwaar mag niet langer dan de wettelijk voorgeschreven termijnen in beslag nemen.

De heer **Van der Staaij** (SGP) stelt vast dat ondanks de gunstige ontwikkeling in 2007 iedere verkeersdode er een te veel is. Er is een zorgwekkende toename van het aantal ernstig gewonden. Het is een ethische plicht om de verkeersveiligheid te verbeteren en daarvoor alles te doen wat mogelijk is. Investeren in verkeersveiligheid is economisch gezien een goede investering. De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid

bedragen elk jaar 8 mld. tot 9 mld. en zijn drie tot vier keer zo hoog als de kosten van de filedruk. Nederland doet het goed op dit terrein, terwijl in de pers onlangs werd vermeld dat Nederland de EU-doelen voor het verminderen van het aantal verkeersdoden niet zal halen. Dat geeft een negatief signaal. Hoe zit dit precies? Zijn de doelen irrealistisch geformuleerd voor landen die in het verleden al veel hebben gedaan aan bestrijding van de verkeersonveiligheid? Er wordt met spanning op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020 gewacht. Waar wordt op ingezet en wat zijn de doelstellingen? De doelstellingen van de nota Mobiliteit, vermindering van het aantal verkeersdoden tot 580 in 2020, zouden te mager zijn. De SWOV heeft vastgesteld dat zonder aanvullende maatregelen het aantal verkeersdoden in 2020 op rond 500 uitkomt. Met aanvullende maatregelen kan dit aantal nog verder verlaagd worden. Kan er een aanscherping komen van de doelstellingen? Wordt ingegaan op de strategische opties die door de SWOV zijn voorgesteld? Er zijn kosteneffectieve voorstellen gedaan waarbij met een beperkt aantal maatregelen in 2020 het aantal doden tot 440 kan worden verminderd.

De heer Van der Staaij steunt de voornemens en initiatieven van VVN om in overleg met de sector het aantal doden door landbouwvoertuigen te verminderen. Wat is de beleidsvisie van de minister?

Een goede registratie is van groot belang. De registratiegraad van dodelijke ongevallen toont een dalende lijn, zowel bij SWOV als bij VVN. Er ontstaat een verschil tussen de door de politie geregistreerde verkeersdoden en het werkelijk aantal. De politie moet in beginsel alle verkeersdoden en ernstig gewonden registreren. Gaat de minister de kwaliteit van de registratiegraad snel aanpakken? Bij enkelvoudige ongevallen zijn misschien meer alcoholslachtoffers betrokken dan geregistreerd wordt. Kan de minister alle mogelijkheden bekijken om dit scherper te krijgen? De heer Van der Staaij sluit zich aan bij opmerkingen over de invoering van het alcoholslot en de kritische geluiden hierover van de verslavingszorg. Er moet voorkomen worden dat alcoholverslaafden aan het verkeer kunnen deelnemen. Met de alcoholpromillages waarmee gewerkt wordt, kan een groep verslaafden wel deelnemen aan de alcoholslotregeling. Dat het in het kader van een goed verkeersveiligheidsbeleid belangrijk is om op snelheid te controleren, onderschrijft de heer Van der Staaij, maar dit moet niet gebeuren op plaatsen waar sprake lijkt te zijn van onredelijkheid. Hij stelt voor, een aantal verkeerssituaties te evalueren.

Komt er een evaluatie van de gevolgen van het afschaffen van de voorrangsbepaling voor de rouwstoet?

Ten slotte vraagt de heer Van der Staaij of de minister meer kan doen aan de export van kennis op het terrein van verkeersveiligheid naar het buitenland, zoals China, Afrika en het Midden-Oosten? Door het verkeer vallen er in deze landen veel doden.

De heer **Madlener** (PVV) ontvangt veel signalen over onredelijkheid bij het opleggen van boetes voor snelheidsovertredingen aan gewone burgers, terwijl er soft wordt omgegaan met criminelen. Er moet daarom aandacht zijn voor de totale veiligheid in de samenleving. Verhoging van boetes leidt tot de veronderstelling dat dit gebeurt om de staatskas te spekken. Dat tast het gezag van de politie aan en is een verkeerd signaal. Het aantal verkeersdoden gaat al jaren omlaag. Dat geldt voor heel Europa en dat is te danken aan de auto-industrie en niet aan maatregelen die het kabinet heeft genomen. De kwetsbare deelnemers profiteren hier helaas minder van. De wegen zelf zorgen voor onveilige situaties. Filebestrijding en verkeersveiligheid gaan goed samen. Snelwegen zijn de veiligste wegen in Nederland. Er moet vooral geïnvesteerd worden in maatregelen voor provinciale en 80-kilometerwegen, zoals het plaatsen van een vangrail om grote dikke bomen. Door het scheiden van rijbanen op dit soort wegen wordt de verkeersveiligheid verder verhoogd.

Het gebruik van drugs in het verkeer moet aangepakt worden. Hoe staat het met de invoering van drugstesten? Het is een goed idee om een hamer in de auto te leggen om ramen te kunnen forceren bij onder water raken. Dat is een goedkope oplossing. Auto's kunnen ook zodanig aangepast worden, dat het elektronisch systeem wel blijft functioneren onder water.

Het voorrang verlenen aan rouwstoeten past bij de verwachtingen van mensen. Waarom is dat niet meer zo? Het is een sympathiek idee om dat te onderzoeken. De auto's moeten wel herkenbaar zijn.

De wachttijd bij het CBR mag maximaal drie weken bedragen. Hiervoor moeten de nodige maatregelen genomen worden. Het theoretisch rijexamen moet in het Nederlands afgelegd worden. Wil de minister ervoor zorgdragen dat het CBR zijn inspanningen staakt om dit in het Turks te doen?

De heer **Cramer** (ChristenUnie) vindt dat de eerste verantwoordelijkheid voor verkeersveilig gedrag bij de bestuurders ligt. Zij moeten hun snelheid aanpassen bij slecht weer en zich niet afhankelijk maken van veiligheidsmaatregelen zoals airbags. Het is goed dat het aantal verkeersdoden daalt, maar het zijn er nog steeds 791 teveel. Het aantal gewonden is gestegen met 7%. Dat zijn 1200 extra gewonden, waarmee het aantal terug is op het niveau van 2004. Kan de minister met een aangescherpte ambitie komen in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020? Het is zorgelijk dat het aantal doden onder jongeren fors is gestegen. Gaat de minister zich specifiek richten op jongere automobilisten? Hoe staat het met het bromfietsexamen? De Bovag meldt dat hier mogelijk een vertragung optreedt. Hoe staat het met de ongevallenregistratie? Wat is de stand van zaken van het project Kwaliteitsverbetering Registratie Verkeersongevallen in Nederland (KREVIN) dat gericht is op de verbetering van ongevallenregistratie door nieuwe technieken?

Op 1 april is de Aanwijzing Verkeersongevallen van het college van procureurs-generaal ingegaan. Dit leidt tot een betere registratie van vervolgbare ongevallen, maar de registratie van andere ongevallen wordt minimaal omdat dit geen kerntaak van de politie zou zijn. Wegbeheerders willen meer informatie en een hogere registratiegraad. Het Nationaal Mobiliteitsberaad is in gesprek over het verzamelen van data uit andere bronnen. De maatregel van de politie betekent ook dat slachtoffers niet altijd meer kunnen terugvallen op data die zijn vastgelegd door een onafhankelijke derde. Is deze aanwijzing wenselijk?

De heer Cramer sluit zich aan bij vragen over onderzoek en vervolging van ongevallen waarbij alcohol in het spel is en over het voorrang verlenen aan een rouwstoet.

Het aantal dodelijke slachtoffers met trekkers bedraagt ongeveer 18 per jaar. Dat lijkt in absolute zin niet hoog, maar relatief is het dat wel omdat er een klein aantal voertuigen bij betrokken is dat maar gedeeltelijk deelneemt aan het verkeer op de openbare weg. Dat geldt ook voor het aantal gewonden. Bij die categorie daalt het aantal slachtoffers niet. De meeste ongevallen ontstaan door het niet verlenen van voorrang. In deze categorie is de groep jongeren van 16 en 17 jaar sterk oververtegenwoordigd. Het CDA heeft onlangs voorgesteld de minimumleeftijd voor het besturen van zware landbouwtrekkers op de openbare weg te verhogen. Wat is de definitie van een zware trekker? Zware voertuigen worden vaak door jonge jongens bestuurd. Ook als jongeren pas vanaf hun achttiende op de openbare weg mogen rijden, gaat het nog steeds om zware combinaties met aanhanger van 10 tot 15 ton. Hiermee mag zonder rijbewijs op de weg worden gereden en zelfs het trekkerscertificaat is niet meer nodig. Het is belangrijk dat jongeren leren hoe zij met een trekker in het verkeer omgaan. Het huidige certificaat voor 16- en 17-jarigen is in feite alleen een arbotoets, terwijl straks voor het rijden met een bromfiets een examen verplicht wordt gesteld. Ook de Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland

(LTO) vindt het nuttig het certificaat aan te passen en mogelijk uit te bouwen naar een echt rijbewijs. Er zijn meer veiligheidsvoorzieningen nodig voor het deelnemen aan het openbare verkeer met grote voertuigen. Tractoren zijn niet verplicht een dode hoekspiegel te voeren of piepsignalen voort te brengen bij achteruitrijden. Wil de minister dit onderzoeken? Voor nieuwe trekkers zou invoering hiervan de moeite waard zijn.

Het grootste bezwaar voor het invoeren van een kenteken voor trekkers is de administratieve last. Het is van groot belang om de administratieve lasten te verminderen. Niettemin vindt ook de LTO het intussen een goed idee om op vrijwillige basis een kenteken in te voeren voor specifieke categorieën, waaraan rechten kunnen worden ontleend. De Cramer stelt voor om de maximumsnelheid voor trekkers met een kenteken te verhogen en deze ook toe te laten tot het openbare verkeer op doorgaande wegen, omdat handhaving mogelijk is. Door het invoeren van een kenteken kan de verzekering beter geregeld worden en kan er een, door veel boeren gewenste, landelijke regeling komen voor een ontheffing voor brede trekkers. Dat bespaart administratieve lasten, want nu kost elke ontheffing € 30. Is de minister bereid een vrijwillig kenteken en een kenteken voor nieuwe trekkers in te voeren, gekoppeld aan een snelheidsverhoging?

Antwoord van de minister

De **minister** erkent dat het economisch belang van verkeersveiligheid groot is, maar benadrukt dat ethische aspecten voorop blijven staan bij het bevorderen ervan. Hij bevestigt dat het voorgaande jaar het aantal verkeersslachtoffers is gedaald. Dit is een vierde achtereenvolgende daling en het zal steeds moeilijker worden dit resultaat elk jaar te verbeteren. Niettemin dient het verdriet en leed van achterblijvende familieleden en vrienden te motiveren om hieraan te blijven werken. In dit verband geeft hij aan dat het initiatief voor het oprichten van een verkeersmonument bij de Vereniging van Verkeersslachtoffers ligt. Het EU-doel voor daling van het aantal verkeersslachtoffers is min 50% in 2010 ten opzichte van begin 2000. Geen enkel land in de EU haalt deze doelstelling. In Europa was een stijging van 2% in 2007 zichtbaar ten opzichte van het jaar daarvoor en in Nederland was dat een daling van 3%. De aanbeveling van min 50% is een aanbeveling in EU-verband en niet in het kader van een richtlijn of iets dergelijks. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020 zal invulling geven aan een verdere verbetering. De visie zal na het zomerreces besproken worden. Met het opstellen van beleid wordt echter niet gewacht op de visie. Er is het laatste anderhalf jaar al veel in werking gezet om een betere prestatie in de toekomst mogelijk te maken. Om de doelstellingen te bereiken, wordt een aantal maatregelen genomen, te weten invoering van een vernieuwd rijexamen per 1 januari 2008, modernisering van de Algemene Periodieke Keuring (apk), het puntenrijbewijs voor alcohol (dat later naar meer deelterreinen wordt uitgebreid), de Wet rijonderricht motorvoertuigen, betere opleiders, alles rond auto te water, het aanpakken van drugs in het verkeer, alcoholslot plus pilot (het wetsontwerp komt eind 2008 naar de Kamer), campagnes rond vermoeidheid, doorgaande campagnes voor de BOB, fietsverlichting, et cetera. De ambitie voor 2020 zal aanmerkelijk worden aangescherpt. Om deze te kunnen realiseren, moet de discussie gaan over de grens tussen de verantwoordelijkheid van de overheid en de individuele verantwoordelijkheid en over de vraag tot hoever vrijheden beperkt kunnen worden. Naar aanleiding van de nota wordt met betrokken partners gediscussieerd over hoe men dit wil bereiken en wat het waard is, want de scherpe bijstelling van de ambitie moet wel geloofwaardig zijn. Het gaat om het maken van keuzes, over een pakket van maatregelen en daarbij spelen niet alleen financiële termen een rol.

De minister benadrukt dat de tot nu toe succesvolle aanpak wordt voortgezet. Er zal nog specifiekere worden ingezet op de bescherming van bepaalde groepen, zoals ouderen, kinderen en fietsers. Hierbij past het stevig aanpakken van hufters in het verkeer die zich nergens iets van aantrekken, en het aanpakken van alcohol- en drugsgebruik en agressief rijgedrag. Daarop zijn de educatieve maatregelen, het bestaande puntenrijbewijs voor jongeren en het rijbewijs voor iedereen gericht. De aanpak van de verkeersveiligheid is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle overheden. Zij zijn er vanaf het begin bij betrokken geweest. De strategie is in het Nationaal Mobiliteitsberaad besproken, maar ook met andere overheden, maatschappelijke organisaties en partijen die essentieel zijn bij de verdere uitwerking van de verkeersveiligheid, zoals de ouderenbonden en fietsersbonden.

De provincie Limburg voert overleg met de SWOV voor een diepte-onderzoek naar de oorzaken van de toename van het aantal slachtoffers. De toename is vooral zichtbaar bij bromfietsers en beginnende bestuurders. Het gedrag van jonge, beginnende bestuurders wordt hierbij betrokken. In verband hiermee signaleert de minister dat de ontwikkeling thans op een punt is aanbeland dat een verdere daling van het aantal verkeersslachtoffers niet meer vanzelfsprekend is. In een aantal provincies ging het beter, in een aantal slechter. Er wordt daarom veel van techniek en innovatie verwacht. Het onderzoek van TNO naar bescherming van fietsers bij botsingen is een mooi voorbeeld van nieuwe technische mogelijkheden. Nieuwe techniek maakt echter ook kwetsbaar. Zo bleek dat bij auto's die in het water terechtkomen, na twee seconden het elektronische systeem uitvalt, waardoor ramen en deuren vergrendeld worden. Onmiddellijk nadat dit bekend werd, is opgeroepen een hamer in de auto te leggen. Hij zegt toe op deze kwestie later schriftelijk nog terug te komen. Wel kan hij nu al mededelen dat 75% van de in Nederland ingevoerde automerken standaard een hamer aanbiedt. Met het aandringen op het aanbieden van deze voorziening wordt doorgegaan totdat in elke nieuw verkochte auto in Nederland een hamer ligt. Ook zal duidelijke communicatie volgen over welke merken wel en niet aan deze eis voldoen. Verder zal het ook zover moeten komen dat in elke tweedehands verkochte auto een hamer ligt. In Europa zal blijvend worden aangedrongen op het minder kwetsbaar maken van auto's die in het water terechtkomen. De minister erkent dat een aantal maatregelen, zoals het alcoholslot, ingrijpend is. Daarbij is het de vraag hoe ver je wilt gaan. Waar ligt de grens van de collectieve en individuele verantwoordelijkheid? Een nachtelijk rijverbod voor jongeren ziet hij als een voorbeeld van een buitenproportionele maatregel. Er ligt een grens tussen vrijheid en eigen verantwoordelijkheid en de invloed van de overheid. De dilemma's daarbij gaan over effectiviteit en proportionaliteit. De groepsdruk is belangrijk. Via de Bob-campagne wordt getracht aandacht te vragen voor het niet rijden bij alcoholgebruik. Bij alcoholgebruik staat de eigen verantwoordelijkheid voorop. Het voorstel om de politie te waarschuwen als men iemand dronken in de auto ziet stappen, zal nader met de politie besproken worden in het kader van de handhaving.

Daling van de politieregistratie is bekend, want registratie behoort niet tot de kerntaken van de politie. Er loopt thans een traject om ook andere databestanden te gebruiken voor het verzamelen van ongevalsdata. De pilots zijn positief verlopen en dat kan leiden tot meer kwalitatieve informatie. Het leidt misschien niet tot een betere registratie door de politie zelf, maar er zullen meer en betere gegevens over slachtoffers en ongevallen bekend zijn. Eind oktober zijn werkelijke cijfers over de stijging van het aantal gewonden bekend. Het raadplegen van diverse bestanden, zoals ziekenhuisregisters, kost meer tijd dan bij verkeersdoden. De definitie van «zwaargewonde» moet duidelijk worden en de lading dekken, want het bestand «ziekenhuisgewonden» bevat ook gevallen waarbij mensen zekerheidshalve een nachtje ter observatie in het ziekenhuis

worden gehouden. Dit wordt in de toekomst gecorrigeerd. Hierover verschijnt eind oktober een brief. De minister herinnert eraan dat de Kamer een halfjaar geleden is gemeld dat in Nederland geen post mortemonderzoek wordt uitgevoerd vanwege de integriteit van het menselijk lichaam. Er kan gebruik gemaakt worden van de onderzoeksresultaten van landen waar dit onderzoek wel standaard wordt uitgevoerd, zoals Australië.

Dit jaar nog wordt een aanbesteding gestart voor systemen voor SpeedAlerttm. Het is een systeem op vrijwillige basis voor de goedwillende automobilist. De minister komt terug op de noodzaak van een Europese aanbesteding. Waarom moeten bijvoorbeeld Italiaanse aanbieders zich presenteren om het verkeer in Nederland veiliger te maken? Er moet geen Europese aanbesteding plaatsvinden als er geen verplichting is.

De minister ziet het beginnerrijbewijs en het puntenrijbewijs als voorbeelden van een en-enbenadering. Een beginnende bestuurder met te veel alcohol op krijgt een punt onder het puntenstelsel. De tweede keer dat hij te veel drinkt, is hij zijn rijbewijs kwijt. Dat geldt voor alle bestuurders, maar voor een beginnende bestuurder komt daar nog bij dat hij, bij het begaan van een andere overtreding zoals bumperkleven, een aanvullend punt krijgt in het kader van het specifieke beginnerrijbewijs. Bij drie punten komt het rijvaardigheidsonderzoek aan de orde. De bredere groep overtredingen waarbij bestuurders na drie keer hun rijbewijs verliezen, komt bovenop de algemeen geldende maatregelen. Daarmee worden beginnende bestuurders harder aangepakt dan overige bestuurders. Met de educatieve maatregelen wordt in het najaar gestart. Hier moet ervaring mee worden opgedaan en daarvoor is enige tijd nodig. Er moet worden toegegroeid naar een brede systematiek en een breder rijbewijs waar de algehele puntensystematiek en het beginnerrijbewijs onder vallen. Hoe breder de onderliggende basis, des te groter is het risico dat iemand na twee keer het rijbewijs kwijt is. Bij alcohol wordt na twee overtredingen het rijbewijs ingetrokken. Hierop wordt teruggekomen bij de discussie over de verbreding van het alcoholrijbewijs. De discussie over de verbreding van het algemene puntenrijbewijs komt in 2009 nader aan de orde. Een puntenrijbewijs werkt alleen als er voldoende handhavend kan worden opgetreden. De zwaarte van agressief rijden en bumperkleven komt te weinig terug in de strafmaat. Dat heeft ook met draagvlak te maken. Voorlichting en strafmaat kunnen helpen bij het als reëel ervaren van opgelegde boetes. Om de puntensystematiek in de praktijk te laten werken, is het aantal staandhoudingen van belang. Er dient ervaring te worden opgedaan met de situatie dat mensen hun gedrag aanpassen als zij een keer zijn aangehouden en het verliezen van het rijbewijs dreigt. Hierbij wordt veel verwacht van het alcoholslot.

Voor trekkers bestaan Europese toelatingseisen, waarbij rekening wordt gehouden voor gebruik buiten de weg. Een piepsysteem kan alleen op vrijwillige basis worden toegepast. Een nationale verplichting voor extra eisen is in Europa niet toegestaan. Over het invoeren van de geleidelijke leeftijdschaal voor het besturen van trekkers is ook in de sector zelf discussie ontstaan. Daarin gaat het over de kwetsbaarheid van de groep van 16- en 17-jarigen. De sector en VVN discussiëren momenteel over alle hiermee samenhangende verkeersveiligheidsaspecten. In het najaar verschijnt hierover een rapportage met aanbevelingen. Daarna kan de Kamer beoordelen of het nodig is op sommige vlakken strengere maatregelen te nemen. Hierbij kan ook het pleidooi van de Kamer voor het voorkomen van grote administratieve lasten worden meegenomen.

De elektronische stabiliteitscontrole en verplichte bandenspanningmeters zijn door de EU voorgedragen als standaardvoorziening bij nieuwe autotypes per 2012. Verder staan een break assist en een Lane Departure Warning System voor bussen en vrachtwagens als nieuwe toelatingseisen op het programma. Op het gebied van verlichting zijn er verschillende ontwikkelingen, zoals bochtverlichting en zuinige dagrijlampen. Voor een

veiligere raambediening en buitenairbags voor voetgangers zijn nog geen voorstellen gedaan, maar hierop zal in het Europees overleg voortdurend worden aangedrongen. De minister zegt toe de Kamer nog voor zijn vakantie te informeren over berichten over kilometerfraude.

Er wordt gewerkt aan een wetsontwerp betreffende het alcoholslot, dat nog voor het einde van dit jaar aan de Kamer wordt voorgelegd. Alle aspecten van dit onderwerp worden hierin behandeld. De minister erkent dat een alcoholverslaafde met het alcoholslot in de toekomst beter af is dan nu. Immers, als hij nu de fout in gaat, mag hij geen auto meer rijden. De eisen voor registratie van educatieve maatregelen alcohol en verkeer (EMA) zijn opgenomen in het rijbewijsreglement. Er is geen zicht op hoe hiermee op straat wordt omgegaan. De politie moet dit melden bij het CBR. Dit is een verantwoordelijkheid van justitie. De minister zegt toe dit bij zijn collega van Justitie te signaleren.

Het proefproject om automobilisten via de radio te waarschuwen voor naderende ambulances of andere hulpdiensten, is door de bedenkers van het flitsapparaat geïnitieerd, in samenwerking met vertegenwoordigers van het ministerie van Binnenlandse Zaken, de politie en brandweer en VWS ambulancezorg. Automobilisten die in een bepaald gebied vóór een hulpverlener rijden, worden via het Traffic Measures Controlkanaal (TMC-kanaal) via de radio gewaarschuwd. Het geluid van de radio wordt weggedrukt, zodat men de geluidssignalen van de hulpdiensten beter kan horen. Inmiddels is ook Rijkswaterstaat hier vanuit het oogpunt van incidentmanagement bij betrokken geraakt. Via dit kanaal kunnen weggebruikers bij ongevallen ook geattendeerd worden op voertuigen van incidentmanagers op de vluchtstrook of rijbaan of terwijl zij afzettingen aan het plaatsen zijn. Rijkswaterstaat onderzoekt hoe op dit project kan worden aangesloten. Eenvormigheid van geluidssignalen is een goede zaak. Omdat automobilisten minder horen in hun auto vanwege een betere isolatie, zullen auto's van hulpdiensten worden voorzien van blauwe flitslampen in de grill. In het buitenland wordt dit systeem al toegepast. Het ministerie van Binnenlandse Zaken gaat bezien of een campagne mogelijk is over de wijze van doorgang verlenen aan hulpdiensten op de snelweg. In het verleden was het verboden om de rouwstoet te doorsnijden. In 1990 is dit verbod afgeschaft in het RVV. Het is niet altijd herkenbaar welke auto's bij de stoet horen. Daarover moet duidelijkheid bestaan. Het is een teken van waardigheid om een herkenbare rouwstoet niet te doorsnijden. De minister zal onderzoeken of het verbod om een dergelijke stoet te doorsnijden, opnieuw kan worden ingevoerd. De goede suggestie om met een magneet een zwarte vlag op de auto te plaatsen, wordt onderzocht.

Op dit onderwerp komt de minister in het najaar terug.

Het begeleid rijden van jongeren wordt ondersteund. Hier wordt hard aan gewerkt. Invoering vereist een goede voorbereiding samen met de minister van Justitie. De leeftijd wordt verlaagd. De rol van de begeleider moet ook goed worden geregeld. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan de juridische afdichting, zoals aansprakelijkheid en verzekeringskwesties. Het vereist mogelijk wetsaanpassingen om ook de begeleider op alcohol te kunnen controleren. Na het zomerreces ontvangt de Kamer hierover nader bericht.

Eisen voor vakbekwaamheid volgens de Europese richtlijn zijn één op één geïmplementeerd. Daarom was geen voorhangprocedure nodig. De leeftijd voor vrachtwagenchauffeurs was en blijft 18 jaar. Voor buschauffeurs wordt bezien of deze leeftijd verlaagd kan worden op Nederlands grondgebied.

De SWOV is bezig met een onderzoek naar de dode hoek. Nieuwe ontwikkelingen worden hierin meegenomen. In 2007 blijkt het aantal doden ten gevolge van de dode hoek lager te zijn dan in 2006.

Rijkswaterstaat heeft gezamenlijk met de Motor Actie Groep (MAG) en de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) een methodiek ontwikkeld om bochten van de gevaarlijkste categorie van op- en afritten

van het hoofdwegennet vanaf april 2007 binnen drie jaar van een motorvriendelijke vangrail te voorzien. Eind 2008 is 60% vervangen. De voor- en nadelen van een betonnen vangrail zullen nog een keer worden toege- licht. Nieuwe technologische ontwikkelingen worden hierbij meege- nomen.

Uiteindelijk moet in geheel Europa worden ingevoerd dat auto's overdag licht voeren. De Light-emitting Diode (LED)-verlichting kost weinig energie en kan continu aanstaan. In Nederland wordt begonnen met voorlichting. Als dit niet effectief blijkt te zijn, worden andere maatregelen genomen, vooruitlopend op Europese regels. De minister zegt toe hierop terug te komen. Het voorstel om bij een noodstop het mistlicht te laten knipperen wordt in Europa niet ondersteund. Er is afgesproken dat óf de remlichten óf de waarschuwingslichten gaan knipperen bij een noodstop. Dit wordt binnen enkele jaren bij nieuwe auto's ingevoerd.

Verhoging van het toegestane gewichtmaximum van voertuigen van 3500 kg naar 4250 kg voor het B-rijbewijs moet breed worden aangepakt, waarbij ook de gevolgen voor de verkeersveiligheid betrokken moeten worden. Binnen Europa mag de toegestane massa voor het B-rijbewijs niet meer dan 3500 kg zijn. In het kader van de invoering van de Derde Rijbewijsrichtlijn wordt een nieuwe, lichtere vrachtwagencategorie geïntroduceerd, C-1, waarmee voertuigen mogen worden bestuurd met een maximale massa van 7500 kg. De minister zegt toe, hierop terug te komen bij de discussie over de Derde Rijbewijsrichtlijn.

Met de decentrale overheden zijn resultaatsafspraken gemaakt over de verkeersveiligheid. Gemeenten staan te popelen om zich te profileren, ook op het vlak van verkeersveiligheid. Als er problemen blijken te zijn in een bepaalde regio of in bepaalde gemeenten, wordt extra ingezet op meer resultaten door bijvoorbeeld het uitwisselen van kennis. Op een wijze van monitoring zal door de minister schriftelijk worden teruggekomen na overleg in het NMB, want het gaat ook over de verantwoordelijkheid van provincies en gemeenten.

De wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor het beheer van gevaarlijke punten op de weg en beslissen over het kappen van bomen. Er wordt binnen het NMB aandacht gevraagd voor de extra gevaarlijke plekken. Het is een waardevolle suggestie om Nederlandse kennis te delen met andere Europese landen en ontwikkelingslanden. Via de SWOV wordt kennis gedeeld met andere organisaties. Een initiatief van de Wereldbank om de verkeersveiligheid in ontwikkelingslanden te verbeteren, wordt ondersteund. De minister zegt toe, de Kamer hierover te zijner tijd nader te informeren.

De invoering van het bromfietsexamen is enigszins vertraagd. Er wordt gezocht naar mogelijkheden om de kosten van opleiding en het examen te beperken. Direct na de zomer wordt over het examen besloten.

De snelheidslimiet voor auto's met een caravan wordt verhoogd. De automatische flitscamera's kunnen echter nog geen verschil maken tussen vrachtwagens en wagens met een caravan. Naar verwachting zal begin 2009 de apparatuur worden aangepast, waarna met de caravan 90 km mag worden gereden. Deze regeling is afgestemd met de ANWB.

De drugstest zal zo snel mogelijk worden ingevoerd, zodat de vaak jonge gebruikers van de weg gehaald kunnen worden. Het invoeren van drugstesten wordt door middel van pilots met de politie afgestemd.

De vragen over spoorwegovergangen bij stations en over de veiligheid van trams zullen schriftelijk beantwoord worden.

De wachttijd voor het eerste rijexamen volgens het nieuwe reserveringsstelsel mag niet meer dan zeven weken en voor een herexamen niet meer dan vijf weken bedragen. Het gemiddelde komt uit op zes weken. Medio 2009 is het reserveringssysteem helemaal ingevoerd. Na een half jaar volgt een evaluatie. In overleg met het CBR zal worden bezien of de normen voor de reserveringstermijnen nog verder naar beneden kunnen worden bijgesteld. Korte termijnoplossingen hebben de reserveringster-

mijn al naar zeven weken teruggebracht. Een verdere verkorting naar drie weken is alleen mogelijk als er aan de aanbodkant minder flexibiliteit wordt geboden bij het reserveren. Hierdoor kan het proces beter ingepland worden. Aan de termijn van drie weken kleven veel nadelen. Voor rijvaardigheidskeuringen zijn onvoldoende medisch specialisten beschikbaar. Het CBR houdt een gerichte landelijke actie in juli en augustus onder alle specialismen die van belang zijn voor de medische keuring. Als er te lange wachttijden in de regio ontstaan, wordt een specifieke actie gehouden onder de artsgroep waar het probleem zich voordoet. In het verleden heeft eenzelfde actie bij oogartsen geleid tot een verkorting van de wachttijd van zes naar twee weken. Specialisten moeten gemotiveerd worden om deze werkzaamheden uit te voeren. In samenwerking met het ministerie van VWS worden de tarieven voor deze taak aanzienlijk verhoogd en meer in lijn gebracht met markttarieven. Het CBR leeft alle wettelijke termijnen na, met uitzondering van de termijnen voor bezwaar en beroep. In september 2008 zal hierover door het CBR duidelijkheid geboden worden en op basis hiervan worden afspraken gemaakt over naleving van termijnen. Deze afspraken worden vastgelegd in de uitwerking van de Instellingswet CBR. Het instellen van een aparte klachtencommissie is niet gebruikelijk bij een zelfstandig bestuursorgaan (zbo). Hierop is de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing. Na het aantekenen van bezwaar en beroep ligt de uitspraak bij de onafhankelijke rechter. Dit is de systematiek voor zbo's. Burgers kunnen zich ook richten tot de ombudsman. De minister schetst dat ook andere landen de mogelijkheid kennen om examens in andere talen af te leggen. In Nederland is het mogelijk om in heel veel talen examen te doen. Voor de meeste talen is een tolk nodig, maar voor een aantal talen is het aanbod groot en wordt een klassikale mogelijkheid geboden om de kosten per individu te verlagen. Het gaat hierbij om de talen Engels, Turks, Marokkaans, Spaans en Portugees. Intussen is gebleken dat voor Spaans, Portugees en Marokkaans het aanbod te klein is voor klassikaal aanbod. Mensen die deze talen spreken, moeten daarom met een individuele tolk werken, die zij zelf moeten betalen.

De **voorzitter** geeft een overzicht van de toezeggingen:

- in de zomer van 2008 zal de minister aan de Kamer het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020 voorleggen;
- in het najaar van 2008 wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van de veiligheidshamercampagne en welke automerken de hamer standaard meeleveren en welke niet;
- in oktober 2008 ontvangt de Kamer de definitieve cijfers over het aantal ziekenhuisgewonden van 2007;
- in 2009 komt de minister terug op de verbreding van het puntenrijbewijs en de samenhang tussen systematiek voor de beginnende en ervaren bestuurder;
- de minister zal de mogelijkheden van het niet doorsnijden van herkenbare rouwstoeten onderzoeken en de Kamer in het najaar van 2008 hierover informeren;
- de Kamer wordt voor de vakantie van de minister, nader geïnformeerd over de kilometertellerfraude;
- het wetsvoorstel voor invoering van het alcoholslot komt dit jaar naar de Kamer;
- de Kamer wordt na het zomerreces nader geïnformeerd over begeleid rijden;
- de minister komt schriftelijk terug op de voor- en nadelen van metalen en betonnen vangrails;
- in het najaar van 2008 ontvangt de Kamer het SWOV-onderzoek naar dode hoekongevallen en de reactie van de minister daarop;
- de Kamer zal in 2008 in het kader van Duurzaam Veilig worden geïnfor-

- meer over de monitoring en stand van zaken van de bevordering van verkeersveiligheid door decentrale overheden;
- direct na het zomerreces wordt de Kamer geïnformeerd over de invoering van het bromfietsexamen;
 - de minister komt schriftelijk terug op de vraag over de veiligheid van spoorwegovergangen bij stations en over de veiligheid van stadstrams;
 - de Kamer zal in 2008 worden geïnformeerd over de aanbevelingen van VVN en LTO ten aanzien van landbouwtrekkers en verkeersveiligheid;
 - in 2009 wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van de invoering van het nieuwe reserveringssysteem bij het CBR;
 - de minister zal de Kamer te zijner tijd informeren over de activiteiten om de export van kennis naar het buitenland te bevorderen;
 - de minister zal het ontwerpbesluit houdende wijziging van het Reglement Rijbewijzen in verband met de implementatie van richtlijn nummer 200 359EG, vakbekwaamheid bestuurders, voor de vakantie naar de Kamer sturen. De reactie van de minister volgt later.
 - de Kamer zal worden geïnformeerd over het onderzoek naar de noodzaak van Europese aanbesteding van SpeedAlerttm;
 - de Kamer zal worden geïnformeerd over het onderzoek naar de innamen van auto of kenteken na een alcoholdelict.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roland Kortenhorst

De voorzitter van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
Schreijer-Pierik

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