

Vergaderjaar 2006–2007

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 45

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 12 oktober 2006

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 21 september 2006 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 april 2006 houdende verkeersongevalcijfers 2005 (29 398, nr. 38);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 27 april 2006 inzake vorderingsprocedure en alcoholslot (29 398, nr. 39);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 27 juni 2006 inzake terugkomsessies voor beginnende bestuurders (29 398, nr. 40);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 juli 2006 over ongevallen met vrachtauto's (30 300-XII, nr. 65);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 15 september 2006 over maatregelen verkeersveiligheid (29 398, nr. 43);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 18 september 2006 over proeven met langere en zwaardere vrachtwagencombinaties (29 398, nr. 44).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

Mevrouw **Gerkena** (SP) is verheugd over de voortgezette afname van het aantal verkeersdoden en over de op dat punt aangescherpte ambities. Wel moet extra aandacht worden besteed aan de fietsers en voetgangers, want bij die groepen is geen sprake van een afname. In de 30 km-zones wordt de maximumsnelheid massaal overschreden, overigens vooral door bewoners van die zones. Kunnen daar de flitspalen worden neergezet die elders worden weggehaald omdat zij daar overbodig zijn? Als flitspalen bij die lagere maximumsnelheid niet bruikbaar zijn, hoe kan de handhaving in 30 km-zones dan worden verbeterd? Ziet de minister mogelijkheden voor een uitbreiding van de 30 km-zones?

Hoe staat het met de ontwikkeling van mogelijke aanvullingen op de dodehoekspiegel van vrachtwagens en met de voorlichting over de dode hoek en de lange zware vrachtwagens (LZV's) aan fietsers, met name aan

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkema (PvdA), Hofstra (VVD), onder-voorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van den Brink (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD), Knops (CDA), Krähe (PvdA) en Van Oudenallen (Groep Van Oudenallen).
Plv. leden: Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Özütok (GroenLinks), Smeets (PvdA), Slob (ChristenUnie), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Oplaat (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD), Ten Hoopen (CDA) en Heemskerck (PvdA).

jongeren? Het is moeilijk te geloven dat de LZV, die een erg grote dode hoek heeft, veilig is. Is de minister bereid om aanvullend onderzoek te laten doen naar de verkeersveiligheid van de LZV en om de LZV in afwachting van de onderzoeksresultaten op secundaire wegen en in steden te verbieden?

De invoering van «hands free»-bellen heeft een beperkt effect op de verkeersveiligheid gehad. Wat zou het effect zijn als bellen in de auto helemaal wordt verboden en als «hands on»-bellen op de fiets zou worden verboden?

Er schijnen door pollers ernstige auto-ongelukken te hebben plaatsgevonden. Bovendien zouden fietsers of voetgangers geraakt kunnen worden door auto's die door een poller weg worden geduwd. Zijn de pollers wel veilig als niet goed wordt aangegeven hoe zij werken? Hoeveel ongelukken hebben door de pollers plaatsgevonden? Is de minister bereid om landelijke richtlijnen over de pollers op te stellen?

Uit onderzoek van TNO op initiatief van de Fietsersbond blijkt dat de invoering van «zachte voorruit» van auto's zou leiden tot een afname van het aantal verkeersdoden met enkele tientallen). Wat vindt de minister van dat onderzoek en is zij bereid om zich in EU-verband in te zetten voor invoering van deze voorruit?

Gelet op het grote aantal afgekeurde pasfoto's voor het nieuwe paspoort, vraagt mevrouw Gerkens of de minister alsnog bereid is om gemeenten de mogelijkheid te bieden om in het gemeentehuis zelf digitale pasfoto's voor paspoorten en rijbewijzen te maken. Sommige gemeenten willen dit zelf graag gaan doen, ook omdat de productie van het paspoort daardoor eenvoudiger en goedkoper zou worden.

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA) complimenteert de minister voor het feit dat Nederland qua verkeersveiligheid uitstekend scoort en voor de extra maatregelen die leiden tot een aangescherpte ambitie voor het jaar 2010 (een afname tot maximaal 750 verkeersdoden). Ook de verkeersdeelnemers verdienen een compliment voor hun bijdrage aan de voortdurende afname van het aantal verkeersslachtoffers. Overigens vraagt de minister terecht aandacht voor het aantal verkeersgewonden. Wat is op dit punt de link met de VWS-campagne ter bestrijding van ongevallen als gevolg van geweld?

Het is verheugend dat ook de PvdA nu voorstander is van een verhoging van de maximumsnelheid voor auto's met een caravan op snelwegen tot 100 km per uur. Helaas verbindt de PvdA dat aan de apk van de caravan. Voor andere weggebruikers leidt dat tot onduidelijkheid, want zij weten niet of een bepaalde auto met caravan maximaal 80 km of maximaal 100 km per uur mag rijden.

Het is terecht dat in de rijvaardigheidsopleiding meer wordt gelet op verkeersinzicht en gevaarsherkenning en dat dit niet mag leiden tot een toename van kosten en administratieve lasten voor de burger. Ook is het goed om 17-jarigen al rijervaring op te laten doen: meer ervaring leidt tot meer controle over het rijgedrag. De CDA-fractie gaat ervan uit dat rijlessen en slagen al mogelijk moeten zijn voor 17-jarigen; zij moeten dan wel tot hun achttiende verjaardag onder begeleiding rijden. Een verplichte terugkomles voor alle beginnende bestuurders is eerder ergerniswekkend dan bevorderlijk voor veilig rijgedrag. Wel is een terugkomles een verstandige educatieve maatregel als aantoonbaar onveilig gedrag is geconstateerd. Er zijn overigens verschillende succesvolle provinciale initiatieven voor beginnende rijders op basis van vrijwilligheid.

De CDA-fractie gaat ervan uit dat het aan de hand van de gemeten bloedwaarden bepalen van de zwaarte van maatregelen alleen mogelijk is in relatie tot rijden onder invloed.

Een «post mortem»-onderzoek om de oorzaak van een ongeval met dodelijke afloop te achterhalen, ligt voor de nabestaanden gevoelig, maar de

nabestaanden van de andere slachtoffers hebben er recht op om te weten wat de oorzaak van het dodelijke ongeval was.

Helaas is er nog steeds geen betrouwbare drugstest. Is het niet beter om al bij een alcoholpromillage van 0,2 of 0,5 in plaats van bij 0,8 een aanvullende bloedtest te doen?

Zowel achter het stuur van een auto als op de fiets levert sms'en waarschijnlijk veel gevaar op. Is daar onderzoek naar gedaan?

De heer **Van der Sande** (VVD) onderschrijft de complimenten aan de minister voor de voortgezette daling van het aantal verkeersslachtoffers. Die trend moet voortgezet worden. Het is dus goed dat de ambitie voor 2010 en 2020 is aangescherpt. De oorzaken van de scherpe daling in de afgelopen twee jaar zijn onduidelijk. Wat zijn volgens de minister de oorzaken? Op basis van welke gegevens wordt nu gekozen voor de inzet van bepaalde beleidsmiddelen en hoe kan achteraf worden beoordeeld of die beleidsmiddelen het beoogde effect hebben?

De VVD-fractie is voor versoepeling van de frequentie in het apk-regime en heeft bij motie voorgesteld om de keuring na 4 jaar en vervolgens na 2 jaar, weer 2 jaar en dan elk jaar te laten plaatsvinden. Het Nederlandse keuringsregime is het zwaarste van de EU en levert voor burgers en bedrijven een hoge lastendruk op. Bovendien worden de auto's steeds schoner en veiliger. Een daadwerkelijke versoepeling van het apk-regime is pas mogelijk als er onderzoek is gedaan naar de veiligheids- en milieugevolgen. Wanneer wordt dat onderzoek afgerond en wanneer worden er vervolgstappen genomen?

De minister wil jaarlijks 50 mln. extra uittrekken voor lokale en regionale maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid. Dat geld komt uit de Brede Doeluitkering (BDU). De lokale en regionale overheden kunnen zelf bepalen hoe dat geld wordt ingezet voor het mobiliteitsbeleid. Hoe waarborgt de minister de oormerking van dit extra geld? Welke beleidsdoelen gelden voor deze jaarlijkse uitgave en hoe worden de uitgaven gecontroleerd en verantwoord, zodat achteraf duidelijk wordt of zij de gewenste resultaten hebben gehad?

Vorig jaar heeft de minister enkele toezeggingen gedaan over de educatie van jongeren in het voortgezet onderwijs op het punt van de verkeersveiligheid. Wat is op dat punt de stand van zaken? Wordt de progressie gemeten? De indruk bestaat immers dat er geen zicht is op het aanbod van verkeerseducatie en het kennisniveau van de leerlingen.

De mogelijkheden voor uitwisseling van gegevens over bestuurders, bijvoorbeeld over alcoholgebruik, worden onderzocht. Welke gegevens zijn dat en wordt het College Bescherming Persoonsgegevens hierbij betrokken? Mensen mogen niet als gevolg van de privacywetgeving hun verdiende straf ontlopen.

Welke ervaringen zijn in andere landen opgedaan met het uitvoeren van «post mortem»-onderzoeken om beter inzicht te krijgen in de oorzaken van ongelukken? Welke bijdrage kan zo'n onderzoek leveren in de Nederlandse situatie? Is de minister voornemens om eerst toestemming te vragen bij de nabestaanden?

Proeven met LZV's zijn positief verlopen en tonen aan dat zij niet minder verkeersveilig zijn dan normale vrachtwagens. Bovendien is het gebruik van LZV's voor het milieu gunstiger dan het gebruik van normale vrachtwagens en bieden zij economische voordelen. De Europese regelgeving vereist echter eerst een ontheffing. Wanneer verwacht de minister op dit punt volgende stappen te kunnen nemen? Wil zij nog beperkingen opleggen aan deze voertuigen? Wat vindt zij van het pleidooi van verschillende groeperingen voor een gesloten zijafscherming van de LZV's?

Mevrouw **Roefs** (PvdA) betreurt het dat het al bijna een jaar geleden is dat een algemeen overleg over de verkeersveiligheid werd gehouden.

Over dat onderwerp zou vaker een algemeen overleg moeten worden gehouden.

De daling van het aantal verkeersdoden is voor een groot deel onverklaarbaar, ook omdat niet wordt bijgehouden welke infrastructurele maatregelen in het land genomen worden. Is het niet verstandig om dat wel structureel te gaan bijhouden? Het streefgetal op het punt van het aantal verkeersdoden werd bij het aantreden van het eerste kabinet-Balkenende overigens verhoogd van 750 naar 900. Pas met de nieuwe ambitie voor het jaar 2010 wordt dat oude streefcijfer hersteld; zo bijzonder is die ambitie dus niet.

Een groot probleem blijft dat het aantal gewonden in het verkeer en het aantal verkeersdoden bij de voetgangers en de fietsers niet afnemen. Is de minister bereid om een nieuw streefcijfer vast te stellen voor het aantal ziekenhuisgewonden?

Bij dodelijke ongevallen speelt alcohol misschien vaker een rol dan wordt gedacht. De mogelijkheid van een «post mortem»-onderzoek moet in de Wet op de lijkbezorging geregeld worden. Wat is op dat punt de stand van zaken?

Terugkomsessies voor beginnende rijders moeten op basis van vrijwilligheid plaatsvinden, want anders is sprake van wéér een nieuwe regel.

Vooralsnog is het voordeel van het voorstel om 17-jarigen na het behalen van hun rijbewijs tot hun achttiende verjaardag onder begeleiding te laten rijden, niet duidelijk. Welke ervaringen zijn hiermee in Duitsland opgedaan?

Aanpassing van het huidige apk-regime (3-1-1) is vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid en het milieu ongewenst. Veel auto's die nog geen drie jaar oud zijn, vertonen al mankementen. Het milieuaspect van de apk moet hoognodig worden verbeterd. De minister heeft toch nog niet besloten tot aanpassing van het apk-regime?

Ter bevordering van de verkeersveiligheid stelt de PvdA-fractie voor om een verhoging van de maximumsnelheid voor auto's met een caravan naar 100 km te koppelen aan een apk voor de caravan. De verhoging van de maximumsnelheid is dan een beloning voor de door de keuring van de caravan toegenomen verkeersveiligheid. Bovendien wordt daarmee het probleem van de inhalende vrachtwagens opgelost. Is de minister bereid om het nut van de koppeling van deze twee maatregelen te onderzoeken, ook aan de hand van de ervaringen in Duitsland?

In principe staat de PvdA-fractie positief ten opzichte van de LZV's, maar hoe moet worden omgegaan met de Europese richtlijn over de lengte van vrachtwagens? Het toestaan van LZV's mag ook niet ten koste gaan van de binnenvaart en het spoor. Hoe kan hierop worden toegezien? De verkeersveiligheid is nog onvoldoende getest. Moeten geen eisen gesteld worden aan de technologie van de LZV's, bijvoorbeeld een verplicht electronic stability program (ESP)? Klopt het dat de LZV's niet over spoorwegovergangen mogen?

Mede met het oog op de verkeersveiligheid in de buurt van scholen moet bevorderd worden dat kinderen lopend of met de fiets naar school gaan in plaats van dat zij met de auto worden gebracht. Dit is een zaak van de gemeenten, maar kan het Rijk op dit punt een stimulerende rol spelen?

Tot nu heeft ongeveer 90% van de gemeenten een praktijkverkeersexamen voor basisschoolleerlingen. Dat percentage wordt steeds lager, omdat men geen vrijwilligers kan krijgen voor de begeleiding van het examen of omdat de route te gevaarlijk is. Daar moet iets aan worden gedaan. Voor de begeleiding kunnen bijvoorbeeld misschien leerlingen uit het voortgezet onderwijs worden ingezet in de vorm van een soort maatschappelijke stage.

Antwoord van de minister

De **minister** wijst erop dat het belang van de verkeersveiligheid in Nederland algemeen wordt onderschreven. Dat komt tot uiting in een uniek samenwerkingsverband tussen ministerie, wetenschap, handhaving en betrokken organisaties (bijvoorbeeld Veilig Verkeer Nederland) en in het feit dat de meeste verkeersdeelnemers zich aan de regels houden. Dit samenspel heeft bijgedragen aan de sterke verbetering van de verkeersveiligheid, die al sinds de jaren tachtig aan de gang is, en vormt een waarborg voor verdere verbetering. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft in een helder rapport aangegeven wat de oorzaken van de goede resultaten zijn, bijvoorbeeld het in het kader van Duurzaam Veilig scheppen van een veilige situatie in woonwijken en rondom scholen en de vormgeving van wegen. Bij elke maatregel wordt, na wetenschappelijk onderzoek, aangegeven welke afname van het aantal slachtoffers wordt verwacht als gevolg van die maatregel. Omdat alle voor de hand liggende maatregelen inmiddels zijn genomen, ligt de nadruk nu meer op zaken zoals de infrastructuur.

Duurzaam Veilig wordt structureel toegepast. Dat wordt gestimuleerd met geld in het kader van de BDU, maar er wordt niet gecontroleerd hoe de lagere overheden dat geld inzetten. In de nota Mobiliteit is immers afgesproken dat de regionale en lokale overheden zich houden aan de doelstellingen op het punt van de verkeersveiligheid. Wel wordt bevorderd dat regio's waar dit nog niet goed loopt, leren van regio's waar dit wel goed loopt.

De doelstelling van een afname naar 750 verkeersdoden ten tijde van het tweede kabinet-Kok was gekoppeld aan een groot budget. Dat geld bleek niet beschikbaar te zijn. Voor 2010 geldt nu dezelfde doelstelling, maar met veel minder geld. Die doelstelling wordt eind september definitief vastgelegd in samenspraak met de decentrale overheden.

Er wordt onderzocht wat er kan worden gedaan om ook de stabilisering van het aantal verkeersdoden bij fietsers, voetgangers en bromfietzers en de toename van het aantal verkeersdoden onder ouderen om te buigen in een afname. Het toenemend aantal verkeersdoden onder ouderen hangt overigens samen met het feit dat zij veel meer dan vroeger actief blijven deelnemen aan het verkeer.

In 30 km-zones rijden inderdaad meestal juist de bewoners te hard. Flitspalen helpen daar niet tegen, want de bewoners weten waar de flitspalen staan en houden zich daar even aan de maximumsnelheid. Wel is met het OM afgesproken dat op aanvraag van de gemeente veel meer gehandhaafd zal worden. Dat verrassingselement is nodig om ervoor te zorgen dat men zich aan de regels houdt.

De dode hoek bij vrachtwagens is een voortdurend punt van aandacht, ook omdat is gebleken dat veel publiciteit leidt tot afname van het aantal slachtoffers. In het najaar start een campagne over rechtsafslaande vrachtwagens. Met de sector is een demonstratieproject gestart waarin proefbedrijven zijn aangewezen die speciale apparatuur gaan uitproberen. Als die apparatuur goed werkt, zal de sector het gebruik van die apparatuur stimuleren.

De vragen over de pollers, die zich overigens vooral op provinciale en gemeentelijke wegen bevinden, had mevrouw Gerkens al schriftelijk gesteld. Die vragen worden begin oktober beantwoord.

De LZV en de chauffeur daarvan moeten aan de hoogste veiligheidsnormen voldoen, zodat de zorgen van Veilig Verkeer Nederland en de EU worden weggenomen. Chauffeurs krijgen extra opleiding en er wordt overwogen om de LZV's uit te laten rusten met ESP. LZV's mogen nooit gevaarlijke goederen vervoeren en mogen geen spoorwegovergang passeren. Vanwege de Europese regelgeving rijden LZV's alleen in Nederland en in de Scandinavische landen. Duitsland doet onderzoek naar LZV's en neemt daarna een besluit. De proef in Nederland heeft positieve resul-

taten opgeleverd. Er wordt nu met alle betrokken sectoren, waaronder de binnenvaart, overleg gevoerd over de acceptatie van de LZV's op de Nederlandse wegen. Het uiteindelijke besluit zal in november aan de Kamer worden voorgelegd. Toelating van de LZV's vereist overigens ook aanpassing van enkele wetten en zal dus enige tijd vergen. In vervolg op de proef wil de minister daarom een ervaringsperiode instellen die duurt totdat de vereiste aanpassing van de wetgeving heeft plaatsgevonden. De minister staat niet negatief tegenover invoering van de zachte auto-voorraad en zal zich daar in EU-verband voor inzetten. Invoering zou immers in EU-verband moeten plaatsvinden. De mogelijkheden daartoe worden binnen de EU ook al onderzocht en daarbij speelt het TNO-onderzoek een belangrijke rol.

Na de aanvankelijke problemen met de pasfoto's voor het nieuwe paspoort zijn er, nadat het ministerie van BZK duidelijkheid had verschaft, geen klachten meer geweest. Er is dus geen reden om de fotovakhandel het maken van pasfoto's voor rijbewijzen te ontnemen en de gemeenten op extra kosten te jagen. De gemeenten moeten zich vooral met gemeentelijke taken bezighouden. Geen enkele gemeente heeft overigens laten weten dat zij de foto's graag zelf wil maken.

In de handhaving kan geen onderscheid worden gemaakt tussen een maximumsnelheid voor auto's met een gekeurde caravan en een maximumsnelheid voor auto's met een ongekeurde caravan. Bovendien ligt het probleem vaak niet aan de technische staat van de caravan maar aan de belading. Alleen een apk is ook niet genoeg; er moet ook een bewijs-schrift zijn dat de geconstateerde mankementen verholpen zijn. De minister zegt toe dat zij de SWOV een grondig onderzoek zal laten doen naar de relatie tussen caravans, verkeersveiligheid en de maximumsnelheid, ook afgezet tegen de maximumsnelheid voor vrachtwagens. De resultaten van dat onderzoek worden, zonder dat dit ten koste mag gaan van de kwaliteit van het onderzoek, zo snel mogelijk aan de Kamer voorgelegd, zodat dan een gefundeerde discussie kan worden gevoerd. Aanpassing van de maximumsnelheid vereist vervolgens een wetswijziging.

De daling van het aantal verkeersgewonden blijft helaas achter bij de daling van het aantal verkeersdoden. Dit hangt wellicht samen met het feit dat auto's steeds veiliger worden, waardoor ongelukken vaker geen dodelijke afloop hebben. Verdere verbetering van de verkeersveiligheid zal vooral moeten voortkomen uit de autotechnologie. Daarvoor zal Nederland in EU-verband dan ook aandacht blijven vragen.

Er is een belangrijke link met de VWS-campagne ter bestrijding van ongevallen als gevolg van geweld. «Snijden» en «scheuren» met auto's zijn immers ook vormen van geweld. Het ministerie van VWS is uiteraard zeer gebaat bij een afname van het aantal ziekenhuisgewonden.

In het waterrijke Nederland vallen relatief veel doden doordat auto's in het water terechtkomen. In het najaar start een campagne die nog eens duidelijk zal maken dat men, als de auto te water raakt, alle autolichten moet aandoen en niet moet wachten totdat de auto is volgelopen met water, maar de auto direct moet verlaten.

De terugkomsessie voor beginnende rijders is voorlopig vrijwillig, totdat vaststaat is of zij echt helpt. Een verplichting vergt immers een gigantische en dure operatie. In het buitenland zijn goede ervaringen opgedaan met het begeleid rijden voor 17-jarigen. Er wordt onderzocht of dit ook in Nederland een bruikbare methode zou zijn.

Een fietser die wordt aangehouden met een te hoog alcoholpromillage, moet onder bepaalde omstandigheden zijn rijbewijs inleveren, want verkeersdeelname met een te hoog alcoholpromillage is verboden.

Er zal prudent worden omgegaan met het «post mortem»-onderzoek, maar zo'n onderzoek is nodig om ten behoeve van de beleidsvorming en het nemen van maatregelen een beter beeld te krijgen van de rol van alcohol en drugs in het verkeer en om de schuldvraag te kunnen beant-

woorden. Dat is ook in het belang van de nabestaanden van andere slachtoffers. Over alcohol en drugs zal overigens een op de jeugd gerichte grote campagne worden gehouden.

Zolang er geen sluitende drugstest is voor gebruik na staandehouding, wil de minister, na overleg met haar collega's van Justitie en BZK, kijken of bij een bloedtest op alcohol ook meteen drugs meegetest kunnen worden. «Hands on»-bellen door fietsers wordt dringend afgeraden, maar een verbod is niet te handhaven. Mensen hebben trouwens een eigen verantwoordelijkheid en moeten hun gezond verstand gebruiken, zodat zij geen gevaar vormen voor anderen. Het gebruik van de walkman levert overigens meer gevaar op dan het gebruik van een mobiele telefoon. Als een fietser een mobiele telefoon gebruikt, kan hem overigens wel gevaarlijk rijgedrag verweten worden.

Medio oktober wordt de tussenstand van een EU-onderzoek naar de auto-keuring uitgebracht. Het onderzoek wordt medio januari 2007 gepubliceerd. De minister zal, rekening houdend met de onderzoeken die in Nederland hebben plaatsgevonden, bij ministeriële regeling de resultaten van het EU-onderzoek over de eerste drie keuringen overnemen. Als de huidige frequentie wordt aangepast, zal daarbij een specifiek invoeringstraject worden gehanteerd. Na de eerste drie keuringen blijft in Nederland sprake van een jaarlijkse keuring, zodat oudere auto's goed in de gaten worden gehouden. De apk kan overigens nooit de verantwoordelijkheid van de eigenaar voor de deugdelijkheid van de auto wegnemen. Er wordt onderzocht of bij de apk ook de roetemissie kan worden gemeten.

De minister houdt zich aan de privacywetgeving, ook al is de privacy bij de uitwisseling van gegevens over alcoholgebruik niet het belangrijkste aandachtspunt. Het gaat immers om iemand die zich niet aan de wet houdt en die zich niet bekommert om andere verkeersdeelnemers.

Verkeerseducatie op school is belangrijk en wordt zoveel mogelijk gestimuleerd. De meeste scholen besteden daar veel aandacht aan. Ouders zouden zo verstandig moeten zijn om hun auto niet vlakbij de school te parkeren. Bij de kerndoelen voor scholen zitten ook verkeersveiligheidsdoelen. Het ministerie biedt daarvoor lesmateriaal aan, maar kan scholen niet dwingen om er iets mee te doen. De meeste ouders dringen daar echter wel op aan.

Toezegging

De minister zal een grondig onderzoek laten doen naar de maximumsnelheid op snelwegen voor auto's met caravan, mede in relatie tot de maximumsnelheid van 80 km voor vrachtwagens. Zij zal pogen om de uitkomsten van dit onderzoek snel te presenteren, maar de snelheid zal niet ten koste gaan van de degelijkheid van het onderzoek.

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

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