

Vergaderjaar 2007–2008

**31 200 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2008**

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 67**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 8 januari 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 6 november 2007 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 5 juli 2007 over drugs in het verkeer (30 800-XII, nr. 80);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 12 juli 2007 over verkeersveiligheidsbeleid (29 398, nr. 56);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 5 oktober 2007 ten geleide van het advies van de SWOV inzake de Segway (29 398, nr. 57);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 oktober 2007 inzake verkeersveiligheid (29 398, nr. 59);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 29 oktober 2007 met antwoorden op vragen over een kentekenplicht voor land- en bosbouwtrekkers (31 200-XII en XIV, nr. 9);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 oktober 2007 met nadere informatie over verkeersveiligheid (29 398, nr. 60).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

### **Vragen en opmerkingen uit de commissie**

De heer **De Rouwe** (CDA) constateert dat de minister veel ambitie toont bij het nemen van maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen, maar hij is niet tevreden met de maatregelen om het rijden onder invloed van drugs tegen te gaan. Er is nog geen betrouwbare manier om verschillende gevaarlijke stoffen tegelijkertijd te testen. Het Europese DRUID-project zal pas eind 2010 afgerond zijn, maar de minister heeft toegezegd, zo mogelijk ook al van tussentijds beschikbaar komende resultaten gebruik te zullen maken. Kan hij hierover al iets meer zeggen? En is hij bereid om nu al wetgeving op dit punt voor te bereiden om die van kracht te kunnen laten worden zodra er een betrouwbare testmethode is?

Wat vindt hij van de testmethoden die al in een aantal landen gebruikt worden? De heer De Rouwe roept de minister op, de politie in ieder geval

<sup>1</sup> 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), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Besselink (PvdA), 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), Smeets (PvdA), Van Gijlswijk (SP), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

extra en gericht te laten controleren op drugsgebruik op basis van aanwijzingen die het gedrag van bestuurders oplevert.

Er wordt nu voor beginnende bestuurders een lichte variant van de succesvolle educatieve maatregel alcohol (EMA) ontwikkeld, maar is de minister het er niet mee eens dat juist deze groep forse en tijdige bijsturing nodig heeft om recidive te voorkomen? En zou hij bereid zijn om het project waarbij verkeersslachtoffers aan jongeren vertellen wat hun overkomen is (traffic informers), hiervan deel willen laten uitmaken? De heer De Rouwe is blij met de inspanningen van de minister om een alcoholslot mogelijk te maken; hij zou dit zo gauw mogelijk wettelijk geregeld zien. Verder pleit de heer De Rouwe ervoor, de heksenjacht op de led-verlichting zo snel mogelijk te staken en de regelgeving aan te passen. Hij is tevreden met de plannen om begeleid rijden in te voeren, maar hij verwacht hiervoor wel zeer duidelijke regels. De minister volgt de wens van de CDA-fractie om een hogere maximumsnelheid in te voeren voor auto's met een aanhanger, maar waarom moet dit twee jaar duren? Ten slotte vraagt de heer De Rouwe aan de minister, de Vereniging Verkeersslachtoffers meer bij het beleid te betrekken. Ook pleit hij nog voor nationaal monument voor verkeersslachtoffers.

Mevrouw **Roefs** (PvdA) steunt de opmerkingen van de heer De Rouwe over het tegengaan van het rijden onder invloed van drugs. Ziet de minister hierbij mogelijkheden op het vlak van preventie en bewustwording?

Waarom wil de minister niet vooruitlopen op Europese regelgeving voor toelating van de Segway?

Mevrouw Roefs voelt er net als de minister wel voor om het puntenrijbewijs niet alleen te gebruiken om alcohol in het verkeer tegen te gaan, maar ook als sanctiemiddel bij grove overtredingen in het verkeer. Zij wil voorkomen dat voor al dit soort overtredingen aparte wetten zouden worden gemaakt. Is de minister bereid om een puntenrijbewijs naar Duits model in te voeren?

De minister wil nog antwoord op een heleboel vragen voordat hij mogelijkheden ziet om het tegengaan van fraude met kilometertellers in een wet te regelen. Mevrouw Roefs heeft hier anderhalf jaar geleden aandacht voor gevraagd; wanneer verwacht de minister spijkers met koppen te kunnen slaan?

Is er geen kenteken voor tractoren nodig om een trekkerrijbewijs te kunnen invoeren?

Er wordt samen met het CBR onderzocht hoe de Regeling eisen geschiktheid 2000 zo veel mogelijk eenduidig kan worden toegepast. Klopt het dat dit dan toch nog weer doorkruist zou kunnen worden door Europese regels?

Ook mevrouw Roefs vraagt zich af waarom het zo lang zou moeten duren om auto's met een aanhanger of een caravan toe te staan, 90 km/u te laten rijden. Er was toch afgesproken om hierover vóór 1 mei 2008 uitsluitel te geven?

Is de minister bereid om er iets tegen te doen dat iemand met een ontzegging van de rijbevoegdheid wel een auto op zijn naam kan laten zetten?

Ten slotte wijst mevrouw Roefs erop dat er nog steeds nieuwe producten op de markt komen die niet voldoen aan de wettelijke eisen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie) vraagt aandacht voor de problemen van kleurenblinden met de duidelijkheid van verkeersborden en verkeerslichten.

Verder is ook hij een voorstander van een pragmatische opstelling bij het handhaven van de regelgeving voor fietsverlichting, maar zonder concessies te doen aan de eisen voor de zichtbaarheid.

De heer Cramer vraagt zich in het belang van de verkeersveiligheid af waarom een 17-jarige een brommerrijbewijs nodig heeft om op een

brommer te mogen rijden, maar wel gewoon met een trekker van een paar ton over de weg mag rijden. Hij vindt dat de administratieve lasten geen belemmering mogen zijn om een kentekenplicht voor dit soort voertuigen in te voeren, als dat nodig is om een trekkertijdsbewijs te kunnen invoeren.

Verder is de heer Cramer blij met de keuzen die de minister maakt bij zijn beleid om het gebruik van alcohol in het verkeer tegen te gaan. Wel vraagt hij nog om een toelichting op de handhaving in dit verband, onder andere met het puntenrijbewijs.

Ook de handhaving van de regels die zullen gelden bij begeleid rijden, roept nog vragen op. De heer Cramer vindt dit wel een goede maatregel, maar hoe beoordeel je bijvoorbeeld de leeftijd van de bestuurder?

De fractie van de ChristenUnie is het eens met de aanpak van de minister om de verkeersveiligheid steeds verder te verbeteren, maar zij beseft dat niet alle risico's kunnen worden uitgesloten. Acht de minister het gestelde doel wel realiseerbaar?

De heer **Roemer** (SP) is blij met de ambities van de minister op het gebied van de verkeersveiligheid. Hij heeft wel kritiek op het voornemen om te bezuinigen op de brede doeluitkering aan de gemeenten, omdat het programma Duurzaam Veilig vooral hieruit betaald wordt.

Verder dringt hij aan op meer spoed met het aanpassen van de Regeling eisen geschiktheid 2000, omdat bijvoorbeeld iemand zijn baan kan verliezen als hij niet meer mag rijden na een ongeluk of een ziekte.

De heer Roemer vindt het onbegrijpelijk dat de minister tegen verschillende adviezen in langere en zwaardere vrachtwagens wil toestaan.

Hij juicht een proef met een alcoholslot toe, maar hij zou nu al willen toewerken naar een verplichting hiervan voor recidivisten. Kan eenzelfde voorziening bij drugsgebruik getroffen worden?

Met begeleid rijden worden jonge automobilisten beter voorbereid op deelneming aan het verkeer en slaan zij wellicht de gevaarlijke bromfietsfase over. Wanneer zijn er nadere voorstellen te verwachten voor de eisen die aan de begeleider zullen worden gesteld?

Waarom wil de minister het puntenrijbewijs niet uitbreiden tot alle automobilisten?

Waarom maakt de minister niet wat meer haast met het toelaten van de Segway? Hij wil een cursus voor het besturen van dit voertuig niet verplicht stellen; gaat hij het volgen van zo'n cursus wel adviseren?

Ook de heer Roemer vindt de zichtbaarheid van fietsers belangrijker dan de plaatsing van de verlichting. Is de minister bereid tot een wetswijziging om fietsverlichting die op kleding bevestigd is, ook toe te staan?

Er zijn allerlei ideeën om het aantal slachtoffers van de dode hoek van vrachtwagens te verminderen, het ontbreekt alleen nog aan een integrale afweging daarvan en aan concrete maatregelen. Wil de minister hier nu echt haast mee maken?

Er verschijnt steeds meer reclame in het straatbeeld. Is ook de minister van mening dat reclame verkeersdeelnemers kan afleiden en dat daar iets aan zou moeten worden gedaan?

De SP-fractie pleit voor een verplichting tot het ook overdag voeren van autolichten, omdat het volgens onderzoek jaarlijks 45 verkeersdoden en 600 ziekenhuisopnamen kan schelen. In 17 Europese landen geldt zo'n verplichting al, waarom nog niet in Nederland? Is de minister bereid tot het invoeren van verplichte verlichting overdag, in ieder geval buiten de bebouwde kom?

De heer **De Krom** (VVD) ziet vooral problemen met de verkeersveiligheid op de provinciale wegen en de gemeentelijke wegen. Hij pleit voor het wegnemen van de knelpunten bij deze wegen, ook met het oog op de doorstroming en het milieu. Op snelwegen gebeuren veel minder ongelukken, politie en justitie zouden zich dus veel beter op de gevaarlijke

situaties en de ergernis gevende overtredingen op de overige wegen en in de stad kunnen concentreren dan op het uitschrijven van bonnen en het verwerken van de gegevens van flitspalen en dergelijke voor overtredingen van de maximumsnelheid, in de meeste gevallen met minder dan 10 km/u.

Verder wijst hij op het belang van adequate ongevallenregistratie, vooral voor slachtoffers met ernstig letsel. Welke richtlijnen heeft de politie voor het opmaken van een proces-verbaal bij een ongeval? Uit de statistieken blijkt dat ongelukken binnen de gemeente vooral op kruisingen gebeuren. Zou uitbreiding van het aantal rotonden niet aan de verkeersveiligheid kunnen bijdragen? En is de minister het ermee eens dat voor alle rotonden dezelfde voorrangsregels zouden moeten gelden?

De heer De Krom is blij dat nu ook de minister onderschrijft dat het belangrijker is dat een fietser verlichting heeft dan waar die verlichting zich bevindt.

Verder is ook hij een voorstander van het zo snel mogelijk toelaten van de Segway. Waarom maakt de minister hierbij geen gebruik van het derde lid van artikel 2.2 van het Voertuigreglement?

De VVD-fractie vindt dat de maximumsnelheid op snelwegen verhoogd zou kunnen worden tot 130 km/u. Een meerderheid in de Kamer is hier geen voorstander van, maar inmiddels is die er wel voor het verhogen van de maximumsnelheid voor auto's met caravans. Vindt de minister het niet logisch om dit dan meteen uit te breiden tot alle voertuigen met aanhangers?

De regering heeft ingestemd met een voorstel van de leden Wolfsen en Weekers om bestuurders hun rijbewijs te laten inleveren als zij twee keer de alcohollimiet overschrijden. Dit vindt de heer De Krom prima, maar hij zet er vraagtekens bij om hetzelfde te doen bij overtredingen van de maximumsnelheid van 50 km/u, omdat deze maximumsnelheid op te veel wegen niet aansluit bij de beleving van de automobilist en daardoor als disproportioneel wordt gezien, zodat hij zich er niet aan houdt.

De heer De Krom sluit zich aan bij de opmerkingen van de heer De Rouwe over drugsgebruik in het verkeer. Hij is een voorstander van hetzelfde regime als bij alcoholgebruik in het verkeer, dus bij twee overtredingen het rijbewijs inleveren.

Hoeveel mensen zullen er kunnen profiteren van begeleid rijden? Waarom heeft de minister hiervoor juist het Duitse model gekozen?

Ten slotte legt de heer De Krom de minister schriftelijk nog een aantal punten voor, opdat hij die eventueel bij zijn reactie kan betrekken.

De heer **Brinkman** (PVV) denkt dat er uit het grote aantal ongevallen en aanrijdingen waarbij jongeren betrokken zijn, vooral in het weekend, af te leiden is dat ook drugs in het verkeer een groot probleem vormen. De politie is wel degelijk in staat om op basis van verschillende aanwijzingen gericht op drugsgebruik in het verkeer te controleren en omdat het gaat om stoffen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden, vraagt de heer Brinkman zich af waarom de politie hierbij niet vaker gebruik maakt van een bloedproef. Hij pleit ervoor, dit standaard te doen bij elke aanrijding in het weekend waarbij jongeren betrokken zijn. Hij sluit zich op dit punt verder aan bij het betoog van de heer De Rouwe. De betrouwbaarheid van drugstests vindt hij overigens niet bepalend voor een besluit om ze te gaan gebruiken, want uit zijn ervaring bij de politie is hem bekend dat het blaaspijpje ook verre van betrouwbaar is.

In dit verband vraagt de heer Brinkman ook aandacht voor het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden, en dan vooral in het beroepsvervoer. De belangen om tijdens het gebruik van zulke medicijnen door te blijven rijden zijn groter dan in het particuliere vervoer, maar dit geldt ook voor de verantwoordelijkheden.

De heer Brinkman steunt de opmerkingen van de heer De Krom over flitspalen; die zouden alleen gebruikt moeten worden om de verkeersvei-

ligheid te bevorderen, niet om de overheidskas te spekken. Hij pleit ervoor, deze apparaten van de snelwegen naar de woonerven en de 30 km-zones te verplaatsen.

Naar aanleiding van de mogelijke verhoging van de maximumsnelheid voor caravans pleit de heer Brinkman ervoor, deze verhoging ook voor autobussen te laten gelden.

Ook hij vindt zichtbaarheid van fietsers belangrijker dan de plaats van de verlichting.

### **Antwoord van de minister**

Minister **Eurlings** blijft streven naar verbetering van de verkeersveiligheid, want hij is het ermee eens dat elk verkeersslachtoffer er één te veel is. Hij tekent hier wel bij aan dat Nederland het al sinds jaar en dag behoorlijk goed doet op dit terrein; Nederland staat na Malta op de tweede plaats in de Europese Unie.

Bij de visie op verkeersveiligheid die nu in samenwerking met decentrale overheden en vele andere partijen op dit terrein wordt uitgewerkt, zal ook een scenario worden betrokken dat aanzienlijk verder gaat dan de doelstellingen in de Nota Mobiliteit. Hierbij zal Duurzaam Veilig het uitgangspunt blijven.

Bij de maatregelen om de veiligheid van fietsers in het verkeer te verbeteren wordt er ook aandacht besteed aan de fietsverlichting. Ook de minister vindt de zichtbaarheid van de fietser belangrijker dan de plaats van de verlichting, maar het is voor hem niet vanzelfsprekend dat iedere vorm van verlichting op de kleding van de fietser voldoende veiligheid biedt. Hij zal dan ook samen met de minister van Justitie onderzoeken, onder welke voorwaarden verlichting die niet aan de fiets bevestigd is, kan worden toegestaan. Hierbij gaat het uiteraard vooral om de kwaliteit van de verlichting. Daartoe zal de wet moeten worden aangepast; beide ministers kunnen zich voorstellen dat de politie zich in de tussentijd bij de handhaving concentreert op het nog steeds veel te hoge percentage fietsers dat helemaal geen verlichting heeft.

Begeleid rijden heeft in onder andere Duitsland al aanwijsbaar voordeel voor de verkeersveiligheid opgeleverd in de zin van minder ongelukken en overtredingen van jonge automobilisten. In de Duitse deelstaat Saksen heeft het zelfs al tot een vermindering van het aantal verkeersdoden geleid. De voorwaarden die aan de begeleider zouden moeten worden gesteld, worden nog nader bekeken, maar de minister heeft in ieder geval hoge verwachtingen van dit systeem. Het zal dan ook worden ingevoerd zodra ook de consequenties voor de aansprakelijkheid en dergelijke goed bekeken zijn.

De minister is het er volstrekt mee eens dat drugs en verkeer niet samengaan en dat een goede aanpak hiervan al veel te lang op zich laat wachten. Het probleem is dat er nog steeds geen betrouwbare drugstest is, zodat het wachten is op de resultaten van het Europese DRUID-project. De politie kan bij controles inderdaad afdaan op allerlei aanwijzingen, maar die zijn niet eenduidig en de minister wil voorkomen dat het draagvlak voor drugstests zou afbrokkelen door onnodige bloedproeven. Inmiddels is er in Australië en Italië wel al ervaring opgedaan met speekseltests in stappen, met een bevredigend resultaat. De beroepsmogelijkheid daarbij is een volledige analyse van de speekseltest, die enige tijd in beslag neemt, of een bloedproef. In Australië mag de politie willekeurig bestuurders aan deze test onderwerpen, na een test op het gebruik van alcohol; de minister is bereid om te bekijken hoe de Nederlandse wet hiervoor gewijzigd zou moeten worden en hoe een experiment met deze methode zou kunnen worden opgezet. Zo zou er kunnen worden vooruitgelopen op de resultaten van het Europese project, maar dan moet er wel overeenstemming over zijn dat er bij deze test geen grenswaarde wordt gehanteerd, omdat anders de betrouwbaarheid ervan in het geding komt. Het

komt dus neer op zero tolerance. Een politiek besluit over een systeem met verschillende grenswaarden zou de Kamer, zo zij dit wenselijk mocht achten, pas kunnen nemen als het Europese onderzoek een test oplevert die dat mogelijk maakt.

Verwarring met medicijnen die de rijvaardigheid beïnvloeden, is niet te verwachten, omdat de test gericht is op een aantal hoofdbestanddelen van drugs. Dit zal nog nader worden onderzocht en een ander zal nog worden toegelicht bij het voorstel aan de Kamer op dit punt. Het zal dus niet mogelijk zijn om op het gebruik van dergelijke medicijnen te testen. De minister beseft terdege de risico's van deze medicijnen; deze zou hij zo veel mogelijk willen tegengaan met voorlichting en preventie en hij is het ermee eens dat werkgevers hierbij ook op hun verantwoordelijkheid moeten worden aangesproken.

Gerichte controle op drugsgebruik is op de eerste plaats een zaak van de justitie, maar de vorige minister heeft al aan TeamAlert gevraagd, bij disco's en dancefeesten voorlichting te geven over de gevaren van drugs in het verkeer. TeamAlert zal hiermee doorgaan. Verder is er een lespakket voor het voortgezet onderwijs beschikbaar gekomen. De minister zal er met zijn collega van Justitie over overleggen om experimenten vooral te houden op de plaatsen waar het probleem het grootst is.

Voor de vragen over een alcoholslot voor zwaardere overtreeders verwijst de minister naar zijn brief van 30 oktober. In aanvulling daarop merkt hij op dat zo'n slot weliswaar aan het begin van de rit omzeild kan worden door een ander te laten blazen, maar dat er na enige tijd toch opnieuw geblazen moet worden, zodat het toch een behoorlijke rem vormt. Het alcoholslot zal ook bij beginnende bestuurders worden toegepast. Bij het demonstratieproject, waarvoor de provincie Friesland zich heeft aangemeld, zal ook de betrouwbaarheid van dit middel kunnen worden beoordeeld.

Ook de minister is zich er ten volle van bewust dat de persoonlijke belangen bij een beslissing over het intrekken van het rijbewijs zeer groot kunnen zijn, maar hij vindt dat er toch ook terdege rekening moet worden gehouden met de verkeersveiligheid. Hij heeft de Gezondheidsraad om advies gevraagd over de mogelijkheid om een tweede mening te vragen over de medische geschiktheid van een bestuurder. Ook zal de raad zich buigen over de vraag of de Europese regelingen op dit gebied nog up to date zijn. Ook de regering is ervan doordrongen dat deze kwestie zo snel mogelijk moet worden geregeld, maar omdat het om een ingewikkelde zaak gaat, zal het de Gezondheidsraad zeker nog wel een jaar kosten om een goed gefundeerd advies te geven. Het is in ieder geval geen kwestie van geld. Zo mogelijk zal de raad in de tussentijd wel al deeladviezen geven, opdat wellicht al eerder bepaalde veranderingen kunnen worden aangebracht.

In Europa wordt de Segway alleen in Italië tot de openbare weg toegelaten zoals in België, in veel landen wordt dit voertuig helemaal niet toegelaten, of alleen op het trottoir. De minister is op basis van de resultaten van het onderzoek van de SWOV bereid om de Europese Commissie ontheffing te vragen om de Segway toe te laten op fietspaden en rijbanen; voor gebruik op het trottoir is geen ontheffing nodig. Er moet nog wel worden gezien welke voorzieningen er nog aan dit voertuig moeten worden toegevoegd om aan de wettelijke eisen te kunnen voldoen. De minister zegt toe, mede naar aanleiding van de vragen die de heer De Krom hem nog heeft voorgelegd, schriftelijk nader te zullen ingaan op deze hele kwestie.

Met zijn voorstel om voor aanhangers tot 3,5 ton een hogere maximumsnelheid van 90 km/u toe te staan wil de minister tegemoetkomen aan de wens van veel maatschappelijke organisaties en de Kamer om een gelijkmatiger verkeersbeweging mogelijk te maken. Er is nog wel een technische aanpassing van de controleapparatuur nodig om onderscheid te

kunnen maken tussen caravans en aanhangers van vrachtwagens; ook de ANWB ziet hierbij een termijn van twee jaar als realistisch.

Verder is de minister het ermeê eens dat de maximumsnelheid in woongebieden zeer goed moet worden gehandhaafd. Er wordt dan ook bekeken of ook echt forse overtredingen van de maximumsnelheid in de bebouwde kom onder de werking van het puntenrijbewijs zouden moeten worden gebracht. Op snelwegen kunnen nu daarentegen op een aantal punten flitsers worden weggehaald omdat verkeersgedrag daar structureel verbeterd lijkt te zijn. Het gaat inderdaad niet om het uitschrijven van zo veel mogelijk bekeuringen, maar om een echt duurzame verbetering van de verkeersveiligheid.

De Kamer had de regering in 2006 via een motie gevraagd, in verband met allerlei bezwaren geen kentekenplicht voor landbouwtrekkers en aanhangers in te voeren. Een kentekenplicht is nodig om een trekkerrijbewijs te kunnen invoeren, maar de minister heeft indertijd aangegeven, deze motie toch te zullen uitvoeren, ook omdat het effect van een rijbewijsplicht op de verkeersveiligheid nog onzeker is. Hij wijst erop dat er voor het besturen van een landbouwtrekker op de openbare weg een minimumleeftijd van 16 jaar geldt en dat 16- en 17-jarigen hiervoor ingevolge het Arbeidsomstandighedenbesluit een certificaat van vakbekwaamheid dienen te hebben. Het onderzoek naar de oorzaken van ongevallen met landbouwtrekkers is nu bijna afgerond; de minister zal zodra het resultaat daarvan bekend is, in een brief aan de Kamer op deze kwestie terugkomen.

De minister heeft zeker geen bezwaar tegen een nationaal monument voor verkeersslachtoffers, als dat zou kunnen helpen bij de verwerking van het enorme leed dat verkeersongevallen kunnen veroorzaken. Er is in Nuenen al een monument voor jeugdige verkeersslachtoffers. De minister is graag bereid om bij te dragen in de kosten van het oprichten van een nationaal monument, als de Vereniging Verkeersslachtoffers het initiatief daartoe zou willen nemen.

Met het invoeren van verplichte verlichting overdag zou de minister willen wachten tot er uniforme Europese regelgeving voor is. Dit blijkt een gevoelige kwestie te zijn, omdat fietsers en motorrijders last kunnen hebben van verblinding. Inderdaad hebben sommige auto's al verlichting die zich automatisch aanpast aan de omstandigheden. De minister is bereid om dit nader te onderzoeken, de ervaringen in andere Europese landen te inventariseren en er op zo kort mogelijke termijn op terug te komen.

De minister staat als wegbeheerder binnen zijn domein geen reclame toe. Andere wegbeheerders doen dit wel in hun domein, zij zijn hierin auto-noom. Hij is wel bereid om bij het Nationaal Mobiliteitsberaad de zorgen van de heer Roemer op dit punt over te brengen.

Er zijn nieuwe technische voorzieningen om ongevallen met rechtsafslaanende vrachtwagens te voorkomen, zoals Lexguard. Zodra deze geheel ontwikkeld zijn, zouden ze mogelijk kunnen bijdragen aan het verminderen van het aantal slachtoffers van dit soort ongevallen. Ook het Lifesaver-systeem (Lisa) kan dit effect hebben, maar het heeft ook het risico dat chauffeurs er geheel op gaan vertrouwen en dat er verwarring ontstaat over de voorrang voor de rechtdoor gaande fietser. De minister is het ermeê eens dat de maatregelen die tot nu toe genomen zijn, onvoldoende resultaat hebben. Daarom wil hij in 2008 een diepgaande analyse laten uitvoeren, en op basis daarvan zo mogelijk in de loop van 2008 nieuwe, effectieve maatregelen voorstellen.

Ten slotte zegt de minister toe, de Kamer uiterlijk op 1 februari te zullen informeren over het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het advies over het tegengaan van fraude met kilometertellers.

## Nadere gedachtewisseling

De heer **De Rouwe** (CDA) is blij met de dappere opstelling van de minister op het punt van een drugstest voor bestuurders, met zero tolerance. Hij heeft ook waardering voor de opstelling van de minister tegenover een nationaal monument voor verkeersslachtoffers.

Ook mevrouw **Roefs** (PvdA) is blij met de toezeggingen van de minister.

De heer **Roemer** (SP) constateert dat de minister op allerlei punten getuigt van goede wil, maar hij vindt dat het in sommige gevallen allemaal wel vreselijk lang duurt. Hij vraagt nog aandacht voor de controle op de uitvoering van Duurzaam Veilig door de decentrale overheden en hij zal in dit verband bij de begrotingsbehandeling op de brede doeluitering terugkomen.

De heer **De Krom** (VVD) zou het nog mogelijk gemaakt willen zien dat bestuurders die doorrijden na een ongeval, ook kunnen worden vervolgd als zij niet op heterdaad betrappt zijn. Verder vindt hij de termijn van 27 maanden voor het vorderen van schadevergoeding bij daders door het Centraal Justitieel Incassobureau veel te kort, gelet op de rechterlijke procedures.

De heer De Krom vraagt ook aandacht voor de problemen met het verleggen van de bewijslast bij ongevallen. Een automobilist die een fietser aanrijdt, is schuldig, ook al is de fietser stomdronken, tenzij hij kan bewijzen dat de fietser in overtreding was. De heer De Krom is een voorstander van bescherming van zwakke verkeersdeelnemers, maar hij wil ook voorkomen dat er hierdoor zeer onrechtvaardige situaties ontstaan, bijvoorbeeld als alcoholgebruik door het slachtoffer na het overlijden niet meer aan te tonen is.

Minister **Eurlings** stelt dat Duurzaam Veilig een belangrijke, maar niet de enige pijler van het beleid is. Samenwerking, een integrale aanpak en internationalisering is evenzeer van belang.

Verder ziet de minister de justitiële aspecten die de heer De Krom noemt, allereerst als een verantwoordelijkheid van de minister van Justitie, die hij deze aspecten onder de aandacht zal brengen. Hij erkent dat de genoemde omgekeerde bewijslast problemen kan opleveren en hij is bereid om deze kwestie met de minister van Justitie te bespreken.

Ten slotte zegt de minister toe, schriftelijk te zullen ingaan op het probleem van nieuwe producten de markt die niet voldoen aan de wettelijke eisen, en op het probleem dat iemand met een ontzegging van de rijbevoegdheid wel een auto op zijn naam kan laten zetten.

## Toezeggingen

- De minister zal de Kamer op 1 februari 2008 de bevindingen ten aanzien van kilometertellerfraude doen toekomen.
- De minister zal schriftelijk terugkomen op de vragen die tijdens het AO Verkeersveiligheid d.d. 6 november 2007 niet zijn beantwoord.
- De Kamer zal worden geïnformeerd over de mogelijkheden voor het invoeren van een verplichting voor auto's tot het voeren van verlichting overdag.
- De Kamer zal op de hoogte worden gehouden van de termijn waarbinnen een hogere snelheid voor caravans kan worden ingevoerd.
- De minister zal schriftelijk reageren op de vraag waarom er voor de toelating van de Segway geen gebruik wordt gemaakt van het derde lid van artikel 2.2 van het Voertuigreglement.
- De Kamer zal worden geïnformeerd over de wetswijziging die nodig is om steekproefsgewijze drugstests in het verkeer mogelijk te maken en



over het opzetten van experimenten in dit kader. De minister zal daarbij ook ingaan op medicijngebruik en verkeersdeelname.

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

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