

Vergaderjaar 2008–2009

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 123

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 28 oktober 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 23 september 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief over de informatie over de strategie verkeersveiligheid voor de periode 2008–2020 d.d. 10 juli 2008 (29 398, nr. 120);**
- **de stand van zaken van de pilot speekseltesters d.d. 16 september 2008 (29 398, nr. 121);**
- **BNC-fiche 4 Verordening inzake veiligheidseisen motorvoertuigen d.d. 1 juli 2008 (22 112, nr. 662).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

Voorzitter: Jager

Griffier: Deckers

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De **voorzitter**: Ik heet iedereen welkom en open het algemeen overleg. Aan de orde is de Strategie Verkeersveiligheid. Er staat ook een aantal brieven op de agenda. Ik stel voor om spreektijden te hanteren van drie à vier minuten per lid. Dit gelet op het aantal leden dat aanwezig is en het tijdstip waarop wij willen eindigen. Ik verzoek u maximaal één à twee interrupties te plegen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dank u wel voorzitter. Mijn fractie heeft de afgelopen week een verzoek gedaan om dit overleg met een uur te verlengen. Ik heb er begrip voor dat dit niet lukt, maar vraag er ook begrip voor dat wij hier een aantal punten willen neerzetten. Gezien de tijd die nu verlopen is, probeer ik dat zo snel mogelijk te doen.

Wij zijn blij met deze nota die voor het eerst op deze manier tot stand is gekomen; integraal en met een visie voor de toekomst. Onze ambitie als CDA – en als Kamer denk ik – is het hebben van zo min mogelijk verkeersslachtoffers en het worden van nummer één voor Malta. Ook als dat is bereikt, is het belangrijk om te streven naar minder slachtoffers. Wij steunen de drie pijlers: samenwerking, integrale aanpak en Duurzaam

¹ Samenstelling:

Leden: Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), 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, Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).
Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (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), Van Heugten (CDA) en Neppérus (VVD).

Veilig. Wij willen er ook een aan toevoegen: de peiler grenzen stellen. Die is nodig op het moment dat er maatregelen worden ingezet. Een van onze speerpunten van de laatste tijd is drugs in het verkeer. Daarover ontvingen wij een voortgangsrapportage van de minister die wij steunen. Het is terecht dat de minister ruimte wil geven aan innovatie; het kabinet investeert daar veel in. Is het mogelijk dat het kabinet kijkt wat er nog meer kan gebeuren op dit gebied? De minister kan dat misschien samen met zijn collega van Economische Zaken (EZ) doen. Een innovatieve ontwikkeling is bijvoorbeeld Flister: de techniek die automobilisten over de radio waarschuwt voor naderende hulpdiensten. De minister heeft in het verleden al eens gezegd dat hij die ontwikkeling steunt. Wat is hierbij de stand van zaken?

Mijn partij heeft in het verleden voorgesteld om de eisen van het beginnersrijbewijs zwaarder te maken. Nu is het zo dat bestuurders tussen de achttien en vierentwintig jaar bij drie zware overtredingen het rijbewijs kwijtraken. Ons voorstel is om dat bij twee zware overtredingen te laten gebeuren.

Ik kom nu bij de peiler grenzen stellen. Een deel van ons verkeersleed wordt helaas veroorzaakt door mensen die de grenzen te buiten gaan en vrijheden van anderen op het spel zetten of fundamenteel aantasten. Het is terecht dat de overheid harder wil optreden tegen mensen die structureel grove snelheidsovertredingen begaan, bumperkleven of door rood licht rijden. Heel veel burgers ergeren zich hieraan en mijn fractie ook. Het kabinet onderkent het grote probleem en legt een focus op asociaal gedrag. In Brabant kent de politie de doelgroep en zitten agenten hen met succes op de huid. Aan overtredders die tientallen overtredingen hebben begaan, is gemeld dat zij in de gaten worden gehouden en niet meer anoniem zijn. Dit schijnt erg goed te werken; de Brabantse politie merkte op dat het vergroten van de pakkans leidt tot resultaten. Toch is ook hier innovatie en het gebruik van techniek mogelijk.

Een nieuwe succesvolle, innovatieve ontwikkeling is het alcoholslot. Dit is een allerlaatste kans voor mensen die eerder aangetoond hebben zich niet te willen gedragen. Het CDA vraagt de minister een gelijke technische aanpak te willen onderzoeken voor asociaal rijgedrag. De minister wil in het huidige plan Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA) toepassen voor overtredders die consequent veel te hard rijden. Het CDA vraagt de minister om de kansen en mogelijkheden te onderzoeken van een intelligente «blackbox». Deze wordt geplaatst bij mensen die eerder een proefperiode gehad hebben waarin zij niet mochten rijden. Na een dergelijke rijontzegging wordt dan gekeken of zij hun gedrag aanpassen door het «asoslot», zoals een van de kranten de blackbox deze week noemde. Iemand kan dan bewijzen dat hij zich wel gedraagt. Met dit slot begrenst men niet alleen de snelheid, maar registreert men ook zaken als door rood rijden en bumperkleven. Het is daarmee een straf op maat. Over straffen op maat deed overigens de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) onlangs interessante uitspraken. Graag een reactie van de minister.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ten eerste staat een snelheidsbegrenzer die afgesteld is op 100 kilometer voor een woonerf nog steeds te hard en lost die het probleem niet op. Ten tweede zijn het vastleggen van het door rood rijden en bumperkleven technisch oplosbaar, maar echt een hele stap verder in de techniek. Hoe stelt u zich dat voor?

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is inderdaad een hele stap verder dan nu mogelijk is. Ik maak deze opmerking dan ook in het kader van de visie tot 2020. Ik kan mij voorstellen dat dit niet van vandaag op morgen wordt ingevoerd. Ik verzoek de regering om dit idee te onderzoeken op mogelijkheden en toepasbaarheid. Op een woonerf mag men inderdaad niet 100 rijden, maar er bestaan al technieken die de lokaal toegestane snelheid als

maximumsnelheid van de auto hanteren. Het kabinet heeft aangegeven deze techniek te willen onderzoeken en ons verzoek is om dit uit te breiden met zaken als bumperkleven en door rood licht rijden. Bumperkleven wordt immers als heel naar ervaren en staat bovenaan de lijst van ergernissen. Graag een reactie van de minister daarop.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik kan mij voorstellen dat als ik een dergelijk kastje heb in mijn auto en ik een beruchte, notoire slechte autorijder ben – dat ben ik niet, ik zie de heer Eurlings als blij kijken – ik de auto van mijn vrouw of man neem. Met andere woorden: het is geen waterdicht systeem. Is het niet beter om ten bate van de verkeersveiligheid in te zetten op educatie en handhaving? Bumperkleven komt veel te veel voor omdat er te weinig op wordt gecontroleerd. Kunnen wij niet beter onze energie en geld steken in de controle, in plaats van een enkeling een kastje te geven dat zo gemakkelijk te ontduiken valt?

De heer **De Rouwe** (CDA): De dingen die mevrouw Gerkens noemt, verdienen zeker de steun van het CDA. Zij moeten ook gebeuren. In de praktijk kent de politie in Brabant echter een aantal mensen dat consequent hele grove overtredingen begaat. Die kleine groep die het verpest voor anderen, houdt de politie in de gaten. Op deze groep zou men die techniek kunnen toepassen. Ik geef u het voorbeeld van het alcoholslot, waar uw partij ook voorstander van was. Ook hierbij bestaat het probleem dat iemand in een andere auto kan stappen. De vraag is echter of u toelaat dat iemand in uw auto rijdt, als u van zijn gedrag in het verleden op de hoogte bent. Ik begrijp echter uw bezwaar. Ik vraag het kabinet om deze mogelijkheid te onderzoeken en ons als Kamer te informeren, zodat wij op een later tijdstip een besluit kunnen nemen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb het voorstel van het CDA over de «asobox» diverse malen op de radio gehoord. De heer De Rouwe gebruikte telkens het argument dat mensen die twintig keer voor de rechter hebben gestaan, een dergelijke box verdienen. Maar waarom worden die mensen weggestuurd met een rijbewijs op zak? Waarom straffen wij die mensen niet door hun rijbewijs in te nemen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is ook ons voorstel om het puntenrijbewijs in te voeren en het rijbewijs af te kunnen nemen. In het begin van dit jaar heeft de Kamer daar met grote meerderheid voorgestemd. Het probleem is, was en blijft waarschijnlijk, dat mensen na verloop van tijd het rijbewijs weer terugkrijgen. Ik ben het met u eens dat er een categorie mensen is die zich keer op keer misdraagt en geen recht meer heeft op een rijbewijs. Wat mij betreft, is dit de laatste kans voor mensen om aan te tonen dat zij zich kunnen gedragen. Als zij dan weer de fout in gaan, houdt het op. Ook voor het CDA betekent dit een definitieve invordering van het rijbewijs. Zover is de wetgeving echter nog niet.

De heer **Madlener** (PVV): Als het ophoudt, heeft men ook de box niet meer nodig. In feite heeft u dan uw eigen voorstel de nek omgedraaid. Of begrijp ik het nu verkeerd?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voor deze categorie mensen geldt het asoslot niet. Het is de allerlaatste poging om mensen te dwingen zich aan te passen en zich normaal te gedragen. Gaan ze dan weer de fout in, dan is het tijd om het rijbewijs definitief af te nemen. Ik denk dat wij elkaar daarin van harte steunen. Het is echt een maatregel die ingevoerd wordt om vijf voor twaalf. Dit geldt ook voor het alcoholslot waarvan u ook voorstander was. Als men in de proefperiode met het alcoholslot de fout ingaat, krijgt men het rijbewijs niet terug.

Voorzitter. Op de 50- en 80-kilometerwegen vallen verreweg de meeste slachtoffers. Iedereen kent de vele bermmonumenten langs de wegen als stille getuigen. Het CDA wil dat de minister hier hoge prioriteit aan geeft. In hoofdstuk 4.6 van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid ontbreken tot onze grote verbazing specifieke maatregelen en activiteiten. Ik vraag de minister om in samenspraak met de decentrale overheden met een aanvullend programma te komen.

Over de fietsers zeg ik niets. Daar gaan anderen wat over zeggen en ik sluit mij daar nu al bij aan. Er zijn wel maatregelen die ons iets te ver gaan, zoals het verplicht dragen van de helm. Waarom wil de minister dit, terwijl de Fietsersbond het als een contraproductieve maatregel ziet? Het SWOV biedt aan om de aangekondigde maatregelen van de minister door te berekenen op effectiviteit en efficiency. Dat lijkt ons geen gekke gedachte. Graag hierop een reactie van de minister. Ten slotte stond ook op de agenda het Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC)-fiche over de verordening inzake veiligheidseisen motorvoertuigen. Wij steunen de inzet van het kabinet maar vragen ons af waarom Europa hier met extra maatregelen wil komen, terwijl wij dachten dat dit al geregeld was. Voorzitter. Ik realiseer mij dat ik geen recht doe aan de vele opmerkingen en brieven die wij de afgelopen maanden hebben gekregen. Helaas kan dit door het tijdgebrek niet anders. Weet dat dit onze aandacht heeft.

De heer **Madlener** (PVV): Ik ben onder de indruk van de aandacht voor verkeersveiligheid van het CDA. Nu het CDA allerlei milieumaatregelen vrijstelt van belasting of aantrekkelijk maakt voor de consument, is het dan niet voor het vrijstellen van belasting op elektronische veiligheidssystemen? Gaat het onze voorstellen op dat punt steunen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij moeten niet als «eilandje Nederland» voorstellen doen op dit gebied. De minister dient zich in overleg met de Europese partners in te zetten voor de veiligheid van auto's en auto-technieken en dient dat op de Europese agenda te zetten. Ik vind dat het allerbelangrijkste op dit moment. Komen uit dat overleg mooie, effectieve maatregelen voort waarin u subsidiemogelijkheden ziet, dan zie ik een concreet voorstel graag tegemoet. Ik vind dat wij het accent moeten leggen op een Europese aanpak van de innovatie. Nu gaat veel van het ter beschikking gestelde geld naar andere sectoren en daarom vroeg ik net aan de minister of dat geld in het kader van verkeersveiligheid kan worden ingezet. Blijkbaar hebben wij dezelfde vraag en is het aan de minister om daar aanstonds antwoord op te geven.

De heer **Madlener** (PVV): Dat is geen antwoord op mijn vraag. Er wordt gewerkt aan Europese emissie-eisen en het CDA wil zuinige auto's bevoordelen door er minder belasting over te heffen. Waarom wilt u veilige auto's dan niet ook bevoordelen? Waarom kunt u daar niet klip en klaar voor zijn?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vind het een onderwerp dat hier niet aan de orde is, maar u hebt recht op een antwoord. Noodzakelijke maatregelen op milieugebied zijn met een subsidie veel beter te bereiken. Bij innovatie op het gebied van voertuigen geldt echter een ander probleem; wij moeten het gezamenlijk op de Europese agenda zetten. Als u een subsidie wilt voor bepaalde voertuigen of zaken, kijk ik daar naar. Past uw voorstel niet in de 5 mld die het kabinet net heeft uitgetrokken voor innovatie?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De Partij van de Arbeid is blij dat – onder andere op ons aandringen tijdens het vorige algemeen overleg Verkeersveiligheid – de minister – zoals het hem betaamt – zijn ambities wat naar boven, maar in dit geval dus eigenlijk wat naar beneden heeft bijgesteld. De keuze om zowel generieke als specifieke maatregelen te

nemen voor twee doelgroepen – de roekeloze en de kwetsbare verkeersdeelnemers – steunen wij.

Bij de generieke maatregelen gaat het voornamelijk om maatregelen op het gebied van voertuigtechnologie, zoals het antiblokkeersysteem (ABS) en SpeedAlert. Hoe staat het overigens met SpeedAlert? Zijn de problemen met SenterNovem opgelost? Door de minister wordt in zijn nota ook de Lane Departure Warning Assistent (LDWA) genoemd. Waarom stelt de minister zich in fiche 4 dan zo terughoudend op?

Is de minister bereid om de botsvriendelijkheid van auto's in Europa aan te kaarten? Wat is de voortgang op dit punt en wat is de inzet van de minister? Ook willen wij graag van de minister weten hoe de stand van zaken is met betrekking tot Duurzaam Veilig in de diverse provincies.

Worden streefcijfers gehaald en kunnen wij daar inzicht in krijgen?

Nu er de komende tijd nog veel meer wegwerkzaamheden zullen plaatsvinden, vraag ik toch nog eens aandacht voor de inrichting van de wegbanen bij die wegwerkzaamheden. Als ik over de A12 naar huis rijdt en langs de wegwerkzaamheden in de buurt van Veenendaal kom, valt me op dat ook bij drukte de linkerrijbaan leegblijft. Dit is zeker het geval als op de rechterrjbaan een vrachtwagen rijdt. De smalle linkerrijbaan en de betonnen wegafscheiding zorgen in ieder geval voor een onveilig gevoel en roepen zo eerder files op. Wat gaat de minister overigens doen aan de verbetering van de registratie van verkeersdoden en vooral van gewonden?

Wat de doelgroepen betreft wil ik enkele vragen stellen. Hoe kijkt de minister aan tegen de club psychiaters die erg veel bezwaren heeft tegen de inzet van het alcoholslot voor zwaarverslaafden? Bij verdenking van rijden onder invloed van drugs wordt er van een verdachte een bloedproef afgenomen. Het onderzoek wordt daarna gedaan door het Nederlands Forensisch Instituut. Ik heb begrepen dat daar slechts capaciteit is voor tien zaken per maand. Als wij drugs in het verkeer willen aanpakken, lijkt mij dit op deze manier een wassen neus. Graag een reactie van de minister.

Ik ben benieuwd hoe op dit moment de stand van zaken is van het praktijkexamen voor de bromfiets. De minister schrijft verder: «binnenkort ga ik bovendien motorvriendelijke vangrails aanbrengen in gevaarlijke bochten». Ik dacht dat wij daar al voortvarend mee aan de gang waren. Ik ben benieuwd hoe dat in elkaar zit. Er is een onderzoek beloofd naar tractoren. Ik wil graag weten wanneer wij dat krijgen omdat de Partij van de Arbeid de motie-Atsma (30 800 XIV, nr. 47) opnieuw in stemming wil brengen. Graag willen wij een onderbouwing van de passage over de verplichting van de fietshelm op lange termijn. Hoe kijkt de minister daar tegenaan? Ik meen dat in een eerder verhaal wat anders heeft gestaan over die fietshelm.

Een nadere uitwerking van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid volgt nog, schrijft de minister. Daar zien we met belangstelling naar uit. Met name de positie van ouderen, fietsers en voetgangers verdient nog veel meer aandacht.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Wij zijn blij met de aanpassing van de doelstelling voor de verkeersveiligheid. Ik kan mij herinneren dat wij een aantal jaren geleden een pittige discussie hadden met uw voorgangster Karla Peijs, die niet zo ambitieus wilde zijn. Ik ben blij te zien dat deze minister veel ambitieuzer inzet. Het gaat echter nog steeds om tien verkeersdoden per week en dat is bijzonder veel. Ik zie in de begroting dat wij volgend jaar naar één dode minder gaan. Dat zet geen zoden aan de dijk. Ik weet dat het moeilijk is de doelstelling te halen en ik doe u een aantal suggesties om die te bereiken. Waarom is er geen planning: een jaarlijks overzicht waarin staat hoe het doel bereikt gaat worden?

Specifieke aandacht voor brommers is een goede zaak. Zij veroorzaken veel overlast, zijn kwetsbare verkeersdeelnemers en nemen toe in aantal,

net als scooters. Wij concluderen dat de bromfiets zijn plaats in het verkeer is kwijtgeraakt. Dit is gebeurd ondanks de bijdrage aan de verkeersveiligheid door het verwijderen van de bromfiets van het fietspad. Heeft de minister inzicht of alle gemeenten op alle wegen de regels hebben toegepast? Ik kan u vertellen dat dat niet zo is. Soms ontbreken op de rijbaan de borden die voor bromfietsen gelden en er zijn wegen waarbij de bromfiets om de 100 meter moet wisselen van fietspad naar rijbaan. Er zijn zelfs wegen waarbij zowel de rijbaan als het fietspad verboden is voor bromfietzers. Soms is zelfs binnen die regels de bromfietsstalling onbereikbaar. Dat kan niet en er valt hier heel veel te verbeteren. Ik wil graag van de minister weten hoe hij de gemeenten daartoe gaat aanzetten. Als de brommer vogelvrij blijft, zal de bestuurder zich ook zo gedragen. Op de positie van de brommer op rijbaan kunnen wij ook nog wat aanmerken. Auto's rijden vaak 50 km op deze wegen – dit is niet altijd de meest veilige snelheid, maar zij doen dat wel – terwijl een brommer maar 45 km mag rijden. Dit leidt tot het inhalen van brommers door auto's, soms op een gevaarlijke manier. Het kan ook leiden tot het harder rijden van brommers, zodat zij veilig tussen de auto's kunnen rijden. In ieder geval worden brommers gestimuleerd om de regels te overtreden. Dit lijkt mij niet de juiste weg. Ik weet niet of het veiliger is om de snelheden gelijk te schakelen maar ik wil graag van de minister horen of hij naar dit probleem kan kijken en wellicht een klein onderzoekje kan doen.

Ook tractoren hebben een dergelijke dubieuze plek op de weg. Sommige rijden 25 km per uur tussen het verkeer dat 50 of zelfs 80 km per uur rijdt. Dat leidt tot grote onveiligheid door de grote snelheidsverschillen of door het overtreden van de maximumsnelheid. Is de minister bereid te onderzoeken of dit duidelijker en veiliger kan?

Voor de snelweg wijst de minister op de mogelijkheid van SpeedAlert: een systeem in de auto dat informeert over de geldende snelheid. Overigens ziet men dit ook steeds vaker in de navigatiesystemen. Dit is slechts een hulpmiddel. Ik denk niet dat we antwoorden moeten zoeken in apparaatjes maar in beleid. Op de snelwegen zijn de snelheden onduidelijk of onhelder. Soms moet men ergens 50 rijden, terwijl de reden daarvoor niet duidelijk is. Dat betekent dat veel automobilisten geen vertrouwen hebben in die snelheden of in de snelheidswisselingen. Wil de minister ook kijken naar dit probleem en zich niet verschuilen achter nieuwe technologieën? De minister ziet de terugkomsessies voor rijbewijshouders niet zitten. Dat wordt ook erg duur. Wij willen hem de suggestie doen om de rijbewijshouders te wijzen op nieuwe verkeersregels. De aankondiging van nieuwe regels in de Staatscourant verdwijnt en de aankondiging overlaten aan de media biedt geen garanties. Daarom is het wellicht verstandig om te komen tot een goede jaarlijkse nieuwsbrief voor alle rijbewijshouders met een officiële status, een duidelijke oproep er kennis van te nemen en met duidelijke informatie voor de rijbewijshouder. Wil de minister dit onderzoeken en eventueel verder uitwerken?

Verkeerslessen op scholen kunnen goed helpen om het verkeer veiliger te maken. In België krijgen de jongeren vanaf zestien jaar gratis verkeersles op de middelbare school. Daardoor kunnen ze kosteloos het theorie-examen voor het rijbewijs halen. Het slagingspercentage neemt toe; er wordt niet meer met een gelukje het theorie-examen gehaald. Er zijn ook leerlingen die niet gelijk het rijbewijs willen halen, maar zij kennen wel al de theorie en dat is goed is voor de verkeersveiligheid. Wij kunnen dit goedkoop uitvoeren als contact wordt gezocht met rij scholen in de buurt. Wil de minister dit in Nederland opzetten?

De minister kijkt naar wetgeving voor de verplichte fietshelm voor kinderen. Wat scheelt dat in het aantal verkeersdoden dan wel -gewonden onder kinderen? Ik zie hier geen onderbouwende cijfers voor. Een fietshelm gebruiken is wenselijk, laten wij daar duidelijk over zijn. Wij kunnen morgen al beginnen een slag te slaan, door de ouders te wijzen op hun

verantwoordelijkheid en te beginnen met een voorlichtingscampagne. Wil de minister hier eerst mee beginnen alvorens de wet te wijzigen? Is hij bereid te onderzoeken of deze wetswijziging inderdaad de verkeersveiligheid bevordert?

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Omdat ik bij voorbaat al de steun heb van collega De Rouwe begin ik met de fietsers. Ik ben het helemaal niet eens met hetgeen mevrouw Gerkens zei over verplichte helmpjes voor fietsers.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik begrijp dat de heer De Krom mij graag in een bepaalde hoek zet, maar ik wil juist niet verplichten maar eerst onderzoeken wat een wet uithaalt. Ik heb helemaal geen onderbouwende cijfers. Ik wil eerst de ouders informeren over het voordeel van het dragen van een helm, want veel ouders weten dat niet.

De heer **De Krom** (VVD): Gelukkig. Ik heb zelf ook kinderen en ik denk dat ik als ouder prima zelf in staat ben om te beslissen of mijn kinderen helmpjes op moeten of niet. Daar heb ik de heer Eurlings niet voor nodig, daar heb ik de heer De Rouwe niet voor nodig en de heer Rutte inderdaad ook niet; ik denk dat ik dat heel goed zelf kan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb niets over verplichten gezegd. Ik zei juist dat ik het niet zag zitten om een helmplicht te hebben. Dus luistert u goed naar mijn inbreng, want wij zijn het er helemaal over eens. Als u de rest van mijn plannen ook ondersteunt, kan het vandaag niet meer stuk tussen ons.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik heb in het weekend mijn favoriete lectuur gelezen: het rapport «Verkeershandhaving in Nederland», «Afschrikking en Generale Preventie» van het WODC (Wetenschappelijk Onderzoeks- en documentatiecentrum) en «Nederlandse verkeersboetes in internationaal perspectief». Kamerleden lezen ook nog wel eens wat, wil ik eraan toevoegen. Het was heel interessant. Als het gaat om verkeersveiligheid en handhaving is de rode draad ingewikkeld. Ik citeer: «Generaal preventieve effecten hangen vooral af van de gepercipieerde pakkans en lik-op-stukbeleid.» Dit betekent dat niet de hoogte van de sancties of de boetes bepaalt of mensen zich aan de verkeersregels houden, maar of ze denken dat ze worden gepakt en hoe groot die kans is. Dat is waar het uiteindelijk over gaat. De discussies over hogere boetes laaien nog wel eens op, maar de effectiviteit van hogere boetes neemt af naarmate deze hoger worden. Uit het rapport over de Nederlandse verkeersboetes in internationaal perspectief blijkt dat wij met de hoogte van de boetes iets onder het gemiddelde liggen van de zeven landen die zijn onderzocht. Mijn conclusie is dat wij drie dingen moeten doen: pakkans vergroten, pakkans vergroten, pakkans vergroten en daarnaast een lik-op-stukbeleid. Daar gaat het in essentie om. In het lik-op-stukbeleid kunnen wij elkaar alweer vinden mijnheer De Rouwe, want u hebt vorige week ook voor die motie gestemd. Hoe kunnen wij dat doen? Door een gerichte politie-inzet en een goede organisatie van de alcohol- en drugscontrole. Het kabinet moet vooral daar op inzetten. Wat gaat het kabinet doen om die pakkans te vergroten vooral waar het gaat om ernstige verkeersdelicten, zoals alcohol- en drugsmisbruik?

Uit onderzoek naar het puntenrijbewijs blijkt dat er geen overtuigend bewijs op tafel ligt waaruit het effect blijkt. In Duitsland is er wel degelijk een effect, maar in Engeland is helemaal geen effect gevonden. Ik stel voor dat wij hiernaar meer onderzoek doen. Ik ben niet per se tegen het puntenrijbewijs maar ik vind het bewijs te dun om een keuze in die richting te ondersteunen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij hebben hier veel debatten over gehad in de Kamer en de VVD heeft toen ook een standpunt ingenomen. Wij kunnen nu alles gaan herhalen, maar het is besproken. De effectiviteit van verkeersveiligheid is niet in elk land evenredig, dat trek ik niet in twijfel en het is terecht dat wij daar kritisch naar kijken. Een puntenrijbewijs moet echter niet alleen effect hebben op de verkeersveiligheid maar ook op het stellen van grenzen. De mensen die keer op keer de fout in gaan, moeten gestopt worden. Daar was uw partij ook voor. U koppelt het nu eenzijdig aan de verkeersveiligheid in Groot-Brittannië maar er zijn ook landen waar het puntenrijbewijs wel werkt. Dit heeft te maken met regels stellen en niet gedogen en daar is uw partij toch ook een groot voorstander van?

De heer **De Krom** (VVD): Het gaat altijd om de effectiviteit: heeft het zin, wat is het doel? Het doel is het vergroten van de verkeersveiligheid en het verminderen van het aantal slachtoffers in het verkeer. Daar gaat het uiteindelijk allemaal om. Ik lees: «Er is geen eenduidig wetenschappelijk bewijs dat het invoeren van een puntenstelsel tot een structurele afname van het aantal verkeersslachtoffers leidt». Ik vind dat wij daar meer over moeten weten.

Voorzitter. Ik ben tegen het alcoholslot, want daar ontbreekt elk bewijs. Ik lees overal dat als het alcoholslot weer verwijderd wordt uit de auto, het effect meteen is verdwenen. In Californië wordt het bijvoorbeeld zeer weinig gebruikt. Rechters en officieren van justitie daar geloven er niet in. Daarbij komt nog de fraude die met een dergelijk kastje mogelijk is. Nog belangrijker vind ik dat het alcoholslot, zoals het de minister nu voor ogen staat, in plaats dreigt te komen van het huidig medisch onderzoek. Dit verdwijnt voor groot een deel, behalve bij extreem hoge alcoholpercentages. Vindt de minister nu werkelijk dat het niet langer relevant is of een bestuurder medisch gezien geschikt is om te rijden? Waar mensen met een alcoholprobleem nu medisch en wettelijk gezien uit de auto worden gehaald, verdwijnen zij straks met een rijbewijs en met een alcoholslot waarvan de werking dubieus is op de weg. Ik vind dat geen winst, dat is achteruitgang.

Ik kom nu bij het kastjesfetisjisme van het CDA. Wij hebben nu niet alleen het kastje van Camiel maar wij krijgen ook een kastje van de heer De Rouwe. Straks krijgen wij ongetwijfeld de voicerecorder van Van Geel die opneemt wat wij in de auto zeggen. Deze kant moeten wij niet op. Ik vind dat de heer De Rouwe doorslaat. Hier moeten wij geen tijd aan besteden. Daarbij let ik ook op de bezwaren van het alcoholslot als fraudegevoeligheid, handhaving en gebrek aan preventieve werking. Ik zie daar werkelijk helemaal niets in. Het kabinet moet zich concentreren op zaken die iets doen aan de verbetering van de verkeersveiligheid, zoals het vergroten van de pakkans en het lik-op-stukbeleid. Auto's, voertuigen, fietsen enzovoorts moeten veiliger gemaakt worden. Niet via subsidies, zoals de heer Madlener wil, maar via Europese normstelling. Wij zijn daar in het verleden ook succesvol in gebleken.

Mijn laatste punt is het veiliger maken van de wegen zelf. Gisteren was ik in Drenthe, op de N234. Deze weg is een stuk opgeknapt en verkeersveiliger geworden. Zo kan ik nog een trits wegen noemen, waar wij in Nederland hoognodig wat aan moeten doen. Laten wij dat niet uit het oog verliezen en niet in het kastjesfetisjisme van de heer De Rouwe vluchten, want daar zie ik echt helemaal niets in.

De heer **De Rouwe** (CDA): U geeft bij het alcoholslot het voorbeeld van Californië. U kunt ook het voorbeeld van Zweden geven waar het wel werkt. U kunt ook het volgend weekend het SWOV-rapport lezen waarin een aantal interessante opmerkingen staan. Wie zei vorige week in de Kamer, toen alle spotlights op hem gericht stonden en hij op televisie was: «bescherm de helden en niet de hufters». Dat was toch uw partijleider die een punt wilde maken tegen de hufterigheid in de samenleving en die dat

wil aanpakken? Koud een week later doen wij een normaal voorstel om het gedrag te onderzoeken van mensen die keer op keer de fout in gaan en na een rijontzegging terugkeren in het verkeer, en u trekt zich direct weer terug. Wij stellen voor om in te zoomen op een groot probleem waarover uw achterban volgens mij hetzelfde denkt. Vorig jaar december zei u nog dat u de «hufters» in het verkeer ging aanpakken en dan met name het bumperkleven.

De heer **De Krom** (VVD): Ik ben blij dat collega De Rouwe zo goed naar mijn fractievoorzitter luistert. Inderdaad gaat het er om hoe wij die «hufters», of mensen die misbruik maken van de motor of de auto in het verkeer, eruit krijgen. Dat gaat niet door uw kastje, maar door de pakkans te vergroten. Ik zeg het nog een keer: daar gaat het dus om. Ik vind dat u vervalt in hobbyachtig gedoe met allemaal kastjes en nog een kastje en nog een kastje. Dat moeten wij niet doen. Wij moeten kijken waar wij het meest effectief zijn. Ik zou zeggen tegen de minister: gebruik dat hamertje, waarmee u drie keer in de Telegraaf stond, om de heer De Rouwe terug in zijn kastje te duwen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Het is positief dat er een heldere notitie ligt die de waarde onderstreept die de minister en het ministerie aan verkeersveiligheid hechten. Goed is ook de expliciete erkenning dat de maatschappelijke kosten veroorzaakt door onveiligheid heel hoog zijn, hoger dan de maatschappelijke kosten van files. Het is van belang om dat scherp in het oog te hebben. De minister wil het aantal verkeersslachtoffers verder terugbrengen tot maximaal 500 in 2020. Wij juichen deze aanscherping van de ambities van harte toe. Ik wil niet gaan opbieden, maar toch de vraag stellen of wij niet verder kunnen gaan. De minister stelt die vraag zelf ook eerlijk aan de orde en zegt dat het aantal verkeersslachtoffers nog verder omlaag kan als wij andere keuzes maken: fors meer geld voor verkeersveiligheid of de vrijheid van verkeersdeelnemers inperken. Waarom kiest de minister daar niet voor? Waarom kunnen wij niet nog verder gaan met maatregelen die misschien pijn doen voor de mobiliteit maar wel het aantal verkeersslachtoffers verder omlaag kunnen brengen? Is het kabinet daarin niet te resoluut? De verhoging van de bromfietsleeftijd zou vele doden en ziekenhuisgewonden minder betekenen. Kiezen wij daar per definitie niet voor omdat wij de vrijheid van verkeersdeelnemers niet willen aantasten? Ik vind dat verre van vanzelfsprekend en vind dat dit een punt van nadere afweging. Het is eerlijk, confronterend maar ook wel huiveringwekkend, als er in het onderdeelje alternatieven van het Strategisch Plan staat: «in zekere zin accepteren wij met onze keuze dat er in 2020 gemiddeld in het verkeer nog altijd bijna 50 doden per maand vallen. Het zullen er iets meer dan veertig zijn met de bijgestelde doelstelling. Wij beschouwen het als de collectieve prijs die wij betalen voor onze vrijheid». Dat is nogal wat als men dat tot zich door laat dringen. Het is een enorme verantwoordelijkheid, tenminste zo ervaar ik dat wel. Zijn er dan geen mogelijkheden om die aantallen verder omlaag te krijgen? Het SWOV heeft in rapporten een aantal maatregelen aangeduid, waardoor wij naar maximaal 440 doden in 2020 kunnen gaan. Kan de minister verder ingaan op deze maatregelen en de mogelijkheden die deze bieden, bijvoorbeeld door het versneld inrichten van Duurzaam Veilig en het gericht aanpakken van notoire snelheidsovertreders en dergelijke? Ik heb de overtuiging dat wij niet te snel tevreden moeten zijn met op zichzelf lovenswaardige ambities. De persoonlijke vrijheid en mobiliteit moeten niet heilig verklaard worden omdat bescherming van het leven hier een groot goed is.

Het spreekt ons aan in de nieuwe, concrete beleidslijnen dat de zogenaamde grote ergernissen, de «hufters», aangepakt worden. In hoeverre draagt deze nieuwe beleidslijn objectief bij aan de vergroting van de verkeersveiligheid? Daar las ik nog wel wat bedenkingen bij. Terecht dat

deze grote ergernis wordt opgepakt, maar klopt het dat de invloed op het veilig maken van het verkeer maar beperkt is? Alle voorstellen, ook voor de zogenaamde asobox van collega De Rouwe, moeten zeker serieus onderzocht worden. De auto moet geen ladekast worden met de kilometerheffingsbox, het alcoholslot, de asobox enzovoorts. Misschien kan het een en ander gecombineerd worden, zodat het meevalt met de overlast. Het is interessant dat uit recent onderzoek blijkt dat het noodzakelijk is om verkeersovertreders veel meer te straffen op maat. Straffen moeten toegesneden zijn op specifieke groepen overtreeders met specifieke kenmerken: een hardrijder krijgt een snelheidsbeperker ingebouwd, iemand met een te hoog promillage een alcoholslot. Wij vinden het zinnig om te kijken welke winst in de gerichte benaderingen te behalen valt. Ik sluit mij op dit onderdeel aan bij de opmerking van collega De Krom over de hoogte van de opgelegde boetes; de pakkans is belangrijker dan het bedrag van de boetes alleen. Het is mij al jaren een doorn in het oog dat de opbrengst van die verkeersboetes te gemakkelijk als een opbrengstenpost voor de justiebegroting geldt en niet gekoppeld is aan verkeersveiligheid en dergelijke. Is er geen slag te maken door de opbrengsten van de verkeersboetes bijvoorbeeld in een verkeersveiligheidsfonds te stoppen en niet alleen als inkomstenbron voor justitieambities te laten gelden?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Collega Van Der Staaij maakte een paar goede opmerkingen over hoe ver men moet gaan met verkeersveiligheid. Het meest veilige is met de trein gaan, want dan is men niet op de weg. Daar gaat het vandaag jammer genoeg niet over.

Wij zijn goed op weg met het verbeteren van de verkeersveiligheid. Wij lopen voor op de doelstellingen en de minister heeft zijn ambities voor het verlagen van het aantal slachtoffers inmiddels nog aangescherpt. De ChristenUnie deelt de ambities van de minister maar vraagt zich af of hij niet moet ingaan op het door Veilig Verkeer Nederland (VVN) gevraagde onderzoek naar de benodigdheden voor een verdere verlaging. Men moet eerlijk zijn over de kosten-batenanalyse die daarvoor nodig is. Ik plaats daarbij de kanttekening dat absolute veiligheid niet bestaat, ook niet als men de beste maatregelen treft. Het laaghangend fruit is geplukt en verdere verbetering vraagt veel creativiteit. Graag de reactie van de minister daarop.

Ik zie veel concrete voorstellen maar mis wel de daarbij behorende actieprogramma's. Als wij willen doorpakken, moeten deze snel komen zodat de Kamer ze kan monitoren. Wanneer kan de Kamer deze tegemoet zien? De voorstellen voor de 50- en 80-kilometerwegen ontbreken naar ons idee nog in de Strategie. Ik dring er op aan het onderzoek naar de verduidelijking van de maximumsnelheid op 60- en 80-kilometerwegen snel uit te voeren zodat hier acties aan gekoppeld kunnen worden. De kwaliteit van de ongevallenregistratie wordt verbeterd. Het is positief dat de koppeling plaatsvindt van allerlei databestanden zoals de ambulancegegevens. Worden hierbij ook de gegevens van de verzekeraars betrokken? Vorige maand heb ik vragen gesteld over de aanwijzing dat niet vervolgbare ongevallen minder worden geregistreerd. Graag een uitgebreider antwoord van de minister op dit punt. De registratiegraad moet, wat betreft de ChristenUnie, juist worden verhoogd. Als de politie minder registreert, kan dit problemen geven met het verdwijnen van de aansprakelijkheid als er toch vervolgschade is. De heer Van Vollenhoven heeft deze week ook gewezen op het belang van goede registratie. Ik vraag de minister wat hij gaat doen om de registratie van ziekenhuisgewonden te verbeteren.

Hierbij los ik mijn belofte in aan de heer De Rouwe om over de fietsers nog wat te zeggen. Ik heb een briljant idee als het gaat om fietsers die zonder licht rijden. Ik moest denken aan het grapje over de agent die een jongen aanhoudt en zegt: «Zo, jij rijdt zonder licht. Dat gaat je twintig euro kosten.» Waarop de verbalisant zegt: «Nou, dan hoop ik wel dat de fiets

helemaal klaar is». Dit om aan te geven dat men bij het geven van een boete ook een licht kan verkopen. Dat klinkt misschien oubollig maar het probleem is opgelost en de verbalisant gaat niet weg zonder licht. Graag een reactie van de minister.

Ik mis in het Strategieplan Verkeersveiligheid de twee onderwerpen inhaalverbod en trekkers. Hoe staat de minister tegenover een algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens? Een «nee tenzij», in plaats van een «ja mits», zoals het nu is. De vorige keer spraken wij over allerlei aspecten rondom trekkers. Wanneer ontvangt de Kamer het toegezegde onderzoek? Ik verwacht van de minister een uitgebreide rapportage over die aspecten als rijbewijs, kenteken en veiligheidsvoorzieningen. Ik verzoek de minister daarbij om de Onderzoeksraad voor Veiligheid te betrekken die heeft aangekondigd de ongevallen met landbouwvoertuigen nader te onderzoeken. Graag een toezegging op dit punt.

Ten slotte het verhaal van collega De Rouwe en de kritiek op de boxjes. Ik vind de reactie op het voorstel heel krampachtig. Men kan grote woorden gebruiken, zoals collega De Krom doet, als het gaat over die boxjes en aan de ene kant snap ik dat wel. Aan de andere kant leg ik er een punt naast dat daar op voortborduur. Collega De Rouwe wil naar incidenten kijken; ik wil het meer in generieke zin bekijken. Er zijn nu al mogelijkheden, in de vorm van automodellen, die communiceren met elkaar en afremmen als andere auto's afremmen. Daardoor wordt de doorstroom bevorderd. Ik kan mij voorstellen dat als men een 80-kilometer weg oprijdt, men ook niet harder kan dan 80. Daar is heel veel kritiek op omdat men zijn vrijheid als bestuurder kwijt is. Men mag daar echter niet harder dan 80 en er is geen uitzondering op te bedenken. De heer De Rouwe vraagt om een onderzoek maar ik wil de visie uitbreiden door te vragen of het niet beter is de voortschrijdende techniek te implementeren. Er zijn mogelijkheden voor een positieve benadering. Mensen die vergeten dat de snelheid beperkt is, kunnen daar aan herinnerd worden. Er is nog een ander belangrijk punt. Nu ergert iedereen zich mateloos aan de 30-kilometerzones met om de honderd meter een mollenbult. Men wordt daar stapelgek van en het is ook nog eens slecht voor de auto. In het kader van het milieu is het ook een drama; iedere keer optrekken is een groot probleem. Op het moment dat men niet harder kan dan 30 kilometer – en men kan dat vervelend vinden maar dan pakt men de fiets maar – zijn er geen bulten meer in de weg, is er een betere doorstroming en heeft men geen last meer van het hotsenbotsend door het dorp sjezen van de bus en de ambulance. Men heeft ook kans dat men het onderhoud van de auto op een aanmerkelijk lager peil houdt. Dit is een uitgebreidere en positievere benadering dan alleen maar praten over een «asobox». Zie dit als een kans, gebruik de moderne technieken, in plaats van negatief te denken dat wij de hele auto alleen maar volladen met boxen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik dacht dat ik vrij ver ging met mijn voorstel. Ik ben blij met de steun van verschillende partijen om het te onderzoeken. Begrijp ik nu goed dat de heer Cramer een dergelijke techniek, als het mogelijk is en werkt, in wil voeren voor alle Nederlanders? Ons voorstel is juist om mensen die zich goed gedragen, niet lastig te vallen. Het is bestemd voor de groep die de fout ingaat en laat zien dat zij zich misdraagt. Ik begrijp dat u echt verder wilt dan ons voorstel gaat.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De heer De Rouwe heeft een punt. Waar het echter om gaat, is dat er veel verkeersslachtoffers vallen in een 30- of een 50-kilometerzone. De ernstigste ongelukken zijn wel die op de snelweg, maar juist op de landelijke wegen en in de dorpen zijn veel verkeersongevallen. Dat kan voorkomen worden als de snelheid gedwongen lager is. Men kan het als negatief beschouwen dat het niet het niet mogelijk is harder te rijden dan 30 kilometer in een woonkern maar ik zie het als een positief punt. Er staat namelijk niet bij iedere hoek een agent om te

bekeuren. Ik ben het ermee eens dat de pakkans vergroot moet worden, maar 100% is niet te halen. Op het moment dat men een snelheidsbegrenzer heeft, kan controle worden voorkomen. Het lijkt mij een ideale wereld met een kleinere overheid – iets wat de heer De Krom graag wil – en zonder overschrijding van de snelheid.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het is de tweede keer dat de ChristenUnie de verkeersproblematiek rond tractoren in een algemeen overleg aankaart. Hebt u er geen spijt van dat u die motie Atsma over het niet verplichten van kentekens heeft gesteund?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik ben daar drie discussies geleden al helder over geweest. Wij zijn daar inderdaad anders over gaan denken. Gelukkig het CDA zelf ook, dat is echt heel prachtig.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik ril nog na van mijn buurman met zijn kastjes. Ik moet er echt niet aan denken. Wij hebben al een voertuig waarvoor een verplichte maximumsnelheid geldt – de brommer – maar ik ken er geen een die maximaal 40 rijdt. Het is superfraudegevoelig. Daarnaast zijn er ook de vrachtwagens, die een verplichte maximumsnelheid hebben. Omdat die elkaar inhalen met 1 kilometer per uur staan er nu zoveel files. Bij een dergelijke bemoeizucht wordt het geen mooie wereld maar een ramp. Het is typisch voor de regering en de regeringspartijen. Bij het kastje van de heer De Rouwe denk ik: «Big Brother is watching you». Daar gaat de heer Cramer nog eens overheen met zijn idee. Wat voor visie heeft deze regering eigenlijk? Krijgen wij straks een chip in ons hoofd zodat wij iedere gedraging kunnen controleren? Gelukkig gedragen de meeste mensen zich goed en is er een heleboel te bereiken met het vergroten van de pakkans. Ik hamer door op dat «Big Brother is watching you», vanwege een tekst die de minister ons toestuurde. Hierin staat: «Om het aantal verkeersdoden van 500 te kunnen halen, moet anders betalen voor mobiliteit conform de afspraken worden ingevoerd». Kan de minister uitleggen wat «anders betalen voor mobiliteit», rekeningrijden, te maken heeft met verkeersveiligheid? Krijgen wij dan inderdaad dat ultieme kastje waarmee minister Eurlings zelf iedere automobilist kan controleren? Graag opheldering hierover.

De veiligheid neemt ieder jaar toe. Nederland is koploper en daar kunnen wij trots op zijn. Vooral trots op de auto-industrie die de meeste stappen heeft gezet in veiligheid. Het goede nieuws is dat deze ontwikkeling doorgaat in de vorm van nachtzichtapparatuur en voetgangersdetectie. Straks zijn niet alleen de inzittenden van een auto veiliger, maar ook de voetgangers omdat de auto zelf ziet dat er iemand voor loopt. Die techniek is echt nabij maar kost geld. Het zou heel goed zijn als wij een vrijstelling van belasting krijgen, geen subsidie, om de ontwikkeling van detectieapparatuur te stimuleren. Wil de minister daarop ingaan? Een vrijstelling van belastingen van personenauto's en motorvoertuigen (BPM) op deze dure apparatuur lijkt mij een goede weg.

Het kabinet straalt steeds uit dat de vele kleine boetes er zijn voor de opbrengst voor de Staatskas. Ik wil dat de minister met zijn collega van Financiën gaat praten. Die boetes zijn namelijk niet bedoeld als goedkoop middel om de staatskas te spekken, die hebben een verkeersveiligheidsdoel. Dat doel hebben de Nederlanders uit het oog verloren; daar vertrouwen wij de minister niet meer in. Kunt u daar echt eens iets aan doen?

De wegen veiliger maken, is een haalbare weg. De heer De Krom heeft dat ook al gezegd. Veel wegen zijn gevaarlijk aangelegd en dat kan veel beter. Als de minister dat combineert met een betere doorstroming en een betere fileaanpak slaan wij twee vliegen in één klap. De aparte vrachtwagenbaan is een prachtig idee. Vrachtwagens uit het langzame verkeer halen, doet heel veel voor de verkeersveiligheid en de doorstroming. Waarom niet die weg op?

De PVV is voor het zo snel mogelijk testen op drugs in het verkeer. Hoe staat het daarmee? Als laatste, om te laten zien dat wij ook voor de verkeersveiligheid zijn, heb ik nog een ideetje uit de Duitse Autobild gehaald. De Duitse overheid laat sinds kort de autowrakken zien van jongeren die zijn omgekomen in het verkeer. Deze worden heel dramatisch voor de disco neergezet. Als de disco uitgaat, zien de jongeren een auto helemaal in puin. Dat schijnt succesvol te zijn in Duitsland. Het maakt indruk op jongeren en dat is goed want zij moeten zich niet te veilig wanen in de auto. Het kan erg gevaarlijk zijn in zo'n ding. Kan de minister kijken of het beleid in Duitsland ons kan inspireren?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik merk als eerste op dat ik het wrakkenbeleid wel een aardig idee vind. De tweede opmerking die ik wil maken is dat de heer Madlener fulmineert over de kastjes en vervolgens vrijstelling vraagt voor het kastje voor het antiblokkeersysteem (abs), het kastje van het elektronisch stabiliteitsprogramma (esp), het kastje van de detectie-apparatuur en het kastje van de nachtzichtapparatuur. Hoe staat de heer Madlener nou tegenover kastjes in de auto?

De heer **Madlener** (PVV): Sommige vragen zijn inderdaad bijna niet te beantwoorden. Er worden heel veel vorderingen gemaakt met veiligheidssapparatuur in de auto zoals de airbag en abs. Het zijn kostbare voorzieningen waar een hele stoot belasting over wordt betaald. Als er een milieubeleid gevoerd wordt en milieuvriendelijke auto's gestimuleerd worden dan is het aardig om iets voor de veiligheid te doen en veiligheidsvoorzieningen vrij te stellen van bpm. Op die manier voeren wij dan een heel positief beleid. Dat heeft niets met kastjes te maken maar met apparatuur die in iedere auto zit of kan zitten.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Volgens mij kijkt de heer Madlener van de commissieleden het vaakst onder zijn motorkap en daar ziet hij al die kastjes dan zitten. De voorstellen van mijzelf en de heer De Rouwe zijn ook voor kastjes in het kader van de veiligheid. Wij helpen elkaar door de veiligheid te verbeteren. Abs en esp horen daar ook bij dus u spreekt uzelf geweldig tegen.

De heer **Madlener** (PVV): Er is een essentieel verschil tussen mijn voorstellen en die van u. De eigen verantwoordelijk is bij mij niet in het geding en u wilt die weg nemen en een kastje de controle laten doen. De pakkans moet omhoog maar niet door achteraf te controleren met een kastje. Ik zie daar zeer veel bezwaren in en ik vind dat de eigen verantwoordelijkheid daaronder lijdt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Als de heer Madlener die bpm op accessoires – want daar gaat het eigenlijk om – omlaag wil hebben, moet hij gewoon voor de kilometerheffing zijn. De bpm schaffen wij dan namelijk af.

De heer **Madlener** (PVV): Daar komen dan weer andere kosten voor in de plaats dus dat is geen goed idee. Ik zie het verband ook niet. Wij zijn geen voorstander van de kilometerheffing en dat worden wij niet ook.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de minister. Ik heb met hem afgesproken dat hij probeert om tien voor zeven zijn betoog af te ronden. Ik wil vragen om zo weinig mogelijk te interrumperen tenzij het niet anders kan. Daarna is er nog een korte gelegenheid voor een tweede termijn.

Antwoord van de minister

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dank aan de leden van de commissie voor de altijd ambitieuze en veranderingsgerichte insteek bij dit verkeersveiligheidsdebat. Velen van u memoreerden het: wat betreft de verkeersveiligheid bevinden wij ons in de absolute wereldtop. Ik vind het van belang om dat niet alleen hier uit te spreken, maar ook om de ambitie te hebben om bij die absolute wereldtop te blijven behoren. Verkeersveiligheid gaat ons allemaal aan: wij zijn allemaal weggebruikers. Daarom zegt de titel van het Strategieplan nadrukkelijk «van, voor en door iedereen». Ik heb mijn ambitie uitgesproken – en dat is in uw debat in de eerste termijn ook naar voren gekomen – om de doelstelling aan te scherpen tot maximaal 500 doden. Als ik dat uitspreek, hoor ik zelf weer hoe morbide dat klinkt. Maar goed, in dit debat is het niet anders. Uit een doorrekening die ik door Rijkswaterstaat heb laten doen, blijkt dat dit realistisch kan zijn. Ik wil nog deze week hierover afspraken maken met de partners in het Nationaal Mobiliteitsberaad. Het aantal is behoorlijk ambitieus. Ik heb de discussies van de afgelopen jaren teruggelaten en het zal heel wat vergen. Tegelijkertijd hoor ik sommigen van de leden vragen of er nog een stap bij kan. Ik vind het een uitdaging om voor het komend jaar uit te werken hoe wij tot die 500 kunnen komen. Natuurlijk kunnen wij het nog grover aanpakken, maar dan vallen wij snel buiten de kaders van de Nota Mobiliteit en gaat het om vragen over proportionaliteit, de eigen verantwoordelijkheid van mensen en vrijheid. Ik heb wel eens gekcherend gezegd dat als wij 's nachts het wegennet sluiten, er zeker minder doden vallen. Tegelijkertijd is dat een maatregel die op zijn zachtst gezegd niet erg veel draagvlak zal krijgen. Dit is altijd weer een moeilijke discussie omdat het om nogal wat gaat. De heer Van Der Staaij heeft daarin gelijk. Tegelijkertijd is het getal 500 een hele kluit om te halen. Het betekent niet dat er geen discussie meer gevoerd hoeft te worden als dat getal is gehaald. Op dat moment is echter niet alleen het laaghangend fruit weg, maar ook het fruit waar men met een ladder bij kan. 500 is ambitieus maar moet ook te halen zijn binnen hetgeen de gemiddelde Nederlander een goede balans vindt tussen eigen verantwoordelijkheid en mobiliteit.

De heer **De Krom** (VVD): Ik wil de minister vragen wat zijn doelstelling is voor zijn eigen kabinetsperiode.

Minister **Eurlings**: Ik kom daar op terug na afloop van het beraad met de regionale partners. Mijn ultieme doelstelling is meer veiligheid. U weet uit de vorige kabinetsperiode – u was toen weliswaar VROM-woordvoerder maar keek veel mee met Verkeer – dat dit niet ieder jaar lukt. Als verantwoordelijk minister slaat de schrik mij om het hart als ik weer over een verkeersdrama in de krant lees. Ik ben zeer gemotiveerd om het ieder jaar beter te doen dan het jaar daarvoor. Ik heb het alleen niet helemaal in de hand. Ik snap dat u met het oog op de verkiezingen puntenlijstjes wilt hanteren, maar laten wij nu eerst naar 500 gaan. Dat is een stap die in het verleden nog nooit gezet is. Ik ga er nu ordentelijk over praten met de partners en de Nationale Mobiliteitsberaad (NMB) want die zullen een behoorlijk gedeelte moeten doen. Als daar doelstellingen uit te destilleren zijn voor het pad naar 2020, dan zal ik die met alle liefde met u delen.

De heer **De Krom** (VVD): Niemand is aan het onmogelijke gebonden en deze minister ook niet. Ik vind wel – en dat valt mij vaker op in discussies met het kabinet – dat er doelstellingen worden gesteld voor het jaar 2020 die over uw eigen kabinetsperiode heengaan. In het geval van de commissie-Veerman zelfs honderd jaar. U moet zeggen wat u in uw eigen kabinetsperiode wilt bereiken. Daar kan ik wat mee, met de doelstelling voor 2020 niet.

Minister Eurlings: U vraagt nu naar het einde van de kabinetsperiode. Het is de vraag welke definitie u daar hanteert, ik ga uit van het realistische scenario. Dan weet u dat voor 2010 de ambitie naar 750 is aangescherpt; eerder gold 900. «The proof of the pudding» is echter niet zozeer in de «eating» maar meer in de uitwerking. Welke maatregelen kunnen wij nemen en hoe gaan wij elkaar stimuleren om het resultaat te halen? 750 in 2010, mij dunkt, dat is in een paar jaar tijd een gigantische afname en echt heel erg ambitieus. In het verleden, de laatste vijf, zes jaar, is het aantal in sommige jaren en in sommige provincies maar met enkele doden gedaald en soms was het zelfs meer dan het jaar daarvoor. Ik hoef dan niet ver van huis te gaan. Ik zie mevrouw Roefs knikken, zij weet precies waar ik het over heb. Wij balanceren op het randje, maar wij willen 750 in 2010. Dat is niet helemaal aan het eind van de kabinetsperiode maar toch een soort houvast als wij debatteren voor de verkiezingen. Dan kunt u er uw licht over laten schijnen.

Voorzitter. Het aantal gewonden is in tien jaar tijd met ruim 10% afgenomen tot 60 750. In tien jaar tijd is ook het aantal verkeersdoden met 30% gedaald tot 791, terwijl – en dat moeten wij altijd beseffen – de mobiliteit met 20% toenam. Ik vind het een prestatie van formaat die alle voorgaande collega's met de regionale partners hebben geleverd, de bevolking voorop. Maatschappelijke ontwikkelingen als vergrijzing en mobiliteitsgroei maken niet vanzelfsprekend dat die daling doorzet. Verschillende mensen zeiden het al: elke dag komen ongeveer twee mensen niet meer thuis. Ik wil aangeven dat het nog steeds gigantisch is wat er misgaat. Tegelijkertijd is verder verbeteren niet vanzelfsprekend. Daar zullen wij heel veel voor moeten doen.

De Strategie Verkeersveiligheid 2008–2020 is opgesteld met andere overheden, handhavers, kennisinstituten en maatschappelijke organisaties. Hoe kunnen wij effectief de ambitie bereiken en welke maatregelen en kosten staan daar tegenover? Wat is nu mijn lijn? Ik kan mij veel voorstellen bij algemene vrijheden. Ik heb ook altijd de stelling geponeerd dat het overgrote deel van de Nederlanders superverantwoord rijdt. Anders konden wij niet de wereldtopper zijn. Ik zeg dé wereldtopper want als men kijkt naar het aantal gereden kilometers, zijn wij misschien nog wel beter dan Malta. Er is echter een aantal rotte appels: mensen die zich nergens wat van aantrekken. Die mensen kiezen ervoor om zichzelf en andere mensen in gevaar te brengen en hebben het aan zichzelf te danken dat men hen extra vrijheidsbeperkingen oplegt. Mensen die hun kinderen kwijtraken omdat iemand idioot rijdt en het kind overrijdt, hebben hun hele leven geen vrijheid meer. Voor die rotte appels mogen wij harder zijn. Dat is een pleidooi dat ik ook van velen van u hoor. Daarom willen wij een alcoholslot bij overmatig alcoholverbruik; ik kom dadelijk op de detailvragen terug. Daarom kijken wij naar een verplichte snelheidsassistent voor mensen die continu veel te hard rijden; die hele kleine groep die zich van boetes geen bal aantrekt. Daarom vind ik dat ideeën, zoals de heer De Rouwe naar voren bracht, passen binnen het aanpakken van die paar «hufters». De geloofwaardigheid zit er wel in dat die maatregelen ook werken. Het is gemakkelijk gedacht maar het moet ook kunnen in de praktijk en niet tot problematiek leiden op het gebied van techniek en privacy. Bijvoorbeeld de standaardtechniek met betrekking tot snelheidsbegrenzers en bumperkleefdetectie is nog niet zover dat wij deze op korte termijn kunnen inzetten als «asoslot». Ik ben zeer geïnteresseerd in de ontwikkelingen en zal de mogelijkheden inventariseren. Volgend jaar kom ik daar in een breder verband op terug als wij de educatieve maatregel evalueren. Ook wordt gekeken hoe wij het gedrag van mensen die zich asociaal gedragen, echte «aso's», een tijd lang kunnen volgen. Er zijn veel vragen en kritiekpunten – ik kan ze zelf ook opdissen – maar ik vind het de moeite waard om de mogelijkheden te bekijken. Als het lukt om die paar rotte appels steviger aan te pakken, dan is daar extra winst te behalen. Voor die

hele grote groep mensen die het wel goed doet, is het een krachtig signaal dat mensen die het niet goed doen stevig worden aangepakt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Hartelijk dank voor de duidelijke toezegging van de minister om het onderzoek volgend jaar aan ons te presenteren. De heer Madlener merkte terecht op dat het een keer ophoudt en er een grens moet worden getrokken. Ik wil u vragen om in het onderzoek ook mee te nemen dat er mensen zijn die na een slot of een overtreding opnieuw een rijntzegging krijgen. Moeten wij daarvan dan niet zeggen: het houdt een keer op?

Minister **Eurlings**: Zeer zeker. Ik kan daar direct een algemeen antwoord op geven. Het houdt natuurlijk ooit op. Het afpakken van het rijbewijs lijkt weliswaar een drastische maatregel maar het blijkt dat dit type mens zich hier meestal niets van aantrekt en zonder rijbewijs de weg opgaat. Het is beter om die mensen het rijden onder strenge voorwaarden wel toe te staan en dat ook te controleren. Wij nemen het zeer zeker mee. Op een gegeven moment houdt het op en is het rijbewijs weg. Als men na verloop van tijd het rijbewijs terugkrijgt, is de vraag hoe het die eerste fase gaat. Moet men iemand dan niet sterker in de gaten houden?

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is inderdaad het bekende verhaal van mensen die hun rijbewijs kwijt zijn en in een andere auto stappen. Ik wijs u op de motie van mevrouw Roefs en mijzelf (29 398, nr. 110) om te kijken of diegenen die niet meer in een auto mogen rijden ook geen kenteken meer mogen hebben. Volgens mij hebben wij het over dezelfde groep. Wilt u de uitvoerbaarheid van die motie in ieder geval voor die tijd uitzoeken? Misschien past het juist heel goed hierbij.

Minister **Eurlings**: Ik heb u dit in het plenaire debat ook toegezegd. Ik doe dat zeer zeker. Ik heb toen ook gezegd, als ik het me goed herinner, dat wij niet moeten uitvlakken dat de «heer des huizes» bij de «vrouw des huizes» die autosleutels van het plateautje grist en vervolgens een ommetje gaat maken.

De heer Van der Staaij vroeg wat de echte veiligheidseffecten zullen zijn. Dat is een terechte vraag. Wij moeten in beeld krijgen wat wij met het aanpakken van die «hufters» echt opschieten.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister neemt in extenso die bewoordingen over van de heer De Rouwe als hij praat over «hufters». Ik probeerde in mijn bijdrage dat wat te kantelen en positief te formuleren. Er zijn heel veel mensen die ongemerkt te hard rijden en daarmee een risico lopen. In dat geval zou dit instrument op een positieve manier gebruikt kunnen worden. Kan de minister, zonder al die grote woorden over hufterigheid van notoire niet-gebruikers, ingaan op mijn voorstel om de positieve kant van de techniek te benaderen?

Minister **Eurlings**: Het een sluit het ander absoluut niet uit, ik kom daar later op terug. Een korte anekdote: ik was laatst op weg naar Mart Smeets voor de Tour de France. Ik zat bij iemand in de auto die een nieuwe Vodafone had. Ik hoorde het geluid van een koekoek en het gerinkel van een kassa en vroeg wat er aan de hand was. De chauffeur zei: «Als de koekoek klinkt, rijd ik te hard». U zegt natuurlijk: de minister in een auto die te hard rijdt, dat kan niet, hij is natuurlijk te laag ingesteld. De snelheid klopte inderdaad niet, want hij reed onder de 130 en volgens mij mag men daar 130 rijden. Dat soort technieken kan blijkbaar helpen. Het is zoals u zegt: soms hebben mensen het niet in de gaten. Dat is de positieve stimulans. Maar dat de overgrote groep het goed doet, wil niet zeggen dat wij die rotte appels niet moeten aanpakken.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik ben eerlijk gezegd de weg van de richting van de minister kwijt. Aan de ene kant zegt hij dat een onderzoek naar kastjes leuk is. Dan zegt hij dat het goed zou kunnen zijn voor mensen die hun rijbewijs wordt ontzegd. Dan vraag ik meteen hoeveel mensen zijn dat dan en hoeveel kastjes gaan wij dan invoeren? Maar u gaat onderzoek doen en ik neem aan dat u dat antwoord dan geeft. Vervolgens zegt u: misschien moeten wij die mensen toch maar laten rijden met een kastje. Dan komt de heer De Rouwe over de motie om het kenteken af te nemen. Het is gewoon een grote warboel. Als u onderzoek gaat doen, dan doet u dat toch gewoon? Laat nou al die bijopmerkingen eruit en ga uw visie en beleid helder en rechtstreeks neerzetten. Wat u nu weer zegt, roept zoveel vragen en debat op dat wij hier inderdaad een uur aan kunnen plakken. Volgens mij kijkt de minister «ins Blaue hinein».

Minister **Eurlinga**: Ik had de «koekoek» er inderdaad niet in moeten brengen. Maar goed, iedereen heeft zo zijn vakantiemijmeringen in dit soort weken. Het is toch vrij duidelijk: de voertuigtechniek kan op tal van vlakken de automobilist ondersteunen om veiliger te rijden. Dat betreft dus ook een auto die waarschuwt als men te snel rijdt.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Dat is niet de vraag die de heer De Rouwe hier heeft. Die heeft het over het zwarte doosje.

Minister **Eurlinga**: Maar dat is mijn antwoord en als u mij nog twee zinnen geeft, maak ik het af. Ik heb daarmee de heer Cramer geantwoord die vroeg wat ik doe voor die brede groep mensen. Dat is het ene verhaal. Tegelijkertijd is het andere verhaal om mensen harder aan te pakken die zich desalniettemin nergens wat van aantrekken. Dan hebben wij het over een kleine groep mensen die, als zij keer op keer in de fout gaan, worden voorzien van extra maatregelen. Dat is een andere categorie maar aan beide kanten kan de techniek wel ondersteunend zijn.

Mevrouw **Gerkena** (SP): U hebt het over de categorie waarvan wij hier zeggen dat u die hun rijbewijs moet ontzeggen als zij keer op keer de fout ingaan. Die mensen moeten niet meer op de weg kunnen, ook niet met een kastje. U zegt dat zij dat toch doen en dat een dergelijk kastje misschien beter is. De heer De Rouwe zegt vervolgens dat het kenteken misschien moet worden ingetrokken. Ik probeer duidelijk te maken dat u hier al beleid aan het uitvoeren bent op een voorstel van de heer De Rouwe, terwijl u zegt dat u onderzoek doet. Ik zie liever eerst dat onderzoek, in plaats van de stelligheden die u nu verkondigt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik maak hier bezwaar tegen, want dat voorstel over het kenteken heeft de SP zelf ondersteund.

Minister **Eurlinga**: Ik vind dat nu onduidelijkheid wordt gecreëerd. Voor mij is het echt heel helder. De techniek wordt, met Europa in de hand, op een hoger plan gebracht om iedere verkeersdeelnemer veiliger te laten rijden. Voor rotte appels gelden ultieme middelen zoals afnemen van het rijbewijs. Het is echter goed om in het voortraject eerder in te grijpen en te zorgen dat die personen meer worden begeleid. Het paardenmiddel om het rijbewijs af te nemen, is niet maximaal effectief. Het is in ons voordeel als mensen van te voren maatregelen krijgen opgelegd, ook als zij het rijbewijs weer terugkrijgen. Ik kijk niet «ins Blaue hinein»; wij gaan juist onderzoeken of dit mogelijk is. Ik vind het moreel onacceptabel dat een kleine groep mensen zich nergens iets van aantrekt. Eind volgend jaar kom ik terug op de onderzoeksresultaten om te kijken wat kan en niet kan op het gebied van de techniek maar ook van de privacy en de kosten. Ik verkondig geen stelligheden maar vind het belangrijk dat de rotte appels steviger worden aangepakt.

Voorzitter. Ik ga nu rap door mijn tekst heen om voldoende aan de verschillende vragen toe te komen. Ik pak de fietshelm direct bij de kop. Ik ben het eens met papa De Krom, maar ook met CDA, PvdA en anderen, dat wij de helm niet te snel moeten verplichten voor kinderen. Ik zet in op voorlichting door te wijzen op de veiligheid en de belangrijkheid van de fietshelm. Wij bezien eerst of op deze manier afdoende succes is te behalen. Daarna beantwoorden wij de vraag over proportionaliteit, draagvlak, acceptatie, eigen verantwoordelijkheid en überhaupt het verplichten. Ik vind wel dat wij die vraag hier moeten beantwoorden. Wij kunnen dat ook laten, maar dan moeten wij daar bewust voor kiezen.

De 50- en 80-kilometerproblematiek zal bij het NMB nadrukkelijk worden geagendeerd omdat regionale partijen hiervoor verantwoordelijk zijn. Dat overleg is overigens deze week. Om de twee jaar zal de stand van zaken worden geëvalueerd en wordt u geïnformeerd over het vervolg. Om de twee à drie maanden hebben wij een verkeersveiligheidsoverleg dus wij houden met elkaar de vinger aan de pols. Wij voeren ten eerste de discussie over de geloofwaardigheid van de 500 en 750 verkeersdoden in 2020 en 2010. Ten tweede zal het gaan over de kansen en bedreigingen en de vragen die daaruit volgen.

De registratie van ongevalgegevens is zeer belangrijk; wij hebben het er in een vorig algemeen overleg over gehad. Mevrouw Roefs en anderen hechten hier terecht veel belang aan. Wij zijn al geruime tijd in overleg met verschillende partijen om in de toekomst over goede data te beschikken. Er bestaat geen twijfel aan de betrouwbaarheid van de cijfers over het aantal verkeersdoden per jaar. Het dodencijfer is zeer duidelijk. Het is afgestemd met het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) die de Gemeentelijke Basisadministratie (GBA) als basis heeft. Ook het SWOV is betrokken bij dat proces. De registratiegraad daalt inderdaad maar de kwaliteit van de gegevens gaat omhoog omdat de politie uniformer gaat registreren. Ook die discussie hebben wij de vorige keer uit en te na gehad. De pilot in politiedistrict Gooi-Noord leidt tot betere ongevaldata. Bovendien gaan wij meer dan nu gebruikmaken van andere databronnen zoals ziekenhuis-, en ambulanceregisters en meldkamergegevens van de politie. Door onder andere mevrouw Roefs en de heer De Rouwe zijn vragen gesteld over de terughoudende opstelling omtrent het fiche over het LDWA. Ik kan hen geruststellen: wij zijn voor het toepassen van de meest moderne voertuigtechnieken om het verkeer veiliger te maken. Ik kan mij de discussie over de bandenspanningsmeter van lang geleden herinneren. Wij stemmen zeker niet tegen LDWA maar ik wil wel aangegeven dat het een keuze is binnen een groot aantal systemen. Verkeer en Waterstaat en de Europese Unie onderzoeken op dit moment meerder systemen, zoals LDWA maar ook adapted cruise controle, black boxsystemen die kop-staartbotsingen voorkomen enzovoorts. Wij hopen dat de Europese commissie deze informatie mee kan nemen in de keuze voor het meest actieve systeem. Er is ook nog een ander punt: het betreffende fiche 3 bevat tal van verschillende onderwerpen. Een van de punten is vereenvoudiging van regelgeving. Dat is een moeilijke, want dat hoeft voor ons niet goed uit te werken door de vragen over subsidiariteit en dergelijke. Daar hebben wij een serieus bezwaar. Ik denk dat daardoor ook uw gevoel over een terughoudende opstelling is ontstaan. Het heeft niets te maken met de voortgangstechniek, sterker nog, wij willen dat Europa daarmee verder gaat.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik citeer toch maar: «Nederland ondersteunt de verplichting van esp, maar is niet overtuigd van de verplichting van een Advanced Emergency Breaking System (AEBS) en LDWA, oftewel waarschuwingssystemen voor het onbedoeld verlaten van de rijstrook». Dat klopt dus niet? Ik hoor u duidelijk zeggen dat u daar geen afstand van neemt.

Minister **Eurlings**: Alleen in de zin dat wij graag willen dat die andere technieken zoals voor het voorkomen van kop-staartbotsingen enzovoorts ook worden meegenomen. Wij zijn niet tegen de genoemde technieken maar de techniek moet geen doel op zich zijn, er moet ook gekeken worden naar de meest kosteneffectieve maatregel. Dat is het enige en het zal absoluut niet tot grote vertraging leiden.

Wat willen wij doen aan stimulering en innovatie samen met het ministerie van EZ? De automotieve sector heeft het initiatief genomen voor een breed samenwerkingsverband onder de naam High Tech Automotive Systems (HTAS). Mijn collega mevrouw Van der Hoeven heeft hiervoor al 42 mln. ter beschikking gesteld. Wij ondersteunen ook kennispartijen als TNO voor ontwikkelingen op het gebied van verkeer. Deze komen vervolgens weer in de industrie terecht. Wij ontwikkelen ook met regionale overheden pilots met incar-technology.

Flister wordt momenteel in een zeer beperkte pilot, in drie voertuigen, onderzocht. Eind dit jaar verwachten wij de eerste resultaten. Het vervolg ligt bij het ministerie van Binnenlandse Zaken maar wij volgen dat met Rijkswaterstaat op de voet. Bij positieve ervaringen, zeg ik toe, doen wij volgend jaar een uitgebreider onderzoek. Naast de verkeersveiligheidsaspecten wordt gekeken naar invoeringseffecten omdat door het radiozenderkarakter het verlenen van een vergunning noodzakelijk is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Er is een club die zegt dat het samenwerken met vier ministeries erg moeilijk is. Misschien dat u met uw enthousiasme en kennis daar alert op wilt zijn?

Minister **Eurlings**: Dat maakt het altijd moeilijker. Vandaar de gekozen volgorde: Binnenlandse Zaken doet de eerste kleine test en zet daarna het licht op oranje of groen. Wij pakken dan door met een groot onderzoek waarin met name de verkeersveiligheid een rol speelt.

Wij hebben het al uit en te na over het rijbewijs voor de beginnende bestuurder gehad. De heer De Krom en ook anderen hebben over het puntenrijbewijs gesproken. De pakkans is belangrijk. Daarom wordt van de kant van Justitie meegedeeld dat wij het aantal staandhoudingen niet laten wegzakken. In het verleden is dat gezakt, ook procentueel, maar wij houden dat nu overeind. Over het lik-op-stukbeleid is ook tijdens de Algemene Beschouwingen uitvoerig gesproken. Onderzoek op onderzoek laat zien – er waren drie Groningse hoogleraren die daar mee kwamen – dat er een categorie is die van boetes niet koud of warm wordt. Die groep calculeert, schrijft af en knalt door. Voor die groep mensen zijn kwalitatieve straffen wel vervelend en afschrikwekkend. Ik heb niet, zoals de heer De Krom, de gegevens van de Engelse evaluatie paraat, maar ik weet dat in Duitsland en Frankrijk het puntenrijbewijs wel degelijk effect heeft. Bij een eerste punt gaan mensen meer nadenken, bij een tweede nog meer. De curve loopt snel af: veel mensen hebben één strafpunt, minder twee en heel weinig mensen raken hun rijbewijs kwijt. Daaruit concludeer ik dat men voorzichtiger wordt omdat men weet dat men de volgende keer een probleem heeft. Een educatieve maatregel kost geld, is vervelend en kost tijd en energie. Onze bedoeling is om mensen iets bij te brengen over het gevaar van hun gedrag. Het is een heel andere straf dan het uitschrijven van een acceptgiro waarbij men denkt: ik kan het hebben, ik schrijf het af en let de volgende keer beter op waar de camera staat. Ik denk wel degelijk dat de kwalitatieve straffen een extra afschrikkende werking hebben.

De heer **De Krom** (VVD): Dat kan de minister wel denken maar dat wordt niet door de wetenschappelijke feiten gestaafd. Ik lees in dat WODC-rapport echt iets anders en dat citaat heb ik u net voorgelezen. Daarom vraag ik om daar dieper in te duiken. Aan mijn collega De Rouwe heeft u ruimhartig onderzoek toegezegd, dus ik vraag u om dat hier ook serieus te doen.

Minister **Eurlings**: U komt naar mij toe met het signaal dat u uit Engeland niet het bewijs heeft dat het werkt. Ik zeg: «the absence of proof is not the proof of absence». Los daarvan weet ik zeker dat de ervaringen in Duitsland en Frankrijk al jaren lang erg positief zijn. Maar ik zeg u toe: het gaat nooit alleen om een maatregel als doel op zich. Nog in de tijd van minister Netelenbos was er brede overeenstemming dat dit werkt, ook vanuit de Kamer.

Op dit moment wordt er samen met VVN en SenterNovem gewerkt aan een plan om SpeedAlert te implementeren. Ik hecht er sterk aan om met VVN en andere partijen die een rol kunnen spelen de implementatie zo breed mogelijk te doen. Wij verwachten niet dat een Europese aanbesteding nodig is, maar dat zal definitief moeten blijken wanneer de plannen verder gevorderd zijn.

De doorrekening van het Strategisch Plan is al gedaan. De doelstelling van 500 doden is niet onrealistisch zoals niet alleen Rijkswaterstaat aangeeft maar ook het SWOV, het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) en de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS). Brede afstemming is gewenst; wij zullen het samen moeten gaan doen. Daarom gaan wij deze week aan de slag met de NMB en komen zo snel mogelijk bij u terug.

De ontwikkelingen voor het behalen van de doelstellingen in de regio's liggen op koers. Ik vind het wat ver gaan om op alle verschillende regio's in te gaan. De afgelopen vijf jaar zien wij heel wispelturige effecten. Als het laaghangend fruit geplukt is, leidt een kleine verstoring direct tot behoorlijke sprongen ten opzichte van het verleden. Op bladzijde 58 van de Nationale Mobiliteitsmonitor die met de begrotingstukken is meegestuurd, staan de nadere overzichten.

Wegwerkzaamheden gaan altijd gepaard met hinder die wij zo veel mogelijk proberen te beperken. Als ik kijk naar de A12, een belangrijke verkeersader met langdurige wegwerkzaamheden waarbij spitsstroken tussen Ede en Veenendaal worden aangelegd, dan duurt dit tot het voorjaar van 2009. Wij hebben gekozen voor een openstelling van de weg met versmalde stroken. Het alternatief is de weg bijna geheel te sluiten of maar een baan open te stellen. De vraag is dan altijd wat nog een acceptabele rijsnelheid is. Om dit voorbeeld bij de kop te pakken; hier wordt 90 kilometer per uur geschetst, een rijsnelheid die ook in het contract met de aannemer is uitgevraagd. De weg voldoet aan de richtlijnen van het nationale kennisplatform infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW). De richtlijn is: bij een bepaalde maximumsnelheid bij een wegopenstelling hoort een bepaald profiel. Ik voel met mevrouw Roefs mee want ik heb ook wel eens een vrachtwagen proberen in te halen en dat doe je toch niet snel. Het is wel de vraag of het een ramp is dat mensen voorzichtiger rijden. Ik ben zelf blij als met veel kunst- en vliegwerk de weg wordt opengehouden, anders is er veel meer verkeer op het onderliggend weggennet en dat is bepaald niet veiliger. Er is geen ideale oplossing voor dit probleem.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb er natuurlijk niet echt veel verstand van, maar er zijn artikelen in de krant verschenen dat die betonnen afscheiding die schuin naar beneden loopt ervoor zorgt dat men nog minder gemakkelijk links houdt.

Minister **Eurlings**: Ik wil er best nog eens naar kijken, maar mijn nieuwe directeur voor verkeersveiligheid seint mij in dat die afscheiding anders omkiepert. Ik weet dat het niet ideaal is, maar het alternatief is het sluiten van de weg. Mocht daar nog winst te behalen zijn, dan hoort u het van mij, maar ik ben niet hoopvol.

Voorzitter. De psychiaters ontraden het alcoholslot voor zwaarverslaafden, zo stelde onder andere mevrouw Roefs. Momenteel werken experts een begeleidingsprogramma uit. Hierin worden de internationale ervaringen met het alcoholslot betrokken. Bij deze uitwerking zal ook met de club van

psychiaters worden gesproken. Uit buitenlands onderzoek van Robertson, VanLaar en Bearness uit 2006 blijkt echter dat er geen enkele aanwijzing is dat een alcoholslotprogramma (asp) in de groep alcoholverslaafden minder effectief is dan in de groep zonder die problematiek. Onderzoek wijst juist uit dat bestuurders aan wie om die reden een rijntzegging is opgelegd, veel vaker recidiveren dan bestuurders die gecontroleerd met een asp deelnemen aan het verkeer. Tot nu toe lijkt onderzoek juist uit te wijzen dat het wel degelijk werkt. Het is dus beter om deze specifieke groep onder specifieke omstandigheden met een fysieke barrière in de vorm van een alcoholslot aan het verkeer te laten deelnemen. Ook in Zweden en Finland kunnen alcoholafhankelijken deelnemen aan dit asp. Dat geldt ook voor de Verenigde Staten, Canada en Australië. Ik ben van plan om het wetsontwerp eind dit jaar naar de Kamer te sturen.

Over de capaciteit van de bloedonderzoeken zijn Kamervragen gesteld. Ik hoop samen met mijn collega van Justitie deze vragen zeer spoedig, uiterlijk volgende week, te beantwoorden. Ik zeg u wel dat er een verschil is tussen het wegwerken van een ontstane achterstand en de doorlooptijd van nieuwe gevallen.

Over het bromfietsrijbewijs stuur ik de Kamer in oktober nadere informatie. Ik kan u wel al een positief gevoel geven: het CBR en de branche zijn eruit gekomen en er is schot in de zaak. De kwaliteit en de kosten speelden een rol, maar er komt spoedig goed nieuws. Hiervoor dank aan alle mensen die daar hun best voor gedaan hebben.

De door VVN voorgezeten initiatiefgroep landbouwvoertuigen, waaronder de Land- en Tuinbouworganisatie Nederland (LTO), Cumula en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland, komt met aanbevelingen. De Onderzoeksraad voor Veiligheid voert een verkennend onderzoek uit. Op basis van dit onderzoek zal de Raad een uitspraak doen over een eventueel vervolg. Ik kan u niets toezeggen omdat het niet mijn onderzoek is, maar ik verwacht dat men begin 2009 kan afronden en de conclusie trekken. Ik zie de heer Cramer ongeduldig kijken. Ik snap dat, maar men moet ook het onderzoek kunnen doen.

Wij zijn al met de motorvriendelijke vangrails begonnen en dat is maar goed ook. Wij gaan verder met het aanbrengen van die vangrails vooral in gevaarlijke bochten waar grote aantallen ongevallen plaatsvinden. Mede door inspanningen van de branche zelf, de Motorrijders Actie Groep en anderen, wordt het verkeersveiligheidsbewustzijn van de motorrijder op een hoger plan gebracht en met resultaat. Ondanks het feit dat het aantal doden onder motorrijders nog steeds erg hoog is, neemt het wel snel af. Ik vind dat een compliment aan de organisaties waard.

Het onderzoek naar het alcoholpromillage verdwijnt niet. Wij bouwen alleen een tussenstap in. Het asp geldt tussen de 1,3 en 2,1 promille.

Boven de 2,1 promille houdt men ook in de toekomst het onderzoek.

Ik stel in het mobiliteitsberaad aan de orde hoe gemeenten hun fietspaden inrichten en bericht u daar later over. Voor het begin van volgend jaar zullen wij een actieprogramma opstellen. Wij zullen dit om de twee jaar evalueren en hierover rapporteren. De ontwikkeling van de cijfers wordt meegenomen net als de aandacht voor de bromfiets. Weginrichting is primair iets van regionale overheden maar ik zal bij het NMB uw punt van zorg over de bromfietsen inbrengen en vragen of de weg nog wel als het fietspad wordt gezien.

Mevrouw Gerkens stelde een nieuwsbrief voor om jaarlijks bestuurders te informeren over wijzigingen van regels enzovoorts. Ik sta altijd open voor leuke en originele ideeën maar ze moeten proportioneel, te betalen en effectief zijn. Als wij dat in het oog houden, ben ik bereid om te kijken naar de uitwerking. Mocht dat kunnen, dan kom ik daar graag op terug. Ik vind het een creatieve gedachte.

De heer Cramer vroeg om de verduidelijking van de limieten van 60 en 80 kilometer per uur. Samen met de andere overheden komen wij hierover

met een grote campagne. Ook de ANWB werkt hier hard aan mee. U wordt op uw wenken bediend; dit krijgt een spoedig vervolg. De pilot voor de drugstester start volgende maand, gedurende drie maanden. Past u op, op uitgaansavonden in de buurt van uitgaansgelegenheden en grote disco's, want daar schijnt de prioriteit te liggen. De mindere groei van de autokilometers, veroorzaakt doordat mensen bewuster rijden, heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. De autokilometers groeien sneller door, als men de kosten niet variabel maakt.

De heer **Madlener** (PVV): Dat is strijdig met het punt waar u zei dat het verbieden van het verkeer 's nachts goed is voor de verkeersveiligheid. Nu gaan wij mensen de weg afjagen door de kosten te verhogen door het rekeningrijden; dus gaat het aantal verkeersslachtoffers omlaag. Zo kan men ook de redenering hooghouden dat al die files goed zijn voor de verkeersveiligheid; bij dertig kilometer per uur rijdt men zichzelf niet dood. Het is niet goed om het verkeer terug te dringen door het rekeningrijden en daardoor de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit zijn redeneringen waarvoor u zichzelf niet op de borst kunt kloppen. Bent u het met mij eens?

Minister **Eurlings**: Ik ben het met u eens dat ik mijzelf niet op de borst moet kloppen. Ik probeer dat te voorkomen en de ijdelheid continu te onderdrukken. Dat lukt mij ook wel met alle hoofdpijndossiers, dus ik blijf met beide benen op de grond. Ik ben het niet met u eens dat u de kilometerbeprijzing in deze lijn ziet. Mensen worden namelijk niet hoger belast; gemiddeld betalen zij hetzelfde. Als men er zelf bewust voor kiest om minder te rijden, bespaart men ook geld. Nu staat de auto op de oprit en de bpm is al betaald; € 10 000 is weg of men nu rijdt of niet. Dadelijk hangt het ervan af hoe veel men rijdt. Als men minder rijdt, heeft men meer geld over voor andere leuke dingen. Dit is niet mensen de auto uit pesten, maar het effect van het minder snel groeien van de mobiliteit. Dat is ingecaluleerd en zodoende speelt het bij verkeersveiligheid ook een rol.

Ik wil u nog op twee punten antwoord geven. Verbeterde onveilige wegen zijn goed voor verkeersveiligheid en doorstroming. Wij nemen concrete maatregelen om voor alle Rijkswegen in 2020 minstens drie sterren te bemachtigen. Dit geldt ook voor de N-wegen. Dat is een belangrijke opgave want daar is nog veel onveiligheid. Ik zei net tegen mevrouw Gerkens dat ik altijd opensta voor interessante ideeën en dat geldt ook voor de afschrikwekkende beelden voor jongeren bij disco's. Ik heb zelf ooit op de lagere school een agent in de klas gehad die foto's liet zien van het Belgische uitgaansleven. Ik kan ze nu nog voor de geest halen. Tegelijkertijd is het altijd weer de vraag of het werkt, is het echt effectief? Ik wil navraag doen naar de ervaringen in Duitsland en kom daar graag op terug. De heer Madlener is normaal erg vriendelijk, maar pakte daarstraks even stevig uit. Om hem misschien weer gunstig te stemmen; ook met de aangescherpte doelstellingen, blijft rechts in het verkeer voorrang houden! Dan kunt u met een goed gevoel vanavond terug naar Rotterdam.

Nadere gedachtewisseling

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Hoe gaat de botsvriendelijkheid van auto's in Europa aangekaart worden?

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik heb op drie vragen geen antwoord gekregen: de verkeerslessen op scholen, de snelheid van bromfietzers en tractoren en de snelheidswisseling op de snelwegen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik wil graag weten of er op een andere manier met de opbrengst van de verkeersboetes omgegaan kan worden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik mis het antwoord op de ongevallenregistratie. Is dat al gezegd? Dan lees ik het terug in het verslag en hoeft u het niet te herhalen. U bent niet teruggekomen op mijn voorstel om positief te kijken. Ik vind het prima dat u dat op een later moment bespreekt, in relatie tot het voorstel van de heer De Rouwe, maar ik het mis het wel.

De heer **Madlener** (PVV): Wilt u terugkomen op de aanleg van aparte vrachtwagenbanen en de aanleg van rotondes?

Minister **Eurlings**: Wij hebben het eerder over vrachtwagenstroken gehad. Op hele drukke gedeelten waar het echt voor doorstroming zorgt, willen wij dat bekijken. Het is niet overal een vooruitgang; het kan betekenen dat een strook niet optimaal benut wordt en de doorstroming niet verbetert. De rotondes, een gemeentelijke verantwoordelijkheid, worden krachtig gestimuleerd ondanks het feit dat het voor de organisatoren van de Amstel Gold Race, de Giro en dergelijke tot hoofdbreken leidt. Het levert het hele jaar een veel veiliger kruispunt op.

De snelheid van de bromfiets heeft te maken met de constructiesnelheid waarbij een marge van vijf kilometer is aangehouden. Het is een technisch verhaal dat er een risico ontstaat voor sommige bromfietsen bij 50 kilometer. Dit komt misschien gek over, maar ik vind het helemaal zo slecht niet dat men niet op de volle snelheid van 50 kilometer zit. Het kan op het autoverkeer een remmende werking hebben. Auto's hoeven geen 50 te rijden, dat is een maximumsnelheid.

De botsvriendelijkheid van auto's in Europa en de ENCAP heb ik aan de orde gesteld. Wij zullen u graag schriftelijk berichten over de ontwikkelingen. Het verkeersonderwijs op lagere scholen vindt op heel veel plekken plaats.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Het gaat juist om middelbare scholen. In België krijgen jongeren vanaf zestien jaar de mogelijkheid om gratis het theorie-examen te halen. Kunt u kijken of dat mogelijk is in samenwerking met verkeersscholen zodat de kosten laag gehouden kunnen worden? Het slagingspercentage neemt dan toe en de verkeersveiligheid ook.

Minister **Eurlings**: Hier ga ik over de grenzen van mijn verantwoordelijkheid want het gaat over leerdoelen en dat soort onderwijsdiscussies. Ik kijk of ik dit in handen leg van mijn collega van Onderwijs. Anders ga ik mijn boekje te buiten. Het kabinet spreekt altijd met één mond, maar stelt u zich voor dat mijn mond de verkeerde beweging maakt.

Ik kom nog terug op het positieve van de heer Cramer. Ik wou het nog noemen maar de tijd ging erg snel. Ik wil u graag nader berichten als in Europa vooruitgang wordt geboekt. Mijn excuses als dat positieve element in dit debat wat minder aan de orde is geweest. Laten wij afspreken dat ik daar de volgende keer mee begin.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Nog twee vragen over de snelheid van de tractor, 50 of 80 kilometer per uur en over de vele snelheidswisselingen op de snelwegen.

De **voorzitter**: De minister zegt toe dat hij deze twee vragen schriftelijk beantwoordt. Daarnaast is er een aantal toezeggingen gedaan. Vanwege de tijd stel ik voor deze toezeggingen in het verslag op te nemen. Ik sluit hierbij de vergadering onder dankzegging aan iedereen voor de snelle en bereidwillige medewerking.

Toezeggingen

- De minister van Verkeer en Waterstaat zegt toe de Kamer te informeren over de mogelijkheden om in uitgaansgelegenheden afschrikwekkende beelden te presenteren van verkeersongevallen om een schrikbeeld op te roepen bij automobilisten.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zegt toe de Kamer te informeren over de uitkomsten van een onderzoek naar de mogelijkheden een nieuwsbrief over nieuwe verkeersregels te introduceren voor alle rijbewijsbezitters.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zegt toe de Kamer te informeren over de uitkomsten van het Nationaal Mobiliteitsberaad.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zegt toe de Kamer nader te informeren over het (wetenschappelijk) bewijs naar het succes van een puntenrijbewijs.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zegt toe de Kamer te informeren over het onderzoek naar de mogelijkheden om grove verkeersovertreders aan te pakken door middel van zowel technische middelen in als ook andere middelen zoals voorlichting. Hierbij onderzoekt hij eveneens de mogelijkheden om personen van wie het rijbewijs permanent is ingetrokken, ook de mogelijkheden voor het bezit van een kenteken te ontzeggen.

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

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