

Vergaderjaar 2009–2010

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 195

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 december 2009

Verkeersveiligheid betekent dat mensen blijven thuiskomen. Dat is in het verkeer helaas nog steeds niet vanzelfsprekend. Daarom zet ik me samen met de andere overheden en tal van maatschappelijke organisaties in voor een blijvende verbetering van de verkeersveiligheid. Twee lijnen staan daarin centraal: bescherming van de kwetsbaren en aanpak van de veroorzakers van verkeersonveiligheid.

In deze brief informeer ik u over de mogelijkheden om grove verkeersovertreders aan te pakken door middel van techniek en andere middelen, zoals voorlichting, en door de tenaamstelling van een auto alleen mogelijk te maken met een geldig rijbewijs. Deze toezegging heb ik gedaan tijdens het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid op 23 september 2008 (Kamerstuk 29 398, nr. 123).

Om het aantal verkeersslachtoffers verder terug te dringen blijf ik onvermoeibaar werken aan het harder aanpakken van grove verkeersovertreders. Bij het aanpakken van grove verkeersovertreders richt ik mij vooral op het tegengaan van alcohol en drugs in het verkeer en agressief rijgedrag.

Alcohol en verkeer gaan niet samen. Er zijn al verschillende maatregelen om dit tegen te gaan: de Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (EMA) en sinds 1 oktober 2008 ook de Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (LEMA) voor de beginnende bestuurder. Maar dit is nog niet genoeg. Voor zware alcoholovertreders zal een alcoholslotprogramma (ASP) worden ingevoerd. Het wetsontwerp ASP is u inmiddels aangeboden.

Ook drugs en verkeer gaan niet samen. Hiervoor bereid ik samen met mijn ambtgenoten van Justitie en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties de introductie van de speekseltesters als voorselectiemiddel bij de opsporing van drugs in het verkeer voor. Het voornemen is het wetsvoorstel medio 2010 aan uw Kamer aan te bieden.

Maar ook agressie hoort in het verkeer niet thuis. Bestuurders die consequent hele grove overtredingen begaan en agressie tegenover andere verkeersdeelnemers vertonen moeten hard worden aangepakt. Hiervoor heb ik sinds 1 oktober 2008 de Educatieve Maatregel Gedrag (EMG) geïntroduceerd. Wanneer bestuurders betrappt worden op bewust risicovol verkeersgedrag, bijvoorbeeld snijden, veel te hard rijden of bumperkleven, volgt de verplichting om op eigen kosten een EMG te volgen.

Gelet op het huidige aantal rijbewijssancties en – maatregelen en het feit dat nieuwe maatregelen in voorbereiding zijn, ontstaat zo langzamerhand een gerede kans dat deze maatregelen gaan conflicteren en nadelig op elkaar gaan inwerken. Om meer zicht te krijgen op het totale stelsel, het rijbewijshuis, en de knelpunten daarbinnen voer ik op dit moment een onderzoek uit. Nieuwe voornemens omtrent het aanpakken van grove verkeersovertreders en het inbedden in het rijbewijshuis moeten dan ook nadrukkelijk in dit verband worden gezien. Over de uitkomsten van het onderzoek en mogelijke consequenties die hieraan worden verbonden en de wijze waarop hiermee zal worden omgegaan, wordt uw Kamer begin volgend jaar geïnformeerd.

Maar zoals eerder gezegd blijf ik ondertussen zoeken naar meer maatregelen om grove verkeersovertreders aan te pakken. In dit kader heb ik de Dienst Verkeer en Scheepvaart onderzoek naar grove verkeersovertreders laten doen.¹ De rapportage van het onderzoek belicht een viertal maatregelen die in afstemming met de ministeries Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Justitie, politie en BVOM zullen moeten worden getoetst op organisatorische, technische en juridische haalbaarheid en uitvoerbaarheid. Een belangrijk uitgangspunt bij de toetsing op haalbaarheid en uitvoerbaarheid zijn de recent gemaakte afspraken tussen de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en het korpsbeheerdersberaad over taken en capaciteit van de politie. De in de rapportage voorgestelde maatregelen zullen dan ook moeten passen binnen deze kaderstellende afspraken over taken en capaciteiten van de politie, waarbij ook op de langere termijn de huidige taken en capaciteiten leidend zijn.

De maatregelen worden in het onderzoek onderverdeeld in vier categorieën: (1) fysieke gedragsbeperking, (2) monitoren van gedrag, (3) verbeteren veiligheidscultuur en (4) gerichte doelgroepaanpak. Ik pak dit per categorie als volgt op, waarbij ik de eerste twee categorieën samenvoeg omdat het hier in beide gevallen om technische maatregelen gaat:

(1) Fysieke gedragsbeperking. Op dit moment zijn er diverse technologieën beschikbaar die ontoelaatbare gedragingen, zoals te hard rijden en bumperkleven kunnen beperken. Zo zou een «snelheidsslot» kunnen worden ingezet bij het tegengaan van snelheidsovertredingen. Hiernaast valt ook te denken aan een rijbewijsslot, zodat de toegang tot het verkeer helemaal kan worden beperkt.

(2) Monitoren van gedrag. Bij het monitoren van gedrag door techniek kunnen verschillende accenten worden gelegd. In-car techniek kan of worden ingezet als een educatieve maatregel waarbij de bestuurder regelmatig feedback krijgt over zijn eigen rijgedrag of voor het registreren c.q. opsporen van overtredingen.

Het inzetten van techniek kan de aanpak van grove verkeersovertreders versterken. Ik heb hierover ook gesproken met enkele toonaangevende techniekbedrijven. Zij hebben mij geadviseerd om in eerste instantie te focussen op het aanpakken van snelheidsgedrag. Het gaat er dan om grove verkeersovertreders gecontroleerd in het verkeer te houden.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Volgens de experts is snelheidsgedrag technisch makkelijker te monitoren en te corrigeren dan andere gedragingen. Het is wel van belang dat de kosten in goede verhouding staan tot de verwachte effecten. Ik heb in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid duidelijk aangegeven dat ik ervoor kies alleen die maatregelen te nemen die proportioneel zijn. In het algemeen is snelheidstechniek op dit moment goedkoper dan de technieken die nodig zijn voor het tegengaan van andere gedragingen. Zo is bijvoorbeeld voor het tegengaan van bumperkleven een zeer nauwkeurige afstands sensor noodzakelijk die op dit moment nog kostbaar is.

Om snelheidsgedrag door middel van techniek aan te pakken denk ik aan twee mogelijkheden: (1) snelheidsslot: fysieke gedragsbeperking en (2) snelheidsmonitor: monitoren van gedrag en feedback geven. Bij de aanpak van verkeersovertreders door middel van techniek zijn er echter eerst een aantal organisatorische, technische en juridische randvoorwaarden waaraan moet worden voldaan.

Daarom ben ik voornemens in 2010 met marktpartijen een pilot uit te werken om naast de technische toepassing ook de randvoorwaarden, zoals organisatie en de effecten op de verkeersveiligheid, voor invoering in kaart te brengen. Hiernaast zijn voor introductie van deze nieuwe technische maatregel de uitkomsten van het onderzoek omtrent het rijbewijshuis fundamenteel. Ik acht het van belang dat maatregelen elkaar versterken en onder de doelgroep effectief zijn. Bij bewezen succes zou een snelheidsmaatregel op termijn uitgebreid kunnen worden met andere gedragingen, zoals bijvoorbeeld bumperkleven. Ik zal uw Kamer over de voortgang in de loop van 2010 nader informeren.

Naast een technische aanpak van grove verkeersovertreders kan ook winst voor de verkeersveiligheid worden behaald door andere initiatieven.

(3) Verbeteren veiligheidscultuur. Ik acht een verbetering van de veiligheidscultuur bij bedrijven met wagenparken heel kansrijk. Uitgangspunt van deze inspanningen is dat bedrijven vrijwillig maatregelen nemen om de verkeersveiligheid te bevorderen. Ik zal een actieve rol spelen bij het faciliteren en stimuleren van een veiligheidscultuur.

Op dit moment wordt gekeken welke middelen en welk mechanisme opgezet kan worden om bedrijven te stimuleren te investeren in verkeersveiligheid. Hiervoor ben ik in overleg met diverse partijen, zoals Veilig Verkeer Nederland, Transport en Logistiek Nederland, EVO, Koninklijk Nederlands Vervoer, Verenigde Eigen Rijders Nederland, Verzekeraars, Inspectiediensten, GezondTransport en regionale overheden. Uitgangspunt is om de gemotiveerde bedrijven te faciliteren en daarnaast te zorgen dat ook de minder gemotiveerde bedrijven gaan investeren in verkeersveiligheid. Begin 2010 wordt gestart met de eerste acties.

(4) Gerichte doelgroepaanpak. Ik heb kennis genomen van een aantal initiatieven binnen de Nederlandse politie waarbij agressieve weggebruikers, op basis van door burgers geconstateerd gedrag, daarop worden aangesproken en vervolgd. De politie is vergeschorst met het ontwikkelen van een landelijke aanpak daarvoor. Daartoe behoort een landelijke telefoonnummer van de politie voor het melden van agressieve bestuurders. De haalbaarheid en uitvoerbaarheid daarvan wordt nog onderzocht.

Voorlichting

Ik heb toegezegd om de mogelijkheden van voorlichting voor de aanpak van grove verkeersovertreders te bezien.

Sinds enkele jaren is voorlichting een belangrijk middel om respectvol rijgedrag en de bijbehorende mentaliteit te stimuleren. Belangrijk bij voorlichting is dat de doelgroep zich aangesproken voelt door de boodschap en het gevoel heeft daadwerkelijk iets te kunnen veranderen in het eigen gedrag. Met betrekking tot de ontvankelijkheid van overtreeders voor de boodschap is het wenselijk om onderscheid te maken in overtreeders die consequent grove overtredingen begaan en overtreeders met herhaaldelijk kleine overtredingen.

Bij communicatie richting grove verkeersovertreders moet vooral de nadruk liggen op handhaving, de pakkans en de sancties die aan het negatieve gedrag gekoppeld zijn. Bekend voorbeeld is het televisieprogramma «Wegmisbruikers». Het programma heeft een groot bereik onder automobilisten. Daaronder valt ook de groep mensen die grove overtredingen begaat of daartoe geneigd is. Ik zal met Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) in contact treden om in het programma Wegmisbruikers extra aandacht te vragen voor bepaalde grove overtredingen.

Bij de communicatie richting verkeersovertreders die kleine overtredingen begaan, zet ik in 2010 in op een campagne over verantwoord snelheidsge-drag binnen de bebouwde kom. Voor de nadere invulling van deze campagne ben ik op dit moment in overleg met zowel bestuurlijke partners, zoals lokale wegbeheerders en de politie, als ook maatschappelijke organisaties, zoals VVN en ANWB.

Geen rijbewijs geen kenteken

Met betrekking tot het aanpakken van degenen die blijven rijden, ook als hun rijbewijs ongeldig is, kan ik u het volgende meedelen. Ik heb onderzoek laten doen naar een mogelijke aanpak van deze groep doorrijders. De resultaten van dit onderzoek heb ik recent besproken met de Vereniging van Verkeersslachtoffers.

De Vereniging van Verkeersslachtoffers is bereid om samen met mij de voorstellen uit het onderzoek de komende maanden nader te analyseren en verder uit te werken. Bij deze analyse en uitwerking zullen ook de Ministeries van Justitie en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en daarbinnen het Openbaar Ministerie respectievelijk de politie worden betrokken. Het gaat daarbij om een aanpak vast te stellen waardoor deze doorrijders niet of zo weinig mogelijk in de anonimiteit verdwijnen. Onder die voorwaarde zou een effectieve handhaving mogelijk moeten zijn.

Bij het hierboven genoemd onderzoek is ook de optie «geen rijbewijs, geen kenteken» aan de orde gekomen. Met name omdat in dat geval dergelijke mensen in de anonimiteit verdwijnen, is deze optie mij ont-raden. Ik zal uw Kamer over de uitkomsten van dit overleg en over de aanpak in het voorjaar van 2010 nader berichten.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings