

Vergaderjaar 2010–2011

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 275

BRIEF VAN DE MINISTERS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU EN VAN VEILIGHEID EN JUSTITIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 mei 2011

Ter voorbereiding op het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid van 18 mei willen wij u, mede namens de staatssecretaris van Veiligheid en Justitie, informeren over de voortgang van een aantal moties en eerder gedane toezeggingen aan uw Kamer. Het betreft in totaal 12 toezeggingen en 7 moties. Tevens komen wij terug op schriftelijke vragen van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 16 februari 2011. Bij brief van 4 april 2011 bent u geïnformeerd over de aanpak van de scooteroverlast (kamerstuk 29 398, nr. 271). Een brief over het Rijbewijshuis doen wij u voor 18 mei nog toekomen. Inzake Flister lopen contacten met de omroepen. Hier wordt later op terug gekomen. In deze brief is onderscheid gemaakt tussen de onderwerpen waar de minister van Infrastructuur en Milieu voor verantwoordelijk is en waar de minister van Veiligheid en Justitie de verantwoordelijkheid voor draagt.

Minister van Infrastructuur en Milieu

Verkeersveiligheid raakt ons allemaal. We hebben in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020 met elkaar doelstellingen afgesproken over het maximum aantal doden en ernstig verkeersgewonden. Zoals u bij brief van 18 april 2011 (kamerstuk 29 398, nr. 274) gemeld liggen wij met betrekking tot het terugbrengen van het aantal verkeersdoden op schema. In 2010 waren er 640 te betreuren, dit is een daling van 11% ten opzichte van 2009. De doelstelling voor 2020 is maximaal 500 verkeersdoden. Dat betekent dat het huidige maatregelenpakket werkt en dat we daar, inclusief de handhaving, mee doorgaan. Indien noodzakelijk, dan kunnen met betrekking tot de handhaving op regionaal niveau in de lokale driehoek nadere afspraken worden gemaakt.

Voor wat betreft de ernstig gewonden in het verkeer verloopt de ontwikkeling minder voorspoedig. Op basis van de cijfers over 2009 is er een stijging van 5% van het aantal verkeersgewonden naar 18 600. De doelstelling ligt in 2020 op 10 600. Uit de analyses blijkt dat het hier vooral

om oudere fietsers gaat. Om die reden is in het Actieprogramma Verkeersveiligheid 2011–2012, dat ik u hierbij aanbied, extra aandacht besteed aan de fietser. Ook zijn er diverse acties in het kader van Blijf Veilig Mobiel, zoals het organiseren van fietsactiviteiten voor senioren. Tevens is onderzoek uitgevoerd naar de methode Image Degrading and Edge Detection (IDED). De aandacht voor ouderen beperkt zich niet tot de fiets. In de pilot met consultatiebureaus voor mobiliteit en de in ontwikkeling zijnde CROW publicatie «Infrastructuur en ouderen» wordt onder andere ook aan de oudere voetgangers aandacht besteed.

In oktober 2011 worden de cijfers van de ernstig verkeersgewonden 2010 gepubliceerd. Indien blijkt dat de stijging van het aantal ernstige verkeersgewonden doorzet, dan zal ik eind 2011 wederom met nadere maatregelen komen.

Zoals ik u tijdens het Algemeen overleg CBR op 9 maart jl. (kamerstuk 29 398, nr. 268) heb toegezegd, is de SWOV om advies gevraagd over het verhogen van de leeftijd voor de rijbewijskeuring van 70 naar 75 jaar. Uit een SWOV-tabel bleek namelijk het overlijdensrisico voor bestuurders in die leeftijdsgroep beperkt. De SWOV heeft het effect van een verhoging van de keuringsleeftijd geschat op basis van het ongevalsrisico, het aantal afkeuringen en het aantal beperkingen dat is opgelegd door het CBR. Op grond van deze effectschattingen komt de SWOV tot de conclusie dat een verhoging van de keuringsleeftijd naar 75 jaar jaarlijks zal leiden tot ongeveer één extra verkeersdode en ongeveer zeven extra ernstig verkeersgewonden. Volgens de SWOV is het effect gering omdat het aantal feitelijke afkeuringen tussen 70 en 75 jaar erg laag is en omdat bij de rijbewijskeuring aan de mensen in deze leeftijdscategorie alleen beperkingen worden opgelegd (bijvoorbeeld alleen overdag, met een automaat of alleen met een bril rijden). Het verhogen van de leeftijd voor de rijbewijskeuring naar 75 jaar leidt voor deze groep die dan doorrijdt zonder beperkingen tot een gering hoger risico. Vanwege dit marginale effect op de verkeersveiligheid, waar tegenover de voordelen van forse lastenverlichting (minder eigen verklaringen, minder keuringen en minder rijbewijsverlengingen) kan ik de keuringsleeftijd verhogen naar 75 jaar. Dit vereist een aanpassing van de Wegenverkeerswet 1994 en van het Reglement rijbewijzen. Ik streef er naar de verhoging van de keuringsleeftijd in te laten gaan op 1 juli 2013.

Generieke onderwerpen

Ernstig verkeersgewonden

Het totaal aantal ernstig gewonden in het Nederlandse verkeer is in 2009 gestegen naar 18 600, een toename met 5% ten opzichte van 2008. Na een geleidelijke daling van het aantal gewonden vanaf midden jaren '90 is sinds 2006 een trendbreuk zichtbaar en neemt het aantal ernstig gewonden toe. Deze ontwikkeling komt met name door de toename van ongevallen met fietsers.

Bijna 60% van de ernstig gewonden in 2009 is fietser. Terwijl bij de andere vervoerwijzen sprake is van een daling of stabilisering, is sinds 2002 bij de fietsers een duidelijk opwaartse trend te zien. De belangrijkste oorzaak hiervan is de sterke toename van het aantal enkelvoudige ongevallen, in het bijzonder met fietsers van 50 jaar en ouder. De oververtegenwoordiging van deze leeftijdscategorie hangt samen met de vergrijzing. Bij valpartijen met de fiets is het letselrisico van ouderen hoger vanwege fysieke beperkingen. In 2009 was het aantal ernstig gewonden bij ongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig (9400) voor het

eerst groter dan bij het totaal aantal ongevallen met betrokkenheid van een motorvoertuig (9100).

In het Actieprogramma Verkeersveiligheid 2011–2012 zijn verschillende maatregelen opgenomen die moeten bijdragen aan het terugdringen van het aantal ernstig gewonden. Hierbij wordt speciale aandacht besteed aan enkelvoudige fietsongevallen en de veiligheid van oudere verkeersdeelnemers. De uitvoering van deze maatregelen is inmiddels ter hand genomen. Eind 2011 worden de cijfers van het aantal ernstig gewonden in 2010 gepresenteerd. Indien de trend zich doorzet zal ik samen met de andere overheden bezien welke aanvullende maatregelen mogelijk zijn.

Shared Space

Naar aanleiding van de motie De Rouwe c.s. (Kamerstuk 2009/10 32 123 XII, nr. 21), gericht op de verdere toepassing van shared space, heb ik het Shared Space Institute gevraagd een praktijkgids Shared Space voor decentrale overheden op te stellen. De kern van shared space is dat de openbare ruimte in steden en dorpen wordt vormgegeven als een aangename verblijfsruimte die sociaal gedrag tussen alle gebruikers bevordert. Decentrale overheden, VVN, CROW, ANBO en de Fietzersbond adviseren bij het opstellen van de praktijkgids Shared Space. Eind 2010 is het Shared Space Institute opgegaan in het Kenniscentrum Shared Space van de Noordelijke Hogeschool Leeuwarden (NHL). Op 23 juni 2011 organiseert NHL een nationaal symposium Shared Space, waar de praktijkgids gepresenteerd wordt.

Veiligheid als onderdeel van concessieverlening regionaal openbaar vervoer

Tijdens het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid van 19 mei 2010 (kamerstuk 29 398, nr. 230) heeft u mijn ambtsvoorganger verzocht verkeersveiligheid een grotere rol te laten spelen in de concessieverlening voor het openbaar vervoer, anders dan treinvervoer. Concessies zijn als instrument van de Wet personenvervoer 2000 er op gericht een betere afstemming te bevorderen van het aanbod van personenvervoer op de vraag, alsmede het bevorderen van periodieke betwistbaarheid in het regionaal openbaar vervoer. Net als sociale veiligheid, is verkeersveiligheid een algemene eis en niet een punt waar concurrentie op gevoerd moet worden.

De borging van veiligheid in concessies vindt plaats door twee wetten. Enerzijds verplicht de Wet personenvervoer 2000 de concessiehouder om reizigers en werknemers veiligheid te bieden. Dit betreft sociale veiligheid. De veiligheid van deugdelijk materieel is in de Wegenverkeerswetgeving geregeld. Anderzijds stelt de Wegenverkeerswet 1994 ook eisen met betrekking tot verkeersveiligheid. Een vervoerder moet zich houden aan deze wet. De concessieverlener kan aandacht eisen voor bijvoorbeeld opleiding of rijgedrag. Ook in het voorstel voor de Wet lokaal spoor, die naar verwachting eind 2011 naar de Tweede Kamer wordt gezonden, is veiligheid een belangrijk thema. Bovendien is de invulling van een concessie de decentrale verantwoordelijkheid van een provincie of stadsregio.

Ik heb de toezegging met de koepels besproken. De koepels zijn het met bovenstaande lijn eens. IPO en SKVV zullen veiligheid extra onder de aandacht van vervoerders te brengen.

Kosteneffectiviteit van verkeersveiligheidsmaatregelen

Ook heeft mijn ambtsvoorganger u, tijdens het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid van 2 september 2009 (kamerstuk 29 398, nr. 175), toegezegd te onderzoeken of het mogelijk is om met een methode te komen die de van tevoren ingeschatte besparing van slachtoffers achteraf kan evalueren. Op basis van het onderzoeksrapport concludeer ik dat uit een ex-post onderzoek lastig waterdichte conclusies getrokken kunnen worden. Bovendien wordt een keuze voor een maatregel niet alleen op basis van kosteneffectiviteit gemaakt. Ook proportionaliteit en draagvlak zijn relevante factoren, die de keuze voor maatregelen beïnvloeden. Het onderzoeksrapport treft u in de bijlage aan.

Verlenging geldigheid theoriecertificaat

Zoals tijdens het Algemeen Overleg CBR van 9 maart 2011 toegezegd, zal ik de geldigheid van het theoriecertificaat voor de personen rijbewijzen AM, A en B (bromfiets, brommobiel, motorfiets en personenauto) voor iedereen verlengen van één naar anderhalf jaar. Om de verlenging van de geldigheid van het certificaat naar anderhalf jaar zo snel mogelijk te realiseren, is deze opgenomen in de conceptregelgeving voor mijn experiment «begeleid rijden». Ik doe er alles aan om dit ontwerpbesluit begin juni in het kader van de voorhangprocedure aan beide Kamers aan te bieden. Als de voorhangprocedure nog voor het zomerreces wordt afgerond en het vervolg van de wetgevingsprocedure conform planning verloopt, treden het experiment «begeleid rijden» en de verlenging van de geldigheid van het theoriecertificaat in november aanstaande in werking.

RDW herinneringsbrief

Op 9 maart 2011, tijdens het Algemeen Overleg CBR, heeft uw Kamer mij verzocht te onderzoeken of het mogelijk is de herinneringsbrieven die de RDW verstuurt voor de verlenging van het rijbewijs, 24 weken in plaats van 18 weken vóór de vervaldatum te verzenden. Technisch levert dat noch voor de RDW, noch voor het CBR problemen op.

Overeenkomstig uw verzoek zal vanaf 1 september 2011 de herinneringsbrief 24 weken voor de vervaldatum worden verstuurd. Tevens zal het CBR zorgdragen voor extra informatie over de te volgen procedure, bijvoorbeeld op de website van het CBR.

Wetsvoorstel derde Europese rijbewijsrichtlijn

Per brief van 16 februari 2011 heeft uw Kamer mij gevraagd naar de stand van zaken inzake de derde Europese rijbewijsrichtlijn¹. Zoals toegezegd tijdens het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid van 11 november 2010 (kamerstuk 29 398, nr. 245) kunt u het wetsvoorstel inzake de derde Europese rijbewijsrichtlijn in het najaar van 2011 tegemoet zien.

Modulair opbouwen theorie-examen

In mijn brief van 7 mei 2010 (kamerstuk 29 398, nr. 225) is aangegeven dat ik toe wil naar een modulaire opzet van het theorie-examen, waarin kandidaten een basismodule afronden met vragen over algemeen verkeersinzicht, aangevuld met specifieke modules voor de desbetreffende rijbewijscategorie. Het doel hiervan is dat kandidaten met één bezoek aan het CBR meerdere theoriecertificaten kunnen behalen. Op basis van mijn toezegging in die brief heb ik het CBR opdracht gegeven om een volledig modulaire opbouw van het theorie-examen te onderzoeken en een plan van aanpak voor de implementatie daarvan op te

¹ Richtlijn nr. 2006/126EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PbEU L 403).

stellen. Ik heb dit ontvangen en informeer u bij deze over de uitkomsten hiervan.

Uit een vergelijking van verschillende varianten komt naar voren dat een modulaire opbouw van het theorie-examen zoals hierboven geschetst, technisch slechts haalbaar is met een systeem dat geschikt is voor het individueel afnemen van deze examens. Immers, in een modulaire opzet zal elke kandidaat (naast de algemene basismodule) een andere specifieke module wensen af te leggen. Het huidige systeem waarmee het CBR klassikaal theorie-examens afneemt, is hiervoor niet geschikt. De vervanging van dit systeem is reeds gepland. Het CBR is voornemens in 2012 op verschillende examenlocaties pilots uit te voeren met een nieuwe systeem. Kenmerkend aan dit nieuwe systeem is de mogelijkheid om elke kandidaat op een afzonderlijk werkstation een specifiek theorie-examen af te laten leggen. De ontwikkeling van het modulair theorie-examen zal op dit traject worden aangesloten.

Het CBR zal zich in eerste instantie via een gefaseerd plan van aanpak richten op het modulair vormgeven van de examens voor de bromfiets, personenauto en motorfiets. Dit stelt mij in staat om aan het eind van elke fase te beoordelen of een modulair theorie-examen op dat moment nog voldoet aan de gestelde juridische, technische, praktische, financiële en politieke randvoorwaarden. Tevens kan dan worden bezien of aanpassing van de regelgeving nodig is en op welk niveau. Het modulair theorie-examen dient immers flexibel te zijn, in overeenstemming te zijn met Europese en nationale wetgeving, betrouwbaar en valide te zijn, een heldere en inzichtelijke normering te bevatten en tegen reële kosten voor de kandidaat te kunnen worden afgenomen.

In de huidige planning zal het CBR in het najaar van 2012 een prototype van een modulair theorie-examen opleveren en testen op examenlocaties die op dat moment reeds zijn voorzien van het nieuwe individuele afnamesysteem. Op dat moment zal het CBR ook het kostenmodel voor het modulaire theorie-examen kunnen ontwikkelen. Zo spoedig mogelijk daarop volgt een concreet en uitgewerkt datumvoorstel voor het modulair theorie-examen.

Onderdeel uit de verordening met betrekking tot uitstootnormen voor bromfietsen

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft met een brief van 16 februari 2011 aangegeven te willen worden geïnformeerd over de technische eisen aan bromfietsen, waaronder snorscooters¹. De ontwerpverordening leidt er onder meer toe dat de uitstootnormen voor categorie L voertuigen in drie stappen flink worden aangescherpt. De in de verordening voorziene aanscherping van emissies betekent dat met ingang van 2014, 2017 en 2020 bromfietsen aan respectievelijk de Euro 3, 4 en 5 uitlaatgasnormen moeten voldoen.

Grenswaardes	Huidige eis	Stap 1 (2014)	Stap 2 (2017)	Stap 3 (2020)
Koolmonoxide (CO)	6 000 mg/km	1 000 mg/km	1 000 mg/km	1 000 mg/km
Som Koolwaterstof + Stikstofoxiden	3 000 mg/ km	1 200 mg/km	n.v.t.	n.v.t.
Koolwaterstof (THC)	n.v.t.	n.v.t.	630 mg/km	100 mg/km
Stikstof (NO _x)	n.v.t.	n.v.t.	170 mg/km	60 mg/km
Fijn stof	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4,5 mg/km

¹ Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (COM(2010) 542).

In de ontwerpverordening worden geen nieuwe grenswaarden voor geluid vastgesteld.

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de verordening wil ik geen nationale maatregelen nemen. De Commissie gaat er in haar voorstel van uit dat de verordening uiterlijk 1 januari 2013 van kracht wordt. Nederland zoekt samen met andere partijen naar mogelijkheden de ingangsdata voor de tweede en derde stap nog wat naar voren te halen.

Breedteonthefving landbouwvoertuigen

Uw Kamer heeft mij via een motie van de heer Slob (Kamerstukken 2010/11 29 398, nr. 239) verzocht om in samenwerking met de overige wegbeheerders en de deelnemers uit de initiatiefgroep landbouwverkeer onderzoek te doen naar mogelijkheden om de afgifte van breedteonthefvingen voor het landbouwverkeer af te schaffen, te uniformeren of te vereenvoudigen. Afschaffen van de breedteonthefving vind ik uit verkeersveiligheidsoogpunt geen optie. Dit zou namelijk inhouden dat zeer brede land- en bosbouwtrekkers zonder enige controle op de openbare weg mogen rijden.

Zoals ik in mijn brief van 11 mei 2010 (kamerstuk 29 398, nr. 228) heb aangegeven, geldt wettelijk een maximumbreedte van drie meter voor land- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid, inclusief een getrokken werktuig of een gemonteerd verwisselbaar uitrustingsstuk. Voor overige voertuigen geldt een maximumbreedte van 2,55 meter. Om met een breder voertuig op bepaalde wegen te mogen rijden, is een ontheffing nodig van de betreffende wegbeheerder. De wegbeheerder kan hier zelf voor zorgen, maar ook – net als het Rijk en zo'n 60 procent van de gemeenten – de Dienst Wegverkeer (de RDW) mandateren om namens hen de ontheffingen af te geven. De RDW hanteert hiervoor een uniforme procedure en verstrekt de ontheffing niet voor elk breder voertuig apart, maar voor alle voertuigen van het betrokken bedrijf. Dit leidt tot een praktisch systeem met weinig administratieve lasten voor bedrijven, omdat zij uitsluitend hoeven aan te geven voor welke wegen zij een ontheffing wensen.

Er is naar aanleiding van uw motie een inventarisatie gemaakt van de problematiek. Hieruit blijkt dat met name (loon)bedrijven die over wegen van verschillende wegbeheerders rijden, moeilijkheden ervaren bij het aanvragen van breedteonthefvingen. Zij hebben vaak te maken met meerdere wegbeheerders die geen mandaat aan de RDW hebben verstrekt. Bij zo'n 40 procent van de gemeenten in Nederland moeten bedrijven daarom rechtstreeks en per voertuig een breedteonthefving aanvragen. Gemeenten hanteren hiervoor verschillende procedures en tarieven en sommige gemeenten zijn niet bekend met hun bevoegdheid om deze ontheffingen af te geven. Ik kan me voorstellen dat dit bedrijven veel tijd, energie en geld kost, maar het afgeven van breedteonthefvingen is de verantwoordelijkheid van de betreffende gemeente. Die heeft daarbij de keuze om deze taak te mandateren aan de RDW en het voor bedrijven in zijn beheersgebied makkelijker en goedkoper te maken. Zoals toegezegd, heb ik de partners in het NMB hier nadrukkelijk op gewezen. De VNG en de Unie van Waterschappen hebben toegezegd het belang van de landbouwsector en de mogelijkheden rondom het afgeven van breedteonthefvingen via mandatering aan de RDW nog eens expliciet onder de aandacht van de achterban te brengen.

T-rijbewijs landbouwvoertuigen

Via de motie Slob (Kamerstukken 2010/11 29 398, nr. 237) heeft uw Kamer mij verzocht om de vrijstelling voor het T-rijbewijs alleen te laten gelden voor personen die bij de invoering van dit rijbewijs 18 jaar of ouder zijn en in het bezit zijn van het B-rijbewijs. Iemand die op de datum van invoering

18 jaar of ouder is en reeds een geldig rijbewijs B of hoger heeft, mag daarmee een Landbouwtrekker (LBT) of een Motorrijtuig Met Beperkte Snelheid (MMBS) besturen. Daarnaast mag iemand die op de datum van invoering een geldig trekkercertificaat heeft, tot drie jaar na invoering van het T-rijbewijs zijn trekkercertificaat omwisselen voor een T-rijbewijs.

Personen die op de datum van invoering niet aan deze voorwaarden voldoen of na de datum van invoering 16 jaar worden, moeten een T-rijbewijs halen om een LBT of MMBS te mogen besturen.

Diefstalbestendige kentekenplaten

Ik heb het verzoek gekregen van een Engelse fabrikant van diefstalbestendige kunststof kentekenplaten voor het toelaten van dergelijke kentekenplaten op de Nederlandse markt. Dit is voor mij aanleiding geweest de RDW om een uitvoeringstoets te verzoeken. Hierin wordt onder andere getoetst in hoeverre er gevolgen zullen zijn voor de opsporing en de handhaving. De uitvoeringstoets is overigens uitgebreid met het onderwerp toelaten van diefstalbestendige aluminium kentekenplaten.

Verder heeft de branche mij aangeboden mij te adviseren over mogelijkheden om het verlies en de diefstal van kentekenplaten tegen te gaan. Ik heb de branche laten weten een dergelijk advies op prijs te stellen. Op basis van de uitvoeringstoets van de RDW en het advies van de branche, verwacht ik in het najaar te kunnen beslissen over een mogelijk vervolg.

De kwetsbaren

Actieprogramma Verkeersveiligheid 2011–2012 en fietsveiligheid

Het Actieprogramma Verkeersveiligheid 2011–2012 heb ik samen met mijn partners uit het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB) opgesteld: de provincies, de waterschappen, de stadregio's en gemeenten. Dit tweejaarlijkse programma biedt een overzicht van activiteiten die plaatsvinden in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. In dit plan hebben we voor de kwetsbaren vier thema's benoemd die extra aandacht krijgen: verbetering van veiligheid van fietsers, het terugdringen van het aantal enkelvoudige ongevallen, de verbetering van de veiligheid van de oudere verkeersdeelnemer en die van jonge beginnende bestuurders. Conform mijn toezegging tijdens het Algemeen Overleg Fietsen op 23 juni 2010 is in het actieprogramma extra aandacht voor verbetering van de fietsveiligheid in de vorm van een groot aantal decentrale acties. Voorbeelden hiervan zijn de pilot Power of Control van het ROV-Utrecht en het ROVG op scholen, waarbij jongeren onder andere worden aangesproken op hun eigen verantwoordelijkheid en het leren omgaan met prikkels van buitenaf en de cursus «Fietsen op de elektrische fiets» gericht op senioren, die door de provincie Flevoland wordt aangeboden.

Tijdens het Algemeen Overleg Fietsbeleid van 19 november 2009 heeft mijn ambtsvoorganger u toegezegd onderzoek te doen naar het toepassen van de IDED-methode op fietspaden. IDED staat voor Image Degrading and Edge Detection en is een methode waarmee nagegaan wordt hoeveel contrast iemand nodig heeft om ongelukken in het verkeer te voorkomen. De Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) heeft dit onderzocht en geconcludeerd dat bijvoorbeeld rood-witte paaltjes en witte stoepranden maatregelen zijn om ongelukken door fietsers te voorkomen. Deze geven het beste contrast en zijn dus het veiligst.

De aanbevelingen van DVS worden opgenomen in de publicatie van het Fietsberaad «Samen werken aan een veilige fietsomgeving». Het Fietsberaad is een kenniscentrum voor fietsbeleid. In deze publicatie zijn infrastructurele handvatten opgenomen voor wegbeheerders ter vermindering van enkelvoudige fietsongevallen en fiets-motorvoertuigongevallen. De publicatie verschijnt in mei 2011 op de website van het Fietsberaad. Het volledige Actieprogramma Verkeersveiligheid 2011–2012 treft u in de bijlage aan.¹

Achteruitkijkspiegels scootmobielen en elektrische rolstoelen

Gedurende het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid van 11 november 2010 heb ik u toegezegd te onderzoeken of het mogelijk is de spiegelverplichting voor scootmobielen eerder dan 1 januari 2012 in te voeren. Dit is voorgelegd aan het samenwerkingsverband Blijf Veilig Mobiel (BVM), waarin de ANBO, de Chronisch Zieken en Gehandicapten Raad, de Fietsersbond, de ANWB, VVN, PCOB, Unie KBO, Viziris en de werkgroep Senioren samenwerken. BVM geeft aan dat er nog veel dient te gebeuren op het gebied van de communicatie en de uitvoering van een verplichting. Zij stelt dat de datum van 1 januari 2012 krap, maar haalbaar is. Inmiddels is gebleken dat de financiering van de achteruitkijkspiegels (kosten circa € 6,3 miljoen) een probleem is. De gemeenten zien dit als kosten voor het Rijk. Echter, noch VWS, noch lenM hebben hier budget voor. Om die reden zie ik af van de verplichting en zal ik de gemeenten oproepen om bij de verstrekking de scootmobiel standaard van een achteruitkijkspiegel te voorzien. Tevens kunnen scootmobielrijders zelf een achteruitkijkspiegel aanschaffen.

De partners van BVM hebben aangegeven dat zij spiegels op elektrische rolstoelen nu minder opportuun achten vanwege de praktische en technische problemen.

Taxivervoer scootmobiel

Naar aanleiding van de motie Roefs (Kamerstuk 2008/09 31 700 XII, nr. 40) is in mijn brief van 8 november 2010 toegezegd medio 2011 bij uw Kamer terug te komen op het geschikt maken van de scootmobiel als zitplaats tijdens taxivervoer. Ik heb hier onderzoek naar laten doen en daaruit blijkt dat dit uitsluitend met ingrijpende maatregelen mogelijk is. Het ontwerp van scootmobielen zou geschikt gemaakt kunnen worden, maar daarnaast zijn omvangrijke maatregelen nodig om veilig vervoer ook daadwerkelijk mogelijk te maken. Het vraagt bijvoorbeeld om aanpassing van de ISO-normen voor scootmobielen om te zorgen voor een juiste positie van de vastzetspunten om voldoende stabiliteit (vooral ook zijwaarts) van de scootmobiel in het voertuig te garanderen. Daarnaast is een oplossing nodig voor het stuur van de scootmobiel dat bij een crash de bestuurder kan verwonden. Ook moeten de juiste vastzetsystemen aanwezig zijn in het voertuig, waardoor niet alle voertuigen kunnen worden ingezet. Tenslotte zijn er vervoerders die het gebruik van de voertuiglift voor scootmobielen met inzittenden niet toelaten. Om dit te voorkomen dient de veiligheid van de voertuiglift verbeterd te worden voor het gebruik door mensen in een scootmobiel. Gelet op de complexiteit en de kosten om van de scootmobiel een veilige zitplaats te maken acht ik het niet opportuun dit te faciliteren.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

De overtreders

Alcoholslotprogramma

Tot op heden is uitgegaan van de inwerkingtreding van de wet van 4 juni 2010 tot invoering van het Alcoholslotprogramma (ASP) per 1 mei 2011. Er zijn op die datum echter nog geen typegoedgekeurde alcoholsloten beschikbaar die aan de Nederlandse eisen voldoen. In de wet is bepaald dat alleen typegoedgekeurde alcoholsloten mogen worden ingebouwd in de auto's van deelnemers aan het ASP. Momenteel zijn er twee fabrikanten geïnteresseerd om mee te doen aan het ASP. Hiervoor moeten zij hun sloten aanpassen aan de specifieke Nederlandse eisen met betrekking tot databeveiliging. Beide fabrikanten hebben aangegeven te investeren in die aanpassing, omdat zij voorzien dat de Nederlandse eisen in de toekomst ook door andere landen worden overgenomen. De fabrikanten zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van de Nederlandse eisen, maar de aanpassing van de alcoholsloten hieraan kost meer tijd dan de fabrikanten aanvankelijk hadden voorzien. Na aanpassing aan de eisen kan de RDW de typegoedkeuring verlenen. Gelet op de noodzakelijke beschikbaarheid van de sloten zal het ASP op 1 november 2011 in werking treden.

Op 9 december jongstleden heeft uw Kamer de motie van de heren De Rouwe en Monasch over uitsluiten van bestuurders met een alcoholverslaving aangenomen (Kamerstuk 2010/11 29 398, nr. 157). De motie verwerk ik in de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid 2011. In deze regeling leg ik de instroomgrenzen voor het ASP en het onderzoek (en de overige maatregelen) vast. De bovengrens voor deelname aan het ASP verlaag ik van 2,1 promille naar 1,8 promille. Bestuurders die onder invloed hebben gereden tot 1,8 promille kunnen dan direct aan het ASP meedoen. Bestuurders met een promillage boven de 1,8 moeten (net als in de huidige situatie) eerst een onderzoek ondergaan. Ik kies voor selectie aan de poort: boven de 1,8 promille moet het onderzoek uitwijzen of een bestuurder geschikt is voor het ASP of niet. Blijkt hij niet geschikt dan wordt het rijbewijs ongeldig verklaard, blijkt hij geschikt dan doet hij mee aan het ASP. Daarbij vindt gedurende 2 jaar lang onderzoek plaats naar zijn alcoholgebruik en het rijgedrag. Op basis van deze uitkomsten moet na 2 jaar blijken of hij uit het ASP mag. Dit kan alleen onder de voorwaarde dat hij de scheiding tussen rijden en drinken kan aanbrengen. Als dat niet het geval is, blijft hij in het ASP net zo lang totdat hij die scheiding wel kan aanbrengen.

Minister van Veiligheid en Justitie

Flitsmarges en meetcorrecties

Tijdens het Algemeen Overleg Maximumsnelheden hoofdwegennet van 9 maart 2011 heb ik toegezegd de Kamer tijdig, voor het algemeen overleg over verkeersveiligheid op 18 mei aanstaande, te informeren over de uitkomsten van het juridisch-technisch onderzoek naar de flitsmarges die gelden bij de verhoging van de maximumsnelheid, en de relatie met de Wet Mulder. Een meerderheid van de Kamer heeft bij die gelegenheid duidelijk gemaakt graag kleinere flitsmarges te willen zien op 130 km/h wegen.

De ondergrens van vervolging – de marge die het Openbaar Ministerie hanteert bij snelheidsovertredingen – wordt bij de maximumsnelheid van 130 km/h per 1 januari 2012 afgeschaft. In de praktijk betekent dit dat er vanaf dat moment een boete volgt vanaf een gemeten snelheid van 136 km/h¹, en niet vanaf 139 km/h zoals dat binnen de huidige systematiek het

¹ Er volgt een boete op basis van de gecorrigeerde snelheid. Bij een maximumsnelheid van 130 km/h moet die gecorrigeerde snelheid in de nieuwe situatie minimaal 131 km/h zijn. De gecorrigeerde snelheid is de gemeten snelheid minus de meetcorrectie van 3%. Dit levert een grens op van 136 km/h (want $136 \text{ km/h} - 3\% = 131,92$). De grens komt niet op 135 km/h omdat $135 \text{ km/h} - 3\% = 130,95$, niet boven de grens van 131 km/h uitkomt.

geval is.

Bij de overige maximumsnelheden blijft de ondergrens bestaan. Aangezien de maximumsnelheid van 130 km/h de bovengrens vormt van het snelhedengebouw vinden de minister van Veiligheid en Justitie en ik het voor de verkeersveiligheid verdedigbaar om de ondergrens bij deze maximumsnelheid af te schaffen.

De heer De Rouwe heeft gevraagd of de meetcorrectie bij snelheidsovertredingen verlaagd kan worden. Uit arresten van de Hoge Raad¹ blijkt dat dit niet het geval is. Hieruit volgt dat bij snelheidscontroles niet moet worden uitgegaan van de gemeten, maar van de werkelijk gereden snelheid. Dit heeft als gevolg dat een snelheidsovertreding slechts bewezen is, als van de gemeten snelheid de maximaal toelaatbaar geoordeelde meetfout van de meetapparatuur is afgetrokken. De maximale fout bedraagt 3 km/h voor snelheden onder 100 km/h en 3% van de gemeten snelheid voor snelheden boven 100 km/h. Uit informatie van het Nederlands Meetinstituut (NMI) blijkt dat de meetcorrectie niet alleen gebaseerd is op de afwijking van de meetapparatuur zelf, maar dat ook de weersgesteldheid, slijtage en gebruikwijze hierbij een rol spelen. De meetcorrectie is zo gekozen dat alle meetapparatuur op elk moment nauwkeurig zijn binnen de 3% marge. Bij een verlaging van de meetcorrectie zou bovendien speciaal voor de Nederlandse markt nieuwe meetapparatuur ontwikkeld en aangeschaft moeten worden, aangezien de meetcorrectie ook in het buitenland gehanteerd wordt. Het verlagen van de meetcorrectie bij snelheidsovertredingen blijkt derhalve juridisch niet mogelijk en er kleven praktische bezwaren aan.

Proef Event Data Recorder politieregio Rotterdam-Rijnmond

In het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid van juni 2010 heeft de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat toegezegd de Kamer nader te zullen informeren over de resultaten van de proef in de politieregio Rijnmond met het uitlezen van de zwarte doos in auto's. De zwarte doos bevat data over de van de laatste seconden voor de crash, de crash zelf en momenten kort na de crash.

Belangrijke ongevalsdata worden al jaren in voertuigen opgeslagen in regeleenheden zonder dat dit algemeen bekend is of gebruikt kon worden voor onderzoek na een ongeval. Het niet benutten van deze gegevens heeft ongevalsanalisten van politiekorpsen op onnodige achterstand gehouden. Om ongevalsdata in voertuigen beter te kunnen benutten is in Nederland het CrashCube project opgezet.

Het project is geïnitieerd vanuit de Politie Rotterdam Rijnmond, die na een zeer ernstig auto-ongeluk op de Vierhavensstraat in Rotterdam weinig tot geen sporen aantrof op het plaats delict. Door gebrek aan sporen was er geen eenduidig beeld te schetsen van het ongeluk en de oorzaak daarvan. Bij een van de bij het ongeval betrokken voertuigen bleek een EDR (Event Data Recorder) ingebouwd, welke data opslaat van 5 seconden voor het ongeval. Met behulp van de uitgelezen data bleek het mogelijk om een reconstructie van het ongeval te houden en de data te valideren. Deze gevalideerde EDR-data is gebruikt als bewijs in de rechtszaak tegen de veroorzaker van dit ongeval.

Het CrashCube Project biedt inmiddels de mogelijkheid om ongevalsdata uit te lezen uit Amerikaanse voertuigen middels het systeem BOSCH CDR. Daarnaast worden in het kader van dit project gewerkt aan instrumenten die de volgende mogelijkheden bieden:

¹ Zie bijvoorbeeld HR 12 december 1995 en 23 januari 1996, NJ 1996 397–400.

- Ongevalsdata uitlezen uit Europese en Aziatische voertuigen middels de CrashCube. Hiervoor wordt een gevalideerd ongeval-uitlezinginstrument, die een kopie maakt van de ongevalsdata, ontwikkeld.
- Vehicle Identification Numbers (VIN's) uitlezen uit zowel Europese als Non-Europese voertuigen middels de VINCube, hiervoor wordt een Vehicle Identification Number ontwikkeld.

Met de praktische toepasbaarheid van EDR is een begin gemaakt in de Vierhavensstraat-zaak. De andere EDR-instrumenten zullen echter eerst volledig ontwikkeld en gevalideerd moeten worden om de waarde van EDR (de zwarte doos) voor het ongevalsonderzoek te kunnen beoordelen.

Integrale nazorg verkeersslachtoffers

Over het begrip «integrale nazorg» heb ik contact gehad met de Vereniging van Verkeersslachtoffers. De kern van het begrip «integrale nazorg» is een goede afstemming tussen betrokkenen.

In het overleg met de Vereniging van Verkeersslachtoffers is gesproken over mogelijke verbeteringen van de nazorg van slachtoffers. Daaruit zijn de volgende aandachtspunten naar voren gekomen:

1. het opmaken van een proces-verbaal en het zorgen voor een kopie voor het slachtoffer,
2. het sturen van bericht aan het slachtoffer in geval van seponering,
3. het waarborgen van een goede kwaliteit van het proces-verbaal.

Ten aanzien van deze drie zaken is de situatie als volgt:

1. het opmaken van een proces-verbaal en het zorgen voor een kopie voor het slachtoffer

Een proces-verbaal wordt altijd opgemaakt bij verkeersongevallen met zwaar lichamelijk letsel of met dodelijk afloop. Wordt er geen proces-verbaal opgemaakt, dan maakt de politieambtenaar in ieder geval een rapport op. Bovendien wordt proces-verbaal opgemaakt in de volgende gevallen:

- Er is sprake van een ernstige verkeersovertreding. Dat is bijvoorbeeld het geval bij rijden met hoge snelheid, bij rijden door rood licht en in algemeen het veroorzaken van gevaar of hinder op de weg;
- Indien medische behandeling als gevolg van het letsel nodig is;
- Bij gebruik van alcohol of drugs;
- Als een politievoertuig of politieambtenaar in de uitoefening van zijn bediening betrokken is.

Slachtoffers en nabestaanden hebben reeds de mogelijkheid om een kopie van het proces-verbaal op te vragen. De politie verschaft ingeval van een overtreding (art. 5 Wvw 1994 of artikelen genoemd in het RVV 1990)¹ het proces-verbaal aan de Stichting Processen Verbaal. Een belanghebbende kan een schriftelijk verzoek indienen om een kopie van het proces-verbaal te verkrijgen. In dat verzoek moet het volgende staan:

- Het belang van de belanghebbende bij het proces-verbaal;
- De gemeente/plaats van het ongeval;
- Het kenteken van het betrokken voertuig;
- De naam van het slachtoffer;
- De datum van het ongeval.

Het verzoek kan vanaf twee maanden na het ongeval worden ingediend. Dat geeft de politie de tijd om het proces-verbaal te sturen naar de Stichting Processen Verbaal. Het verzoek kan niet later dan 1,5 jaar na het ongeval worden ingediend. Er zijn tevens kosten voor de belanghebbende aan verbonden die vooraf dienen te worden voldaan.

¹ Ingeval van een misdrijf, art 6 en 7 Wvw 1994 kan het proces-verbaal alleen maar bij het Openbaar Ministerie worden opgevraagd. Het OM bekijkt de zaak en beslist of er daadwerkelijk gegevens kunnen worden verstrekt. Ook worden er soms in samenwerking met slachtofferhulp bijeenkomsten georganiseerd om de zaak mondeling toe te lichten.

Ik kan me overigens heel goed indenken dat een slachtoffer/nabestaande in relatie tot de ernst van het ongeval en de zorgen die dat met zich mee brengt, deze procedure complex vindt. Gezien de vertrouwelijke inhoud van het proces-verbaal dient echter gewaarborgd te worden dat uitsluitend belanghebbenden dit proces-verbaal in handen krijgen.

2. Het sturen van bericht aan het slachtoffer in geval van seponering

In het verleden kon het inderdaad gebeuren dat een zaak werd geseponeerd zonder dat het slachtoffer/nabestaande daar altijd over werd geïnformeerd. Vanaf 1 januari 2011 is de regelgeving hierover echter aangepast. Het sturen van een bericht van sepot aan een slachtoffer van een strafbaar feit is nu verplicht. Dit is een wezenlijke verbetering in de nazorg, omdat het slachtoffer/nabestaande adequaat wordt geïnformeerd en de gelegenheid heeft tegen de seponering bezwaar aan te tekenen.

3. Het waarborgen van een goede kwaliteit van het politierapport

Binnen de politie wordt uiteraard gestreefd naar de juiste kwaliteit van politierapporten. Het opmaken van dit soort stukken is echter mensenwerk dat bovendien vaak onder grote tijdsdruk wordt verricht. Hierdoor kunnen er verschillen ontstaan. Ik kan me voorstellen dat politierapporten niet altijd antwoorden bevatten op vragen die slachtoffers of nabestaanden hebben. Mogelijk is dit het gevolg van het feit dat deze rapporten primair bedoeld zijn ter ondersteuning van de rechtsgang.

Tenslotte wil ik in algemene zin over de nazorg van slachtoffers het volgende onder uw aandacht brengen. In regelgeving die onlangs van kracht is geworden, wordt de positie van een slachtoffer in het strafproces versterkt. Zo is de informatiepositie verbeterd en zijn de mogelijkheden voor schadeverhaal verruimd. Dat geldt uiteraard ook voor de positie van slachtoffers van verkeersmisdrijven. Verder ben ik content met het afgesloten convenant met letselschadeadvocaten. Dat voorkomt dat letselschadeadvocaten misbruik kunnen maken van de afhankelijke positie van slachtoffers.

Een zeker niet onbelangrijk neveneffect van het vragen van aandacht voor de nazorg is dat overleg heeft plaats gevonden tussen betrokken organisaties van verkeersslachtoffers en Slachtofferhulp Nederland. Dat heeft geleid tot verduidelijking van de praktische mogelijkheden voor verkeersslachtoffers

Ten aanzien van de nazorg sluit ik af met de constatering dat er de laatste tijd verbetering is opgetreden en dat daar waar sprake was van onduidelijkheden, de procedure is verduidelijkt. De situatie blijft in zoverre complex dat een verkeersslachtoffer met iets onbekends wordt geconfronteerd en niet kan teruggrijpen op eerdere ervaringen.

In het verlengde van de nazorg informeer ik u ook over een andere toezegging, namelijk het bezien van de mogelijkheden zijn ten aanzien van een persoonlijke kluis op internet waar hulpverleners na een ongeval informatie kwijt kunnen.

Op zich lijkt dit een sympathiek idee. Het sluit echter niet aan bij de kerntaken en kerncompetenties van de overheid. Een dergelijk informatie-kanaal zou gevuld moeten worden door hulpverleners die vaak hun handen al vol hebben aan hun primaire taken. Bovendien kost het inrichten van een persoonlijke kluis daardoor menskracht die ik wil inzetten voor het bieden van hulp bij ongevallen en voor het goed laten verlopen van een eventueel rechtsproces. Omdat ik de overtuiging heb dat het eerder beschreven nazorgbeleid reeds in belangrijke mate voorziet in de behoefte die er bij slachtoffers bestaat als het gaat om informatievoorziening, en ik daarnaast wil voorkomen dat er met de invoering van

een dergelijk instrument verwachtingen worden gewekt die de overheid niet kan waarmaken, ga ik niet over tot invoering van dit systeem. Wel wijs ik er graag op dat slachtoffers, in aanvulling op eerdergenoemde informatiebronnen, kunnen verzoeken om een persoonlijk gesprek met hulpverleners.

Een ontwikkeling binnen de politieorganisatie die ook voor verkeersslachtoffers interessant kan zijn, is de aangiftevolgservice via internet. Iemand die na een verkeersongeluk aangifte heeft gedaan, kan op deze manier in de toekomst precies volgen wat de stand van zaken van de aangifte is. Het systeem attendeert in dit geval het verkeersslachtoffer wanneer een belangrijke vervolgstap gezet wordt in de afhandeling van de aangifte. Deze service zal vanaf 2012 bij alle politiekorpsen ingevoerd worden.

Automatische doorgifte mededeling verkeersovertredingen

Uw Kamer heeft mij, via een motie van de leden Slob en de Rouwe (Kamerstukken 2010/11 29 398, nr. 250) verzocht zorg te dragen voor het automatisch mededelen van alle daartoe in aanmerking komende verkeersovertredingen door politie aan het CBR. Door het niet uitbrengen van een mededeling aan het CBR wordt jaarlijks voor een aantal bestuurders ten onrechte geen vorderingsprocedure op grond van artikel 130 e.v. van de Wegenverkeerswet 1994 gestart. Hierdoor krijgen die bestuurders geen educatieve maatregel of onderzoek naar de rijvaardigheid of geschiktheid opgelegd. In het kader van de verkeersveiligheid is dit ongewenst.

Om deze situatie te verbeteren heeft de politie een nieuw formulier «mededelingen 130 Wegenverkeerswet 1994 (Wvw 1994)» ontwikkeld en wordt de mandaatregeling voor het uitbrengen van mededelingen ex art 130 Wvw 1994 binnen de korpsen aangepast. Het formulier is inmiddels opgenomen in het geautomatiseerde bedrijfsvoeringssysteem van de politie. Na het opmaken van een proces-verbaal door de politie wordt nu automatisch een mededeling art 130 Wvw 1994 opgemaakt en geprint. De politiemedewerker hoeft in dit geval het formulier mededeling 130 Wvw 1994 slechts te ondertekenen en naar het CBR op te sturen. Zo wordt het werk van de politie verlicht en wordt bij zoveel mogelijk daartoe in aanmerking komende zaken, die zijn gebaseerd op het vermoeden van het ontbreken van de vereiste rijvaardigheid of geschiktheid in verband met alcohol, drugs en/of psychiatrische stoornissen, aan het CBR een automatische mededeling uitgebracht.

In een aantal gevallen zal voorlopig nog handmatig een formulier art 130 Wvw 1994 opgemaakt moeten worden. Dit geldt onder andere voor zaken met beginnende bestuurders, bij aanrijdingen als gevolg van het gebruik van rijvaardigheidbeïnvloedende stoffen (art 8 Wvw 1994), die niet procesgestuurd kunnen worden ingevoerd en bij zaken die middels de transactiemodule worden ingevoerd en afgedaan. Hiervoor zullen de korpschefs specifieke medewerkers in hun korps aanwijzen. De bevoegdheid om mededeling van deze zaken blijft beperkt tot een selecte groep medewerkers. Niet alleen omdat bij deze zaken meer kennis, inzicht en tijd noodzakelijk is, maar ook voor een betere borging van kwaliteit.

Om de invoering van de nieuwe werkwijze zo soepel mogelijk te laten verlopen zal de politie in samenwerking met het CBR een landelijk communicatie- en voorlichtingstraject opzetten. Het belang van het opleggen van alcohol- en gedragsmaatregelen en de verbeterde werkwijze bij het doorgeven van mededelingen zal tijdens dit voorlichtingstraject nogmaals onder aandacht wordt gebracht bij de politie-

korpsen. Hiertoe wordt een landelijke instructiedag georganiseerd die gekoppeld is aan de inwerkingtreding van het ASP.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De minister van Veiligheid en Justitie,
I. W. Opstelten