

Vergaderjaar 2003–2004

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

29 200 XII

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2004

Nr. 3

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 31 maart 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 10 maart 2004 overleg gevoerd met mevrouw Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat over:

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 januari 2004, inzake de rijbewijsrevolutie (29 398, nr. 1);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 februari 2004, inzake landbouwtrekkers (29 200 XII, nr. 106);
- de antwoorden van de minister van Verkeer en Waterstaat op schriftelijke vragen van het lid De Pater-van der Meer over de verkeersveiligheidseffecten van het puntenrijbewijs in Italië (Aanhangsel der Handelingen II, vergaderjaar 2003–2004, nr. 827).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA) herinnert eraan dat het CDA al lange tijd voorstander is van een puntenrijbewijssysteem. Dit systeem dient echter wel eenvoudig te zijn, een algemene geldigheid te hebben en toegepast te worden bij een beperkt aantal ernstige verkeersdelicten, met name die delicten die voor andere verkeersdeelnemers grote risico's opleveren. Ook moet de administratieve rompslomp tot een minimum worden beperkt.

In Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk bestaat het puntenrijbewijs al lang. In Italië is het vorig jaar ingevoerd; opvallend is dat sindsdien een duidelijke daling in het aantal verkeersslachtoffers is opgetreden. Naast een mogelijke daling van het aantal verkeersslachtoffers is de mogelijkheid van een lik-op-stukbeleid voor ernstige overtredingen een belangrijk voordeel van het puntenrijbewijssysteem: het confronteert de overtreder namelijk direct en concreet met diens gevaarlijke verkeersgedrag. Mevrouw De Pater-van der Meer vindt dat het in ieder geval moet worden toegepast bij: alcoholmisbruik in het verkeer boven een bepaald promillage; door rood licht rijden, zeker op plaatsen waar dat een groot gevaar voor anderen oplevert; snelheidsovertredingen vanaf zo'n 30 km/u, met name binnen de bebouwde kom en op tweebaanswegen; doorrijden na een ongeval met dodelijk gevolg of zwaar lichamelijk letsel; bumperklevens. Uitbreiding van deze lijst is denkbaar.

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Ten Hoopen (CDA), voorzitter, Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Van den Brand (GroenLinks), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Haverkamp (CDA), Van der Ham (D66), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA)

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Smeets (PvdA), De Ruiters (SP), Slob (ChristenUnie), De Grave (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Buijs (CDA), Vergeer (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Eurlings (CDA), Giskes (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtensveld (VVD), Hessels (CDA).

Het puntenrijbewijs sluit aan bij de systematiek van het beginnersrijbewijs. Het zou in vergelijking daarmee zelfs administratieve winst kunnen opleveren, omdat het voor elke gemotoriseerde verkeersdeelnemer geldt. Omdat de minister zich voorstander heeft getoond van ingrijpende maatregelen om de verkeersveiligheid van met name jongeren te verbeteren, zou zeker ook kunnen worden gedacht aan de uitbreiding van de verkeerseducatie voor allen die gebruik gaan maken van gemotoriseerde voertuigen. De huidige Wet-Mulder (Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften) blijft naast het puntenrijbewijsstelsel van kracht. De moderne techniek, bijvoorbeeld een elektronisch rijbewijsdocument voorzien van chip, kan invoering, toepassing en handhaving vereenvoudigen. Invoering zou binnen een jaar of twee al mogelijk moeten zijn. Mevrouw De Pater-van der Meer vindt dat de intrekking van het rijbewijs geen vrijblijvende zaak moet worden: de overtreder dient in ieder geval een periode te wachten en een verplichte extra verkeerskundige cursus te volgen voordat hij zijn rijbewijs terug in ontvangst kan nemen. Voor de concrete uitwerking zijn vele creatieve mogelijkheden denkbaar; de praktijk in het buitenland, zoals de positieve ervaringen in Noorwegen met een elektronisch registratiesysteem, kan de minister eventueel inspireren. Het is tegenwoordig gebruikelijk om tijdstip en plaats van verkeerscontroles publiekelijk aan te kondigen. Bij aangekondigde controles blijkt het aantal geconstateerde overtredingen structureel veel kleiner dan bij onaangekondigde. Kennelijk bevorderen dergelijke maatregelen bewust verkeersgedrag. Van een puntenrijbewijs kan een vergelijkbare preventieve werking uitgaan.

Mevrouw De Pater-van der Meer is enthousiast over de plannen voor de nieuwe rijopleiding, die meer aandacht besteedt aan praktische vaardigheden en zich niet meer vrijwel uitsluitend richt op feitenkennis. De gevaarherkenningsstoets in het nieuwe rijexamen is daarvan een prima voorbeeld. Ook een eventueel bromfietsrijbewijs zou zich meer op praktische vaardigheden moeten richten. Het plotselinge voornemen van de minister om een bromfietsrijbewijs in te voeren, was overigens enigszins verrassend. Mevrouw De Pater-van der Meer vindt dat bij de overwegingen omtrent rijvaardigheidsbewijzen rekening moet worden gehouden met aard, snelheid en gewicht van het voertuig. Het gebrek aan eenduidigheid over de plannen met het trekkerrijbewijs is opvallend. In hoeverre wil het kabinet zich hierbij aansluiten bij de overige regelgeving in Europa?

De kentekening voor brommers mag van mevrouw De Pater-van der Meer eerder worden ingevoerd dan in het nu geplande 2006. De verkeersveiligheid van jonge bromfietzers is gebaat bij een vergroting van het besef in deze leeftijdscategorie dat het gebruik van een gemotoriseerd voertuig nieuwe en zware verantwoordelijkheden meebrengt. Op een dergelijke educatie moet dan ook bewust worden ingezet, bijvoorbeeld met een praktische instructie, naast het huidige theoretische certificaat. Het CDA is derhalve geen voorstander van het simpelweg verhogen van de leeftijdsgrens voor brommers van 16 naar 17 jaar; dit levert immers slechts een cijfermatige en geen fundamentele oplossing op. Welke ideeën heeft de minister overigens om het zeer gevaarlijke opvoeren van bromfietzers tegen te gaan? Het opvoeren van bromfietzers, verreweg het grootste gevaar voor de verkeersveiligheid van bromfietzers, is niet afhankelijk van leeftijd. Als het tegengaan hiervan het grootste effect oplevert, kunnen de wel leeftijdsafhankelijke maatregelen voor brommers wellicht achterwege blijven.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) vindt de voorstellen in het kader van de zogenaamde «rijbewijsrevolutie» verre van revolutionair. De minister beweert dat er een verkeerd beeld is ontstaan van haar opvattingen over verkeersveiligheid, nu en in het verleden. Maar is de minister daar niet zelf verant-

woordelijk voor door in de media eerst de ene opvatting te ventileren en daarna weer een volstrekt andere?

Mevrouw Dijkma is voorstander van het puntenrijbewijs; niet alleen omdat dit een bijdrage zou kunnen leveren aan de verkeersveiligheid (dat is inderdaad niet onomstotelijk bewezen), maar ook omdat daarmee het normen-en-waardendebat wat concreter kan worden gemaakt. Het puntenrijbewijs kent ook een groot maatschappelijk draagvlak – niet verrassend in het licht van het feit dat hufterig verkeersgedrag hoog scoort in de verschillende lijsten van maatschappelijke ergernissen. Een volwaardig puntenrijbewijssysteme dient echter ook te gelden voor laakbare gedragingen als het onterecht niet verlenen van voorrang, niet-handsfree bellen en gevaarlijk inhalen. In het verlengde van dit systeem ligt het innemen van het rijbewijs van lieden die twee keer met een te hoog promillage alcohol achter het stuur worden aangetroffen. Invoering van een puntenrijbewijssysteme acht mevrouw Dijkma mogelijk met inachtneming van kentekenaansprakelijkheid en de huidige Wet-Mulder, als het uitgangspunt daarbij is dat de pakkans niet kleiner wordt. Voor de oplossing van het probleem van kentekenaansprakelijkheid zijn inmiddels een aantal opties bekend, zoals een automatische aansprakelijkheid voor de eigenaar van het voertuig, met een bewijslast voor deze laatste als de vraag rijst wie het voertuig bestuurde tijdens de overtreiding. Invoering van het «van-voren-flitsen», zoals in Duitsland, en registratie van Mulderdelicten kan bijdragen aan het vergemakkelijken van de bewijsvoering en de effectiviteit van strafoplegging. Niet alleen straffen van wangedrag, maar ook belonen van goed verkeersgedrag zou volgens mevrouw Dijkma deel mogen uitmaken van een puntenrijbewijssysteme: men zou bijvoorbeeld punten kunnen verdienen met het volgen van cursussen. De PvdA heeft inmiddels een initiatiefwetsvoorstel voor de wettelijke verankering van het puntenrijbewijs in voorbereiding.

Mevrouw Dijkma heeft grote moeite met een verhoging van de verplichte leeftijd voor bromfietrijders: algemene leeftijdsgrenzen zijn immers altijd arbitrair en het louter verhogen van de verplichte leeftijd is geen fundamentele oplossing voor het probleem van onverantwoordelijk verkeersgedrag dat in bepaalde leeftijdscategorieën zorgt voor buitenproportionele mortaliteitscijfers. Het verdient daarom aanbeveling om alternatieven te zoeken; wellicht zijn die zo effectief dat de verhoging van de brommerleeftijd niet eens nodig is. Zo is mevrouw Dijkma wel een groot voorstander van het brommerrijbewijs, vergelijkbaar met het beginnersrijbewijs voor jonge automobilisten. Het ASO-project (Aanpak scooteroverlast) in Rotterdam blijkt een succesvolle lik-op-stukaanpak van onverantwoordelijk gedrag van scooterrijders. Zou zo iets niet kunnen worden vertaald in een richtlijn voor het openbaar ministerie in geheel Nederland?

Mevrouw **Gerkena** (SP) vindt dat de minister onduidelijkheid heeft doen ontstaan over haar beleid door onzorgvuldig en slecht onderbouwd allerlei, soms tegenstrijdige, ideeën, voornemens en voorkeuren te ventileren in de media en daarbuiten. Is de minister bereid om alle voorstellen van de fracties in dit algemeen overleg te onderzoeken op haalbaarheid en wenselijkheid en deze mee te nemen in het vervolg van dit dossier? De verhoging van de verplichte bromfietleeftijd lijkt een goede stap in de richting van een betere verkeersveiligheid van bromfietrijders. Als een gebrek aan verkeerservaring echter een dieperliggende oorzaak is van dit probleem, zouden maatregelen als educatie en een (punten)rijbewijs voor bromfietrijders meer voor de hand liggen. Verhoging van de brommerleeftijd heeft overigens ongewenste sociale consequenties, bijvoorbeeld voor werkende en schoolgaande jeugd op het platteland, mede omdat daar al sterk is bezuinigd op alternatieven als het openbaar vervoer. Hier voor dient een oplossing te worden gevonden.

Mevrouw Gerkena vindt dat de invoering van een rijbewijs voor het brommobiel zeker moet worden overwogen, omdat dit voertuig niet wezenlijk

van een auto verschilt. Over de ervaringsmodule voor het behalen van het autorijbewijs zijn misverstanden gerezen. Is die ervaringsmodule optioneel of verplicht? Is het vereiste aantal van enkele duizenden kilometers rijervaring niet wat veel, zeker voor mensen die niet over een auto kunnen beschikken? Zijn er gevolgen voor de verzekering van de auto waarin de ervaring wordt opgedaan en is dit ook mogelijk in een leaseauto? Mevrouw Gerkens heeft veel bedenkingen bij de veranderingen van het autorijopleiding. Wat zullen de effecten zijn van de rijopleiding in stappen (RIS), waarvan de invoering overigens allesbehalve vlekkeloos verliep? Onderzoekers zijn op zijn minst sceptisch over de positieve invloed van het puntenrijbewijs op de verkeersveiligheid. Toch verdient deze maatregel uit het oogpunt van rechtvaardigheid een serieuze kans. Het aantal overtredingen waarop het puntenrijbewijs van toepassing is, dient hiervoor te worden uitgebreid. Problematisch blijven de pakkans die te wensen overlaat, en de negatieve consequenties van de Wet-Mulder. De Code 100 levert vele onrechtvaardige situaties op: zo dreigen gedupeerden hun baan kwijt te raken omdat zij na een herseninfarct minimaal vijf jaar beroepsmatig geen auto mogen besturen. Het is eigenaardig dat een dergelijk verbod alleen geldt voor zakelijk autogebruik en niet voor het gebruik van de auto voor privédoeleinden.

De heer **Slob** (ChristenUnie) heeft ook last van het zwalkende beleid, althans zoals dat blijkt uit de berichtgeving, van de minister. Ook tekent hij bezwaar aan tegen de politieke onderonsjes die dit dossier inmiddels heeft gekend.

De heer Slob steunt de regering in haar voornemen om de minimumleeftijd voor bromfietzers te verhogen, zeker als daarvoor geen overtuigende alternatieven kunnen worden gevonden. Hij heeft wel begrip voor alle geopperde bezwaren. Voor de problemen van plattelandsjongeren dient een oplossing te komen, bijvoorbeeld in de vorm van een hardheidsclausule. De invoering van de kentekening voor bromfietzen kan bijdragen aan een effectiever lik-op-stukbeleid.

Mede vanwege de strijdigheid met het systeem van kenteken-aansprakelijkheid heeft de heer Slob aarzelingen bij het puntenrijbewijs. Als het evenwel een toegevoegde waarde heeft ten opzichte van het huidige strafrecht, duidelijk wordt hoe het strafpuntenstelsel kan bestaan naast de Wet-Mulder en er meer duidelijkheid komt over de hoeveelheid en aard van de delicten die onder het puntenrijbewijs vallen, is invoering van het puntenrijbewijs wellicht toch te overwegen. De heer Slob vindt dat in ieder geval ook rijden onder invloed en doorrijden na een ongeluk strafpunten moeten opleveren. Het verder terugbrengen van het toegestane alcoholpromillage is sowieso een goede maatregel. Wat vindt de minister overigens van het door de ANWB geopperde procentenstelsel, te weten een procentuele verhoging van de sanctie bij opeenvolgende overtredingen?

Alvorens wordt overgegaan op de aanpassing van het systeem van medische keuringen, dient er meer zekerheid te komen over de effecten van medische indicaties op rijvaardigheid en rijgeschiktheid. Ouderenorganisaties en 3VO pleiten daar terecht voor. De heer Slob stemt in met de kentekening voor landbouwtrekkers. Wat is de tijdsplanning van de minister bij de invoering van het trekkerscertificaat?

Ook de heer **Duyvendak** (GroenLinks) hekelde de inconsistente en onduidelijke communicatie van de minister op dit dossier. Hij is verheugd dat zich eindelijk een Kamermeerderheid aandient voor de invoering van het puntenrijbewijs. Wel vindt hij de huidige lijst gevaarlijke verkeershandelingen die voor puntenaftrek in aanmerking komen, te beperkt. Eventueel kunnen in het puntenrijbewijssysteem verschillende delicten verschillend worden gewogen, maar het moet wel aanvullend werken en niet in de plaats komen van de reeds bestaande sancties als de inname van het

rijbewijs na zwaar alcoholmisbruik. Bovendien is een adequate pakkans een noodzakelijke voorwaarde voor het welslagen ervan. De mogelijkheden van moderne technische hulpmiddelen, zoals een chipkaartsysteem, dienen te worden onderzocht en benut; wellicht kan in de toekomst met een digitaal puntenrijbewijs ook de toegang tot de auto worden gereguleerd.

De heer Duyvendak is voorstander van een verhoging van de verplichte bromfietsleeftijd naar zeventien jaar; een verhoging naar achttien jaar sluit hij niet uit. Ook hij maant tot spoed bij de kentekening van brommers.

De heer **Van der Staaij** (SGP) is zeer te spreken over de rijbewijs-revolutie. De voorstellen in dit kader maken expliciet dat met relatief eenvoudige middelen een ingrijpende bijdrage kan worden geleverd aan de verkeersveiligheid. Critici dragen wat hem betreft de bewijslast en dienen in ieder geval met minstens gelijkwaardige alternatieven te komen. De gekozen leeftijdsgrens van zeventien jaar voor bromfietzers is een weloverwogen compromis en dus verre van arbitrair. Met de aangekondigde hardheidsclausule worden schrijnende gevallen voorkomen. De heer Van der Staaij prijst de moed van de minister en steunt dit voorstel van harte.

Ook de maatregelen voor beginnende automobilisten, zoals rijlessen vanaf zeventien jaar en begeleid rijden, verdienen alle steun. Wat vindt de minister van de suggestie van de SWOV om beperkingen te stellen aan het autogebruik van beginnende automobilisten?

Volgens onderzoek zal het puntenrijbewijs weinig winst opleveren voor de verkeersveiligheid. Deze uitkomst is teleurstellend, maar onvoldoende reden om het puntenrijbewijs voetstoots van tafel te vegen. Immers, het puntenrijbewijs dient de rechtvaardigheid omdat veelplegers erdoor harder kunnen worden aangepakt en past daarmee in een meer persoonsgerichte benadering in het strafrecht.

De redelijkheid van de regelgeving omtrent het rijden na een herseninfarct kan worden betwist, maar in ieder geval dient zo snel mogelijk duidelijkheid te komen over de begrippen «privé-» en «beroepsmatig gebruik» in het Code 100-dossier. De heer Van der Staaij dringt tot slot aan op voortvarendheid bij de aanpassing van de regelgeving voor trekkers.

De heer **Luchtenveld** (VVD) heeft de nodige twijfels bij het puntenrijbewijs zoals dit nu wordt voorgesteld. Zo vindt hij het belangrijk dat een intrekking van het rijbewijs pas na een rechterlijke afweging kan geschieden; een rechter kan namelijk rekening houden met de persoon en de persoonlijke belangen van de overtreder. Ook wijst hij op de mogelijkheid van calculerend rijgedrag als aan het puntenrijbewijs bepaalde tijdslicenties worden verbonden. Een Europees puntenrijbewijssysteem verdient in elk geval de voorkeur.

De heer Luchtenveld wijst op de mogelijke verzekeringsproblemen en gevaren voor de verkeersveiligheid van begeleid rijden voor jonge automobilisten. De grote groepen oudere automobilisten dienen niet onnodig op kosten te worden gejaagd. Wat zijn daarom de te verwachten effecten van de verlaging van de leeftijd voor medische keuring van 70 naar 60 jaar en van de verplichte ogentest? Verder pleit hij voor een aanpassing van de voor mensen met een herseninfarct nu vaak onrechtvaardig uitpakkende Code 100-regelgeving.

De heer Luchtenveld is tegen de verhoging van de verplichte leeftijd voor bromfietzers: die levert namelijk een beperking op van de mobiliteit van jongeren en doet de goeden onder de kwaden lijden. Bovendien zal de hardheidsclausule onuitvoerbaar blijken. Hij hekelt de neiging naar demagogie die maar al te vaak kleeft aan de discussie over het verkeersveiligheidsdossier: men heeft dan de mond vol van al dan niet te vermijden grote aantallen verkeersdoden, maar wil ook geen afbreuk doen aan het grote goed van de mobiliteit; men dient nu eenmaal te aanvaarden dat

maximale mobiliteit ook maximale risico's meebrengt. Ter verhoging van de verkeersveiligheid voor brommers dient wel de invoering van de bromfietskentekening te worden versneld. Ook moet worden gedacht aan de mogelijkheid om het theoretische examen aan te vullen met praktijklessen, waarmee eventueel een certificaat kan worden gehaald dat korting op verzekering oplevert.

Kentekenvoering voor landbouwtrekkers levert te veel administratieve en bureaucratische rompslomp op. De verhoging van de maximale snelheid voor trekkers zal snelheidsverschillen op de openbare weg verminderen en daarom een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Ook steunt de heer Luchtenveld het onderzoek naar nieuwe eisen voor het trekker-certificaat.

De heer **Hermans** (LPF) vindt dat de redelijkheid van de voorstellen in het kader van de rijbewijsrevolutie sterk contrasteert met de wishful thinking waarvan de berichtgeving erover in de media vaak getuigde. Hoe dan ook, de werkelijke voorkeuren van de minister blijven onduidelijk. De LPF is voorstander van het puntenrijbewijs, mits dit de verkeersveiligheid aantoonbaar bevordert. Uit onderzoek blijkt echter geen causale relatie tussen puntenrijbewijs en verkeersveiligheid.

De heer Hermans heeft hoge verwachtingen van het aangekondigde recidivesysteem. Hij verwacht zeker een gunstige invloed op de verkeersveiligheid en gaat ervan uit dat de administratieve lasten voor burger en overheid tot een minimum worden beperkt. Hij vraagt de minister om een verduidelijking van de plannen omtrent de verhoging van de maximumsnelheid voor brommers op de rijbaan. Van de invoering van het brommerrijbewijs is weinig winst voor de verkeersveiligheid te verwachten; daarom is de heer Hermans daar geen voorstander van. Verhoging van de brommerleeftijd naar zeventien jaar is wel een redelijke maatregel, evenals een snellere kentekening van bromfietsen. Dit laatste maakt een APK voor brommers mogelijk en is daarmee voordelig voor de verkeersveiligheid van deze kwetsbare groep. Welke maatregelen gaat de minister treffen om het opvoeren van brommers tegen te gaan?

Het antwoord van de minister

De **minister** wijt de in dit dossier ontstane verwarring aan de lange tijd tussen de publicatie van de plannen in het kader van de rijbewijsrevolutie en de behandeling ervan door de Kamer, waardoor een groot deel van de discussie erover via de media werd gevoerd. Achteraf gezien kan men wellicht enkele inconsistenties in haar communicatie constateren, maar deze kwamen slechts voort uit de dialectiek van de discussie, uit actie en reactie op wederzijdse opmerkingen en voorstellen. Hoe dan ook, de communicatie van de minister is altijd gericht geweest op de bevordering van de kwaliteit van de gedachtevorming over de verkeersveiligheid. De minister schrok van de eerste indicaties van de aantallen verkeersslachtoffers in 2003, te meer omdat deze cijfers wijzen op een te betreuren trendbreuk: waar de afgelopen jaren dalende aantallen verkeersslachtoffers lieten zien, lijkt nu weer sprake van een stijging. De minister tekent hierbij aan dat verkeersongelukken niet alleen doden, maar ook vele, soms zeer ernstige gewonden opleveren; als men zich blindstaart op de aantallen verkeersdoden, wordt dit gegeven helaas licht vergeten. Reden genoeg dus om alle zeilen bij te zetten om de inmiddels aangescherpte en daarom nog ambitieuzere doelstellingen voor 2010, zoals een maximum van 900 verkeersdoden per jaar, te halen.

Jonge automobilisten hebben het hoogste ongevalsrisico van alle automobilisten, jonge bromfietsrijders hebben het hoogste ongevalsrisico van alle verkeersdeelnemers. De plannen in de zogenaamde «rijbewijsrevolutie» (zo is het dossier inmiddels komen te heten, aan de term hecht de minister niet in bijzondere mate) kunnen jaarlijks 54 verkeersdoden en

meer dan 1500 zwaargewonden voorkomen, voornamelijk onder jongeren.

Bij de eerste presentatie in juni 2003 konden de meeste voorstellen op de steun van een meerderheid van de Kamer rekenen. Dit gold voor de voorgestelde maatregelen voor beginnende automobilisten, zoals de gevaarherkenningstoetsen, ervaringsmodulen en nascholing en ook voor de meeste maatregelen in het kader van het bromfietsenplan, zoals de kentekening en het strenger aanpakken van het opvoeren van brommers. De verhoging van de minimale bromfietsleeftijd bleek omstreden. De minister wil de verkoop van opvoersets tegengaan, maar geeft de voorkeur aan zelfregulering door de branche boven een wettelijk verbod. De brancheorganisaties hebben zich tot alle medewerking bereid getoond en willen hard optreden tegen handelaren die over de schreef gaan. Overigens kunnen opvoersets ook buiten het reguliere circuit worden verkregen, dus deze maatregel zal helaas het probleem niet definitief uit de wereld helpen. Strengere regels tegen opvoeren worden ook in Europees verband nagestreefd, maar dit zal een zaak van lange adem zijn. De minister wijst erop dat opgevoerde brommers in het algemeen het grootste gevaar voor de veiligheid van brommerrijders oplevert. Bezit van een opgevoerde bromfiets mag van haar zeker leiden tot de intrekking van het brommerrijbewijs.

Zonder een verhoging van de verkeersveiligheid van bromfietzers kunnen de doelstellingen nooit worden gehaald. De minister is voorstander van de verhoging van de verplichte bromfietsleeftijd van zestien naar zeventien jaar; uit onderzoek blijkt dat met deze maatregel, in combinatie met kentekening, 28 verkeersdoden per jaar minder te betreuen zijn. De Kamer kan nadere voorstellen hieromtrent tegemoet zien. De stelling dat met name een deel van de plattelandjongeren door de leeftijdsverhoging zou worden gedupeerd, vindt de minister niet overtuigend: alternatieven zijn immers voldoende voorhanden. Bovendien is er de hardheidsclausule. Volgens onderzoek is het effect van een bromfietsrijbewijs veel minder groot: drie doden minder per jaar. De combinatie kentekening en bromfietsrijbewijs biedt wel de mogelijkheid om het rijbewijs in te trekken bij herhaaldelijke overtredingen en scheidt bovendien mogelijkheden tot beloning van goed verkeersgedrag. De minister is zeer bereid om alle goede ideeën nader te onderzoeken en uit te werken.

De kentekening van brom- en snorfietsen bevordert de mogelijkheden tot controle, identificatie van het voertuig en handhaving. De voorbereidingen van de invoering van het kenteken zijn in volle gang. Alle betrokken organisaties treffen op dit moment de nodige maatregelen om het proces van kentekening straks in goede banen te kunnen leiden. Er is sprake van grote eensgezindheid, dus de minister verwacht het desbetreffende wetsvoorstel binnenkort aan de Kamer te kunnen aanbieden. Als het voorstel binnen een redelijke termijn in de Kamers wordt behandeld, zou de Rijksdienst wegverkeer op 1 september 2004 kunnen starten met de kentekening. Een doorlooptijd van veertien maanden is voor de RDW een technisch noodzakelijke termijn om de kentekening van het aanzienlijke aantal brom- en snorfietsen in Nederland rond te krijgen. Een en ander betekent dat het mogelijk moet zijn dat op 1 november 2006 alle brom- en snorfietsen een kenteken moeten voeren. Een APK voor bromfietsen zal volgens de minister weinig voordeel, maar wel veel administratieve lasten opleveren.

Het ASO-project in Rotterdam is weliswaar succesvol, maar wordt omringd door juridische problemen. Andere gemeenten kennen vergelijkbare projecten. De rijksoverheid wil met een wettelijke aanpak die juridische problemen voorkomen, maar volgt dergelijke projecten met belangstelling.

De minister beschouwt bestuurders van tractors als gewone verkeersdeelnemers. Bij een certificaat van rijvaardigheid voor deze voertuigen is de verkeersveiligheid dus gebaat. Als de voertuigen aan de EU-richtlijnen

voldoen, krijgen ze een kenteken. Als zodanig is het kenteken dus een controle-instrument voor technische vereisten.

De minister wijst erop dat Nederland, zonder een puntenrijbewijs, nog steeds tot de drie verkeersveiligste landen van Europa behoort; slechts een van die drie landen, het Verenigd Koninkrijk, kent een puntenrijbewijs, de overige twee, Zweden en Nederland, niet. De minister ontkent dat zij van mening is veranderd over het puntenrijbewijs; van de oorspronkelijke plannen, varianten op het zogenaamde «Duitse model» met een puntenrijbewijs dat ook geldt voor verkeersovertredingen, is zij namelijk nog steeds niet gecharmeerd. Nederland zou met een dergelijk systeem zijn huidige, vrij goed werkende systematiek op basis van de Wet-Mulder moeten inruilen tegen een systeem dat zeer veel administratieve rompslomp en legio mogelijkheden tot misbruik en oneigenlijk gebruik oplevert, zoals een levendige handel in punten. De positieve effecten van het Duitse model zijn bovendien nooit bewezen. Van een puntenrijbewijsstelsel dat wordt toegepast op ernstige verkeersmisdrijven (dus niet op overtreedingen) verwacht de minister veel meer; een dergelijk puntenrijbewijsstelsel levert namelijk minder administratieve handelingen op en kent een evident preventieve werking.

De Kamer kan voor het zomerreces van 2004 plannen voor een puntenrijbewijsstelsel voor verkeersdelicten verwachten. De motie-Oplaat en het procentenstelsel van de ANWB zullen hierbij aandacht krijgen. Voor alle duidelijkheid: het puntenrijbewijsstelsel zal zeker niet in de plaats komen van bestaande regelgeving, maar additioneel werken, dus bovenop alle bestaande handhavingmaatregelen komen. Het zal slechts van toepassing zijn na staandehouding. De gedachte is dat een strenge, lik-op-stukaanpak zeer preventief zal werken. Bij de verkeersdelicten die voor strafpunten in aanmerking komen, denkt de minister aan: doorrijden na een ongeluk met letsel, te hoge alcoholpromillages, grove snelheidsoverschrijdingen, bumperkleven en roekeloos rijden. Er moet worden gestreefd naar een zo eenvoudig en effectief mogelijke implementatie: zo kan voor eventuele cursussen voor overtreeders aansluiting worden gezocht bij de bestaande educatieve maatregelen voor dronken bestuurders en kunnen voor de registratie bestaande voorzieningen, zoals het centraal rijbewijsregister, worden aangewend. Een chipkaartsysteem voor registratie zal hoogstwaarschijnlijk fraudegevoelig uitpakken, evenals andere hoogwaardige technische middelen.

De problematiek rond de Code 100 is uitermate ingewikkeld. Het is evident dat hersenletsel of medicijngebruik een potentieel gevaar voor de verkeersveiligheid opleveren, maar het is tevens duidelijk dat algemene regelgeving niet in alle gevallen rechtvaardig uitpakt. De regelgeving rond de Code 100 zal voor de zomer worden geëvalueerd. Daarna zal eventueel een nieuw voorstel komen; meer maatwerk is daarbij het streven. Bij de evaluatie worden de inconsistenties die het gevolg zijn van het onderscheid tussen privé- en beroepsmatig verkeer betrokken. De minister zal de Kamer zeer binnenkort schriftelijk antwoorden op haar vragen over de problematiek rond de Code 100.

In het kader van de herziening van de medische eisen voor het rijbewijs zal het voorstel van de verplichte ogentest vanaf 45 jaar ook worden uitgewerkt. De achteruitgang van het gezichtsvermogen gaat vaak ongemerkt; een vroege diagnose van een kwaal die eenieder vroeg of laat treft, dient de verkeersveiligheid. Een zo praktisch mogelijke invulling wordt nagestreefd, bijvoorbeeld een ogentest op het moment dat het rijbewijs moet worden verlengd.

De ervaringsmodulen in de rijopleiding zullen facultatief zijn. Uit andere landen zijn geen verzekeringstechnische problemen bekend; naar verwachting van de verzekeraars zullen die ook in Nederland niet rijzen. Over de effecten van de rijopleiding in stappen is pas over enige tijd meer bekend. Ook die is facultatief. Uit onderzoek blijken gebrek aan ervaring en weinig risico-inzicht belangrijke factoren bij het ontstaan van verkeers-

ongevallen, dus alle mogelijkheden om die te verbeteren dragen bij aan de verkeersveiligheid. Wellicht kan in het voortgezet onderwijs hieraan meer aandacht worden besteed.

Het brommobiel is een nieuwe verkeersdeelnemer in Nederland. De gebruikers zijn meestal van hogere leeftijd. Nu is er een bromfietscertificaat voor nodig, in de toekomst zal een bromfietsrijbewijs nodig zijn.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Ten Hoopen

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