

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
16 april 2003	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/WV/U.03.01042	
Onderwerp	
Stand van zaken verkeersveiligheidsbeleid	

Geachte voorzitter,

Op uw verzoek doe ik u hierbij toekomen de stand van zaken met betrekking tot het verkeersveiligheidsbeleid en de ontwikkelingen sinds het laatste Algemene Overleg Verkeersveiligheid van 31 januari 2002.

De belangrijkste ontwikkelingen sindsdien zijn het verwerpen van het Nationaal Verkeer en Vervoer Plan (NVVP) door de Tweede Kamer en het niet beschikbaar komen van de zogenaamde ICES-gelden. Beide hadden gevolgen voor de te formuleren doelstelling inzake slachtofferreductie voor 2010, in relatie tot de beschikbare middelen. In het onderstaande wordt hierop ingegaan. Daarnaast zijn er relevante ontwikkelingen te melden, onder meer op het gebied van communicatie, rijbewijzen en voertuigbeleid.

Bijstelling verkeersveiligheidsdoelstelling

In de begroting 2003 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat¹ is aangegeven dat de in het NVVP opgenomen verkeersveiligheidsdoelstelling, te weten een reductie van het aantal verkeersdoden met 30% ten opzichte van 1998 tot maximaal 750 per jaar en van het aantal ziekenhuisgewonden met 25% tot maximaal 14.000 per jaar, met de beschikbare middelen niet in 2010 kan worden bereikt. Het realiseren van deze doelstelling was namelijk afhankelijk gesteld van beschikbaar komen van extra gelden voor het verkeersveiligheidsbeleid voor de periode tot en met 2010 uit de zogenaamde ICES2-gelden. De desbetreffende claim van V&W is bij de beoordeling door de planbureaus "robuust op alle onderdelen" bevonden. Een belangrijke overweging daarbij was dat er vanaf 2010 een besparing van de maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid zou optreden van € 1,9 mld per jaar. Omdat er geen middelen voor ICES2 beschikbaar bleken te zijn, moest deze doelstelling worden bijgesteld.

¹ Kamerstukken II, vergaderjaar 2002-2003, nummer 28600, blz. 91

Postbus 20901 2500 EX Den Haag
Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon +31 70 3516171
Fax : 070 - 351 7895

Voor het realiseren van de oorspronkelijke doelstelling zou naar huidige ramingen voor de jaren 2004 tot en met 2010 € 150 mln per jaar extra nodig zijn, dus in totaal circa € 1 mld. Daarmee zouden dan ook nationale maatregelen zoals bijvoorbeeld de rijbewijsrevolutie, waarop hierna dieper wordt ingegaan, en intensivering van campagnes kunnen worden gefinancierd.

Het kabinet heeft nu voor de jaren 2004 tot en met 2006 € 20 mln. per jaar en voor de jaren 2007 tot en met 2010 € 70,75 mln per jaar extra vrijgemaakt voor de tweede fase van het project Duurzaam Veilig. In totaal is hiermee in de periode 2004 tot en met 2010 dus een bedrag van € 343 mln beschikbaar. Het kabinet is voornemens deze middelen toe te voegen aan de GDU, zodat er een brede doeluitkering regionaal verkeer- en vervoerbeleid ontstaat². Het uitgangspunt hierbij is dat de decentrale partners hier eenzelfde bedrag bijleggen, zodat er in totaal € 686 mln beschikbaar is in de periode tot en met 2010. Zoals aangegeven in de begroting van 2003 is daarmee een reductie van het aantal verkeers-doden tot maximaal 950 en van het aantal ziekenhuisgewonden tot maximaal 17.500 in 2010 in elk geval haalbaar.

In het kader van het nieuw op te stellen NVVP wordt in overleg met de decentrale partners bezien welke doelstelling voor 2010 uiteindelijk haalbaar is.

Tweede fase Duurzaam Veilig

Het Startprogramma Duurzaam Veilig is inmiddels afgerond. Thans wordt de tweede fase van Duurzaam Veilig voorbereid, waarin wordt gestuurd op resultaten inzake slachtofferreductie. Volgens de Planwet Verkeer en Vervoer werken de essentiële onderdelen van het beleid uit het NVVP door in provinciale en regionale verkeer- en vervoerplannen (PVVP's en RVVP's) en in het gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid. De aanvankelijke afspraak om de nationale doelstelling door te vertalen in negentien gedifferentieerde regionale subdoelstellingen (voor elk van de provincies en kaderwetgebieden één) is in overleg met de decentrale partners uitgesteld; wanneer duidelijk is welke nationale doelstelling met de beschikbare middelen kan worden bereikt, wordt bezien of alsnog tot een dergelijke gedifferentieerde doorvertaling wordt overgegaan. Indien dat niet gebeurt, is de nationale doelstelling (als essentieel onderdeel van NVVP-beleid) bindend voor elk van de decentrale overheden afzonderlijk. De in het nieuwe NVVP op te nemen nationale doelstelling inzake slachtofferreductie is immers ook leidend voor het regionale en lokale verkeer- en vervoerbeleid. Dit sluit aan bij het decentralisatiebeleid, waarin provincies en kaderwetgebieden verantwoordelijk worden voor een integraal verkeer- en vervoerbeleid, waarvan het verkeersveiligheidsbeleid deel uitmaakt.

Verkeershandhaving

Verkeershandhaving is een belangrijk en effectief onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. Zoals gesteld in de brief inzake de maximumsnelheden en de portefeuillevreiding tussen de verschillenden bewindspersonen (Tweede Kamer, 2002-2003, 2003-2004, 2004-2005) is voor de rechtshandhaving, waaronder de handhaving van de verkeersregels, mijn ambtsgenoot van Justitie eerstverantwoordelijk.

² Het voornemen is om ook de middelen voor mobiliteitsmanagement, personele middelen VERDI en exploitatie OV aan de GDU toe te voegen.

Bij motie van het lid Oplaat c.s. van 12 november 2002 wordt de regering verzocht vóór 1 februari 2003 met concrete voorstellen te komen voor het invoeren van een beboetingssysteem, waarbij personen die een incidentele keer een kleine snelheidsovertreding begaan slechts de administratiekosten dienen te betalen en waarbij meer prioriteit wordt gegeven aan de categorie notoire snelheidsovertreders door het invoeren van een sterk glijdende beboetingsschaal. De behandeling van deze motie is overgenomen door mijn ambtsgenoot van Justitie. Nagegaan wordt of er scenario's denkbaar zijn, en zo ja welke, die recht doen aan de strekking van de motie en de doelmatigheid van de sanctieoplegging intussen ongemoeid laten. Over de uitkomst zal rond het zomerreces worden bericht.

De evaluatie van de Wet van 24 juni 1998 tot wijziging van de WVW 1994 nadert zijn afronding. Deze evaluatie betreft onder meer het effect van aangescherpte sancties met betrekking tot excessieve snelheidsovertredingen en stroomlijning van de procedure rondom de ontzegging van de rijbevoegdheid. Uiterlijk september 2003 zal het onderzoeksrapport door mijn ambtsgenoot van Justitie aan de Tweede Kamer worden gezonden.

Verder kan ik u melden dat op dit moment een voorstel wordt voorbereid tot de invoering van het door wegbeheerders op kunnen leggen van een bestuurlijke boete voor het 'fout parkeren'. Dit vloeit voort uit de brief van mijn ambtsgenoot van Justitie, mede namens mijn collega van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en mij van 15 november 2001 over verkeershandhaving door het bestuur. Deze vorm van bestuurlijke boete zal naar verwachting in de eerste helft van 2005 in werking kunnen treden.

Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid 2003-2007

Publiekscampagnes zijn een onmisbaar beleidsinstrument bij het stimuleren van veiliger verkeersgedrag en vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. Het uiteindelijke doel is dat veilig gedrag een vanzelfsprekende gewoonte wordt. Een en ander vereist een lange termijn-aanpak en een integrale benadering door de betrokken publieke en private partners. Een samenhangende inzet van handhaving, landelijke voorlichting en ondersteunende acties op regionaal en lokaal niveau is daarbij essentieel. Dit zijn dan ook de uitgangspunten voor het *Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid (MPCV)* dat het richtinggevend kader biedt voor de campagne-aanpak voor de jaren 2003 tot 2007. Door het bevorderen van structurele afstemming en samenwerking wordt de effectiviteit, efficiency en herkenbaarheid van de campagnes versterkt. Bij de selectie van campagnethema's hebben de prioriteiten uit het verkeersveiligheidsbeleid en de verkeershandhaving een zwaarwegende rol gespeeld. Onder de decentrale overheden, politie, justitie en maatschappelijke organisaties bestaat breed draagvlak voor de gekozen aanpak. Om de eenheid in de landelijke en regionale campagne-uitingen te versterken is een gemeenschappelijke communicatiestijl voor het 'merk' verkeersveiligheid ontwikkeld. De centrale slogan 'Daar kun je mee thuis komen' en overige stijlkenmerken zijn voor het eerst toegepast in de gordelcampagne die in maart 2003 is gestart.

Rijbewijsbeleid

Op 28 november 2002 stuurde ik u een discussienota over de toekomst van het rijbewijsbeleid, getiteld 'De rijbewijsrevolutie'. Het vergroten van de verkeersveiligheid staat in deze nota voorop. Hierbij ligt de nadruk op een betere begeleiding van met name de beginnende bestuurders, omdat in deze groep relatief de meeste slachtoffers vallen. In dit kader worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- ◇ Introductie van een 'ervaringsmodule' in de rijopleiding B: autorijden onder begeleiding, vanaf 17 jaar;
- ◇ Invoering van nascholing: een verplichte opleidingsmodule ná het behalen van het rijbewijs;
- ◇ Uitbreiding van de theorie-examens met een gevaarherkenningstoets;
- ◇ Verhoging van de minimumleeftijd voor brom- en snorfiets naar 17, gekoppeld aan kentekening van brom- en snorfiets, een verhoging van de maximumsnelheid van de bromfiets op de rijbaan en een verbetering van de opvoerbestedigheid;
- ◇ Invoering van een trekkerrijbewijs.

Volgens een conservatieve raming van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van mijn departement zullen deze verkeersveiligheidsmaatregelen een jaarlijkse besparing opleveren van 30 verkeersdoden en meer dan 1300 zwaar gewonden. Naast effectief zijn de maatregelen ook zeer efficiënt. Eerste berekeningen wijzen uit dat de maatschappelijke baten zes tot zeven keer hoger zijn dan de kosten.

Verkeersveiligheid is niet de enige doelstelling van 'de rijbewijsrevolutie'. Het plan voorziet ook in een betere dienstverlening aan de meer dan tien miljoen Nederlandse rijbewijsbezitters. Hierbij moet vooral worden gedacht aan betere voorlichting, bijvoorbeeld over veranderingen in de verkeersregels, en efficiëntere procedures, bijvoorbeeld met betrekking tot de medische keuring voor ouderen.

'De rijbewijsrevolutie' is de afgelopen maanden met de maatschappelijke partners besproken. Tot mijn vreugde zijn de reacties over het algemeen positief. Thans worden de voorstellen nader uitgewerkt tot een beleidsnota. Ik ben voornemens om deze in april te bespreken in het Kabinet. Ik zal u over de uitkomsten informeren.

Naast de bovengenoemde voornemens uit de notitie rijbewijsrevolutie zal per 1 oktober 2003 de exameneisen voor het rijbewijs C en D worden verzaamd ten gevolge van de omzetting van de EU richtlijn 2000/56. In de praktijk komt het erop neer, dat een deel van de eisen voor het Nederlandse chauffeursdiploma overgeheveld wordt naar het Europese rijbewijs in deze categorieën. Tevens wordt in het kader van deze richtlijn het praktijkexamen voor de motorfiets (categorie A) verzaamd.

In het Europees Parlement wordt de richtlijn vakbekwaamheid voor beroepschauffeurs besproken. Met de richtlijn zullen de Europese opleidingseisen voor vrachtwagenchauffeurs worden gelijkgetrokken met de Nederlandse eisen (ondergebracht in het chauffeursdiploma).

Ook deze opleidingseisen wijken, afgezien van een verplichte nascholing van 35 uur per 5 jaar, weinig af van de Nederlandse eisen.

Voertuigbeleid

Zoals vorig jaar aan de Tweede Kamer is toegezegd, zal medio 2003 een notitie met een actualisatie van het voertuigbeleid worden uitgebracht. Deze beschouwt de diverse ontwikkelingen in de voertuigwereld in relatie tot de beleidsdoelstellingen van Verkeer en Waterstaat op het gebied van verkeer en vervoer. Tevens wordt hier ingegaan op de rolverdeling tussen de overheid en de diverse andere partners in dit proces, (onder andere industrie, EU, ECE, RDW).

Verder zijn op dit moment de volgende onderwerpen actueel:

- Naar verwachting zal het Europese Parlement binnenkort instemmen met een wijziging van de richtlijn voor het gebruik van autogordels en kinderzitjes. Ik zal proberen de invoering hiervan zo snel mogelijk te realiseren. Belangrijk onderdeel van de regeling is dat straks kinderen bijna altijd een beveiligingsmiddel zullen moeten gebruiken.
- Met mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Justitie ben ik tot overeenstemming gekomen over de invoering van een kenteken voor brom- en snorfietsen. Momenteel wordt het daarvoor benodigde wetsvoorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 voorbereid. Daarbij is het mijn voornemen dat met de kentekening gestart wordt met ingang van 1 januari 2005. De planning is erop gericht dat eind 2006 alle bestaande brom- en snorfietsen een kenteken hebben. Het doel van de kentekening is de beteugeling van het opgevoerd rijden met deze voertuigen, de terugdringing van de "kleine criminaliteit" en vergroting van de verkeersveiligheid door verhoging van de pakkans bij verkeersovertredingen door bromfietzers.
- Na de afronding van de proef destijds in Tilburg met Intelligente Snelheids-assistent (ISA) en de proef met Lane Departure Warning Assistent (LDWA) deze zomer, zal ik de inzet op systemen voor actieve veiligheid (intelligente systemen in auto's die ongevallen helpen te voorkomen) continueren, onder andere door middel van participatie in het zesde kaderprogramma van de EU dat dit jaar van start gaat. Uiteraard speelt de voertuigindustrie in deze projecten een leidende rol.
- Sinds 1 januari 2003 is in Nederland de dodehoekspiegel verplicht voor Nederlands gekentekende bedrijfsvoertuigen met een maximaal toelaatbaar gewicht groter dan 3,5 ton. De wijziging van de Europese richtlijn 'achteruitkijkspiegels' is inmiddels in een vergevorderd stadium. Deze wijziging bewerkstelligt een beter zicht voor chauffeurs en zal van toepassing zijn op nieuwe voertuigen. Voor bestaande voertuigen wil ik op Europees niveau een verplichtstelling van de dodehoekspiegel bewerkstelligen.

Bestelverkeer

Momenteel onderzoek ik mogelijkheden om te komen tot een samenhangend pakket maatregelen waarmee de veiligheid van het bestelverkeer kan worden verbeterd. Aanleiding daartoe is onder meer de toename van het aantal ziekenhuisgewonden als gevolg van ongevallen waarbij bestelauto's betrokken zijn. Ik verwacht dat ik u over het maatregelenpakket rond de zomer 2003 nader zal kunnen informeren.

Safety culture goederenvervoer

In nauwe samenwerking met het bedrijfsleven wordt gewerkt aan het bevorderen van een veiligheidscultuur binnen de transportbranche. Om veiligheidsinspanningen binnen transportbedrijven zichtbaar te maken zijn veiligheidsprestatie-indicatoren opgesteld, die op dit moment op hun praktische bruikbaarheid worden getoetst.

Ik hoop u met het vorenstaande naar genoegen te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Roelf H. de Boer