

# 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)
13 juni 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
RWS/SDG 2005/1608/9346	29800XII-61
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op schriftelijke vragen van 14 april 2005 van de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat inzake stenengooiers op viaducten.

1. Kunt u een analyse geven, mede op basis van informatie van gedragsdeskundigen, van de achtergronden van de ernstige gedragingen, waaraan stenengooiers zich schuldig maken? Kan daarbij ook de mogelijkheid worden betrokken dat de maatregelen in de fysieke sfeer juist uitdagen tot het gooien van stenen?
1. Daders zijn vaak jongeren tot 13 jaar die stoer doen; soms ook wat ouderen met gevaarlijk gedrag door onvrede, verveling, grenzen zoeken (risico = "fun"). Het is veelal een sociaal delict; het wordt in groepsverband gepleegd. Het is ook vaak een impulsdelict, waarbij de gelegenheid de dader maakt. Deskundigen op diverse terreinen zijn het er over eens dat de oplossing vooral in de pro-actieve en preventieve sfeer gezocht moeten worden, zoals is gebleken uit het onderzoek dat ik de laatste maanden heb laten uitvoeren.  
Ik heb geen aanwijzingen dat fysieke maatregelen een uitdagende werking hebben. Wel denk ik dat sommige jongeren inventief genoeg zijn om fysieke maatregelen te omzeilen.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

2. Zijn er externe deskundigen geraadpleegd? Wat is hun oordeel over de gang van zaken?
2. Ja. Er is gesproken met de externe deskundige Prof. K.A. Brookhuis (TU Delft). Ook is er contact geweest met het KLPD en het Amerikaanse VOLPE National Transportation Systems Center. Ook prof. J.P. van de Sande (RUG) en Lauk Woltring, oprichter van het expertisebureau 'Werken met jongens', zijn geconsulteerd. Tot slot heeft gerechtspycholoog C.A. Uljee spontaan adviezen gegeven.  
De problematiek is daarbij vanuit verschillende wetenschappelijke invalshoeken bekeken zonder dat daar op dit moment al duidelijke conclusies aan verbonden kunnen worden. In de eerder aan de Kamer toegezonden risicoanalyse is in bijlage 2 een deel van deze wetenschappelijk analyse opgenomen.
3. Kunt u aangeven welk resultaat inmiddels is geboekt met het opsporen van de stenengooiers en tot welke straffen dit heeft geleid?
3. Er loopt inmiddels een strafrechtelijke procedure tegen een viertal verdachten. Over zaken die onder de rechter zijn worden geen mededelingen gedaan. Bovendien dient u zich ten aanzien van deze vragen te wenden tot mijn ambtsgeenoot van Justitie.
4. Ziet u aanleiding om de wettelijke mogelijkheden te verruimen om daders te kunnen vervolgen en/of hogere straffen te kunnen eisen?
4. Zie antwoord op vraag 3
5. In de brief wordt gerept over een "plan van aanpak" dat erop gericht is om mensen bewust te maken van de consequenties van hun gedrag. Wanneer wordt dit plan aan de Kamer toegestuurd? Aan welke maatregelen wordt gedacht?
5. Het bewust maken van de consequenties van dergelijk gedrag zal worden meegenomen in de kabinetsbrede aanpak van geweld. Binnenkort zal hierover in de Ministerraad worden gesproken. Daarna wordt uw Kamer in een brief geïnformeerd door mijn collega van Justitie.
6. Zijn er al afspraken met aannemers om bouwlocaties schoon achter te laten?
6. Er wordt in de uitvoering van werken met aannemers over het gooien van zaken van viaducten gesproken en aannemers worden gemaand hun materialen op te ruimen. Daarnaast wordt men in de contractuele sfeer dwingender aangesproken en zonodig beboet. Op die manier kan personeel van RWS en Prorail toezicht

houden op de naleving en kan de justitiële aanpak beperkt blijven tot ernstige incidenten.

In Nederland is sprake van overeenkomsten met aannemers die gebaseerd zijn op het privaatrecht waarin dwingend kan worden voorgeschreven dat er een opruimplicht is voor de aannemer; impliciet is deze verplichting overigens reeds verankerd in het BW, waarin is aangegeven dat een aannemer op grond van zijn zorgplicht aansprakelijk gesteld kan worden voor een onrechtmatige daad. De algemene voorwaarden voor uitvoering van werken (UAV) gaan hier ook op in. Op grond van een privaatrechtelijke overeenkomst is de aannemer door de opdrachtgever derhalve aanspreekbaar op zijn handelen en kan er directer actie worden ondernomen dan wanneer de aannemer op grond van een wettelijke bepaling (via bestuursdwang) zou moeten worden aangesproken."

7. Waarom kiest u voor het opnemen van de 'opruimplicht' in contracten en niet voor het wettelijk verankeren van een dergelijke plicht, zoals bijvoorbeeld in België.
7. Zie antwoord vraag 6.
8. In hoeverre geven aannemers/bouwers ook daadwerkelijk gehoor aan uw oproep om bouwmaterialen, bouwafval en gereedschappen op te ruimen.
8. Ik heb de indruk dat men het wel degelijk serieus neemt, maar kan dit niet objectief vaststellen. Van belang is dat ook de andere wegbeheerders op dezelfde manier hun aannemers en andere uitvoerenden aanspreken op het opruimen omdat de wegen over bruggen en viaducten in de meeste gevallen niet bij het Rijk in beheer zijn.
9. In hoeverre is het plaatsen van hekken en netten kosteneffectief? Kan niet beter worden ingezet op het plaatsen van 'slimme camera's'? In hoeverre is het mogelijk om bestaande camera's op/bij viaducten op termijn volledig te vervangen door 'slimme camera's'?
9. Indien 300 risicovolle viaducten van hekken worden voorzien zouden de kosten circa € 30 miljoen bedragen. Bij een levensduur van 30 jaar is dat 1 miljoen euro per jaar. Hiermee worden dan naar schatting vele tientallen potentieel zeer gevaarlijke incidenten per jaar vermeden. Of camera's (kosten)effectiever zijn dan fysieke afscherming moet nog blijken. Ik ga een proef starten met het plaatsen van "slimme camera's" om na te gaan of de "slimheid" voldoende preventief is en wat de kosten zijn. Op dit moment wordt een proef voorbereid, waarbij de gewenste combinaties van hardware, software en organisatie worden onderzocht. Camera's als enige maatregel helpt niet of nauwelijks. Er moet ook een organisatie achter staan die waarneemt, selecteert en handelend optreedt. Dat vereist dus constante zorg. Hekken lijken in dat opzicht dus bij voorbaat met minder inspanning meer effect te zullen opleveren. Op verschillende locaties

worden deze zomer bij wijze van proef hekken geplaatst.

Eind van dit jaar wil ik de resultaten hiervan betrekken in mijn afwegingen om al dan niet verder te gaan met de verschillende typen van beveiligingsmaatregelen. Ik ben ook nog in afwachting van de reactie van onder meer de VNG en het IPO over hun visie op dit vraagstuk.

10. Wat is het termijn waarop 'slimme camera's' geplaatst kunnen worden en welke kosten zijn daaraan verbonden?
10. Zie antwoord opvraag 9.
11. Is het denkbaar om op viaducten en bruggen een soort 'rondhangverbod' in te stellen, zodat personen die zich zonder aanwijsbare reden ophouden op dergelijke objecten eenvoudiger kunnen worden aangesproken en eventueel aangehouden?
11. Ik ben van mening dat een dergelijk algemeen verbod te ver gaat en ook niet effectief is. Als dit lokaal desondanks geboden is kan het gemeentebestuur dergelijke maatregelen op grond van de huidige regelgeving overigens al nemen.
12. Zijn er plannen en/of afspraken om bebording te plaatsen bij viaducten waarmee potentiële daders op een indringende wijze worden gewezen op de gevolgen van het gooien van stenen of andere voorwerpen?
12. Nee, er zijn geen plannen en/of afspraken om bebording te plaatsen bij viaducten om potentiële daders van de gevolgen te doordringen. In de ogen van voornoemde gedragswetenschappers is dit een maatregel die niet het gewenste effect zal hebben. Daarmee wordt groepsgedrag en stoer doen eerder aangewakkerd dan dat het wordt voorkomen.
13. Oplossingen worden vooral gezocht in de proactieve en preventiesfeer? Is ook een ferme repressieve aanpak gewaarborgd?
13. Zie de antwoorden op de vragen 3, 5 en 11. Mijn indruk is dat blijvende aandacht voor dit probleem bij zowel de wegbeheerders, en als sluitstuk ook bij politie en justitie, voldoende waarborg zijn voor de bestrijding van deze incidenten, maar ik realiseer me ook dat het onmogelijk is die voor honderd procent uit te sluiten.
14. Hoe ver gaat de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met betrekking tot de veiligheid rond en op viaducten? Ligt deze verantwoordelijkheid niet primair bij andere ministeries?

14. Ik ben verantwoordelijk voor de veiligheid van de hoofdinfrastructuur en de daartoe behorende kunstwerken. De beheerders van de bovenliggende infrastructuur zijn verantwoordelijk voor de viaducten waar de voorwerpen vanaf worden gegooid.  
Mijn verantwoordelijkheid betreft de verkeersveiligheid en het veilig en doelmatig gebruik van de weg. De openbare orde is daarentegen een gemeentelijke en justitiële verantwoordelijkheid. De aanpak van stenengooien en vergelijkbare daden is derhalve een gedeelde verantwoordelijkheid van groot aantal partijen op verschillende bestuurlijke niveaus. Dat is ook de reden waarom ik de andere wegbeheerders en andere departementen heb betrokken.
15. Wat zijn de mogelijkheden voor een decentrale aanpak bij dit probleem?
15. In het Nationaal Mobiliteitsberaad heb ik met de vertegenwoordigers van de mede-overheden c.q. wegbeheerders gesproken. Zij zullen mij berichten of zij mijn aanpak steunen en welke suggesties zij hebben. Ik denk dat een decentrale aanpak en een landelijke aanpak elkaar zullen aanvullen en ondersteunen.
16. Maakt u concrete afspraken met gemeenten en provincies over maatregelen die decentrale overheden kunnen nemen?
16. Zie antwoord op vraag 15.
17. Staat het ministerie open voor suggesties van decentrale overheden voor oplossingen op maat?
17. Zie antwoord op vraag 15.
18. Welke maatregelen kunt en wilt u treffen indien regionale overheden niet, niet voldoende of niet tijdig genoeg gehoor geven aan de maatregelen die u heeft voorgesteld?
18. Zoals ik in mijn brief uiteenzet overweeg ik in ieder geval een aantal maatregelen in de vorm van het plaatsen van hekken en een proef met camera's. Deze zijn onderdelen van het pakket van mogelijke maatregelen waarop ik een reactie vraag aan de regionale overheden. Van sancties of maatregelen bij gebrek aan medewerking is vooralsnog geen sprake aangezien ik reken op de medewerking van alle betrokken regionale overheden en instanties vanuit ieders eigen verantwoordelijkheid.

19. Aangegeven wordt dat regionale overheden gevraagd is gelijke maatregelen te nemen ter beveiliging van de viaducten onder hun beheer. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de beveiliging van deze viaducten? Wie betaalt de kosten van deze maatregelen?
19. Zie het antwoord op de vragen 15, 16 en 17. Wat de eventuele kosten betreft wil ik niet vooruit lopen op de reacties.
20. Hoeveel kosten zijn inmiddels gemaakt bij het veiliger maken van de viaducten die vallen onder beheer van Rijkswaterstaat? Ten laste van welk onderdeel van de begroting vallen deze kosten?
20. In de loop van tientallen jaren zijn al maatregelen getroffen die ik in mijn brief aangeef, zoals toezicht, opruimen, steenverharding vervangen door asfalt, verlichting, etc. De kosten komen ten laste van de artikelen beheer en onderhoud van wegen en vaarwegen.
21. Bestaat al enig inzicht in de totale kosten die gemaakt moeten worden ter beveiliging van alle viaducten conform de voorgestelde maatregelen?
21. Er bestaat globaal inzicht in de voornaamste kostenposten (zie ook mijn antwoord op vraag 9 en 10).  
Dit jaar worden op beperkte schaal al hekken en camera's op viaducten geplaatst. Dat kost € 5 miljoen. Indien 300 viaducten met hetzij hekken, hetzij camera's worden uitgerust loopt dat op tot naar schatting € 30 miljoen. Indien ook een aantal rijksbruggen over vaarwegen en een aantal spoorbruggen en -viaducten worden betrokken dan kan dat wellicht nog € 10 tot 20 miljoen kosten.  
De verwachte kosten van extra verlichting en nummering van viaducten, waarbij elk viaduct een uniek nummer krijgt zodat weggebruikers bij geconstateerde incidenten of dreigend onheil de politie of de wegbeheerder kunnen inschakelen, zijn circa € 5 à 10 miljoen. De totale kosten hangen sterk af van de gekozen oplossingen – waarover met IPO en VNG nog overleg wordt gevoerd - zodat hier op dit moment nog geen duidelijkheid over bestaat.
22. Kan aangegeven worden of er al enig inzicht bestaat in de kostenverdeling tussen het Rijk en decentrale overheden met betrekking tot de veiligheidsmaatregelen voor viaducten?
22. Uitgangspunt is dat de beheerder van de infrastructuur zijn eigen kosten draagt.
23. Ziet u mogelijkheden om de te maken kosten voor de beveiliging van viaducten te verhalen op andere ministeries?
23. Nee.

24. Welke kosten/baten analyses liggen ten grondslag aan de voorgenomen maatregelen voor viaducten versus veiligheid, handhaving en toezicht?
24. De belangrijkste overwegingen met betrekking tot veiligheid en toezicht heb ik aangegeven in mijn antwoord op vraag 9. De kosten van een substantiële extra handhavingsinspanning, voor zover door mij te becijferen, zouden in een meerjarige periode al snel veel hoger zijn de kosten van hekken of cameratoezicht.
25. Wat is het gekozen tijdpad m.b.t. de invoering van de voorgestelde maatregelen?
25. Zie mijn antwoord op de vragen 9 en 10. Nog dit jaar wil ik de daar genoemde, eerste maatregelen treffen en beslissen over een vervolgaanpak in 2006.
26. Toenemende berichtgeving in kranten over stenengooiers leidt tot meer incidenten; er is sprake van nabootsing. Is dit probleem door het Rijk wel eens besproken met de desbetreffende media?
26. Nee, er is geen overkoepelend contact geweest met de media/Genootschap van Hoofdredacteuren. RWS hanteert wel een (ongeschreven) regel om terughoudendheid te betrachten bij de berichtgeving van dit soort incidenten waarbij een risico van kopieergedrag bestaat. Zo wordt bijvoorbeeld de inventarisatie van risico-viaducten om die reden door RWS niet verspreid. Hiervoor bestaat vanuit de media begrip en tot nu toe is bij mediacontacten gehoor gegeven aan dit verzoek.
27. Het onderzoek naar stenengooiers bij waterwegen is pas rond de zomer van 2005 afgerond. Gaan de maatregelen t.b.v. enerzijds de auto- en spoorwegen en anderzijds de waterwegen nu niet teveel uit elkaar lopen? Dient dit niet integraal en zoveel mogelijk gelijktijdig worden aangepakt?
27. Nee, de maatregelen gaan niet uit elkaar lopen. Er worden een aantal pilots gestart, waarbij verschillende maatregelen worden uitgetest op bruggen en viaducten. Uit deze pilots wordt lering getrokken voor een eventuele verdere uitrol van maatregelen op andere bruggen en viaducten. Maatregelen op het spoor worden al geruime tijd door ProRail genomen. Deze maatregelen zijn onderzocht op hun waarde voor toepassing op bruggen en viaducten over auto- en waterwegen. Er is dus sprake van een geïntegreerde aanpak.
28. In hoeverre bestaat er - ook ten aanzien van de waterwegen - een adequaat alarmeringssysteem, zodat politie snel ter plaatse kan zijn?
28. De gebruikelijke alarmering van de politie is van toepassing en deze is adequaat. Aanvullend worden weggebruikers van de rijkswegen op het informatienummer 0800-8002 geattendeerd. Op de internetsite [www.08008002-rijkswaterstaat.nl](http://www.08008002-rijkswaterstaat.nl)

(doorklikken naar ongelukken en pech) staat advies over hoe te handelen bij voorwerpen op de weg. Ten aanzien van rijksvaarwegen kunnen schippers meldingen ook per marifoon doen bij verkeersposten van Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat onderneemt bij meldingen zelf actie (inspectie en opruimen op locatie; verkeersmaatregelen) en geeft de meldingen zonedig door aan het regionale politiekorps.

29. Ook op Noord-Duitse waterwegen worden Nederlandse schippers vaak geconfronteerd met stenengooiers. Is er overleg met de Duitse overheden ter zake?

29. Nee, maar mijn departement is tot zulk overleg bereid.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs