

Vergaderjaar 2008–2009

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 126

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 november 2008

Tijdens het Algemeen Overleg verkeersveiligheid van 23 september 2008 (Kamerstuk 29 398, nr. 123) heb ik u toegezegd een aantal vragen nog schriftelijk te beantwoorden. Hierbij ontvangt u het antwoord op vier vragen. Voor het antwoord op de overige vragen heb ik meer tijd nodig.

Ten eerste het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB). Mijn ambitie, die door u breed werd ondersteund, om de nationale doelstelling voor verkeersveiligheid aan te scherpen tot maximaal 500 doden in 2020 heb ik eind september in het NMB besproken. Ook de decentrale partners hebben ingestemd met deze aanscherping.

Ik heb u tevens toegezegd maatregelen voor 50- en 80-km-wegen en «bromfiets op de rijbaan» (zowel de implementatie als de inrichting van fietspaden in verband hiermee) in het NMB aan de orde te zullen stellen. Deze onderwerpen zal ik betrekken bij het Actieprogramma, dat ik samen met de decentrale partners ga opstellen en waarin zal worden aangegeven wie, wanneer, welke activiteiten oppakt.

Tijdens het Algemeen Overleg verkeersveiligheid van 25 juni 2008 heb ik beloofd u nog in 2008 te informeren over de wijze waarop wordt gemonitord hoe gemeenten omgaan met het verbeteren van de verkeersveiligheid. Ik heb deze kwestie in het NMB besproken en bericht u hierover het volgende. Verkeersveiligheid is een gedecentraliseerde taak; het is dus primair aan de gemeenten zelf welke (gedrags)maatregelen ze nemen. In de jaarlijkse Mobiliteitsmonitor staat niet alleen wat het Rijk doet, maar ook (voorbeelden van) wat decentrale overheden doen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Daarnaast hebben provincies en stadsregio's veelal hun eigen monitor. Provincies en gemeenten leggen hierover verantwoording af aan hun Staten en raden. Vanuit de verdeling van verantwoordelijkheden acht ik dit voldoende. In lijn met de aanbevelingen van de Commissie Oosting¹ over decentralisatie en versterking van de (gemeentelijke) autonomie, die het kabinet in grote lijnen heeft overgenomen, ben ik niet van plan aan de Mobiliteitsmonitor een «monitor gemeenten» toe te voegen.

¹ Rapport «Van specifiek naar generiek» van de Commissie Doorlichting Interbestuurlijke Toezichtarrangementen (commissie Oosting).

Mevrouw Gerkens heeft gevraagd om een onderzoek naar het veiligheidsaspect van landbouwtrekkers op 50- en 80-kilometerwegen, in relatie tot de toegestane en feitelijke rijnsnelheid van deze voertuigen. Een dergelijk onderzoek is reeds uitgevoerd in het kader van het door mijn ambtsvoorganger voorgestelde pakket maatregelen, waaronder gedifferentieerde snelheden voor verschillende typen tractoren en op verschillende soorten wegen. Na het aannemen van de motie Atsma verviel de aanleiding om het rapport naar de Kamer te zenden. Het is beschikbaar op de website van de Dienst Verkeer en Scheepvaart:
http://www.rijkswaterstaat.nl/dvs/limages/14556_tcm178-143215.pdf.

Ook zijn er vragen gesteld met betrekking tot het (wetenschappelijk) bewijs van het succes van een puntenrijbewijs. Hierover kan ik u meedelen dat van een aantal landen, zoals Australië, cijfers bekend zijn van het effect van het aldaar ingevoerde puntenrijbewijs. De daar opgezette puntenstelsels verschillen evenwel dermate van het Nederlandse model dat op basis hiervan geen voorspellingen zijn te doen. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is echter tot de conclusie gekomen dat de invoering van puntenstelsels weliswaar een bescheiden bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid, maar dat de verwachting dat puntenstelsels de verkeersveiligheid sterk bevorderen niet uit hun onderzoek blijkt. Strengere puntenstelsels, zoals het Nederlandse model puntenrijbewijs, zullen naar inschatting van de SWOV jaarlijks enkele doden in het verkeer schelen. Daarbij is een aanvangseffect direct na de invoering niet meegerekend. Dat komt er dus nog bij. Op basis hiervan verwacht ik dat de recidiveregeling wel degelijk een verkeersveiligheidseffect teweeg zal brengen, ook al is niet voorzien in extra politie-inzet of extra handhavingsinspanningen. Daarbij is de verwachting dat de signaalwerking die van het puntenrijbewijs uitgaat zodanig zal zijn, dat het aantal gevallen van recidive in neerwaartse zin wordt beïnvloed. Verder zijn er afspraken gemaakt met de politie over de wijze van aanleveren van gegevens uit het rijbewijsregister over personen die zijn geconfronteerd met een maatregel met betrekking tot het rijbewijs. Op deze manier kan de beschikbare opsporingscapaciteit gericht worden ingezet, waardoor de pakkans wordt vergroot.

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