



Vaste waarden, Veilige wegen

10-puntenplan verkeersveiligheid



CDA

Tweede Kamerfractie

Vaste waarden, Veilige wegen *10 puntenplan Verkeersveiligheid*

Nederland wordt steeds verkeersveiliger. Al jarenlang daalt het aantal dodelijke slachtoffers op de Nederlandse weg. Dit goede nieuws is de komende jaren helaas geen vanzelfsprekendheid meer. Het wordt volgens deskundigen namelijk nog heel moeilijk om de huidige dalende trend verder door te zetten. De goede trend doet daarnaast niets af aan het grote leed dat ontstaat bij gezinnen, scholen en op de werkvloer indien een dochter, klasgenootje of collega in het verkeer komt te overlijden. In 2008 verloren we bijvoorbeeld 750 mensen geheel onnodig in het verkeer. Dit zijn omgerekend vier volle vliegtuigtoestellen van het type Boeing 737. Achter de cijfers schuilt nog meer leed: jaarlijks raken bijna 20.000 mensen (zwaar)gewond in het verkeer.

De daling van het aantal dodelijke slachtoffers is nu nog positief, maar hebben we ook hard nodig om onze nationale doelstellingen te behalen. Het kabinet heeft vooropgesteld dat er in 2020 jaarlijks maximaal 500 doden mogen vallen op de Nederlandse wegen. Het CDA ondersteunt deze ambitie en wil langs vaste waarden (respect, verantwoordelijkheid, kansen bieden, maar ook grenzen stellen) werken aan veilige wegen. Daarom komt het CDA met de volgende 10 voorstellen:

1. Ontneem scooter en rijbevoegdheid overlastgevende scooteraars

Veel mensen ergeren zich kapot aan de overlast die sommige scooteraars veroorzaken. Voorbeelden zijn de herrie van de (opgevoerde) scooters, het scheuren door de wijken en over de stoepen en luide muziek uit de ingebouwde muziekinstallaties. Er zijn al succesvolle methodes zoals het ASO (Aanpak Scooter Overlast) project uit Rotterdam. Het CDA wil een stap verder gaan en niet alleen de scooter in beslag nemen, maar ook dat het mogelijk wordt de rijbevoegdheid in te trekken van een scooteraar. Daar voorafgaand zou het mogelijk moeten worden dat een scooterovertreder als laatste kans een gedragscursus gaat volgen om zo geconfronteerd te worden met zijn eigen gedrag. Deze cursus wordt al toegepast bij automobilisten.

2. Hogere straffen bij dodelijk ongeval rijden onder invloed (artikel 8 Wegenverkeerswet)

De maatschappelijke acceptatie voor rijden onder invloed is in Nederland de afgelopen jaren sterk afgenomen. Heel veel mensen zijn zich bewust van het feit dat rijden onder invloed zeer ernstige gevolgen kan hebben. De overheid zet daarbij heel erg sterk in op preventie. Voorbeelden hiervan zijn: BOB campagne, educatieve maatregel alcohol en de invoering van het alcoholslotprogramma. Het CDA wil deze aanpak verder verbeteren door naast verbetering van de preventieve kant ook te komen tot aanscherping van repressieve kant. Deze aanscherping moet in overleg met het OM leiden tot het aanpassen van de richtlijn waarbij meer dan nu extra strafverzwaring optreedt indien sprake is van letsel of dood door schuld naar aanleiding van het rijden onder invloed.

3. Renovatie rijbewijshuis

Met het behalen van je rijbewijs toon je aan dat je goed in staat bent een auto te besturen. Heel veel mensen gedragen zich vervolgens goed en veilig in het verkeer. Deze grote groep Nederlandse automobilisten moet echter wel op bescherming van de overheid kunnen rekenen tegen de kleine groep automobilisten die zich na het behalen van het rijbewijs zodanig misdragen dat de verkeersveiligheid ernstig in gevaar wordt gebracht. Het CDA wil deze laatste groep dan ook hard en effectiever aanpakken. Hier is een omslag in denken en aanpak voor nodig.

Verkeersovertreders denken nog wel eens dat het rijbewijs een vrijbrief is voor het leven. Het CDA wil hier tegenover stellen dat het rijbewijs een vergunning is die je afgenomen wordt zodra je, je niet aan de voorwaarden houdt. Deze “vergunninghouders” komen pas in beeld bij wangedrag zoals alcohol, drugs en grove

verkeersovertredingen zoals bumperkleven, veel te hard rijden of het veroorzaken van ernstige ongevallen.

Het CDA stelt een andere aanpak voor om de vergunningen bij misdraging(-en) in te trekken en / of automobilisten te corrigeren. In de huidige situatie lopen de maatregelen (rijontzegging, alcoholcursus, boete, alcoholslot, celstraf) uiteen en zijn er verschillende instanties (politie, OM, rechter en CBR) die zich hiermee bezig houden. Deze gespreide en onoverzichtelijke aanpak dreigt ten koste te gaan van effectiviteit en efficiency. Het rijbewijshuis is daarom aan renovatie toe. Het CDA wil daarom een strikt onderscheid gaan maken tussen de rechtelijke macht die gaat over schuldvraag i.c.m. strafbepaling (boete, celstraf of taakstraf) versus een gescheiden traject dat moet gaan over het (be)houden van het rijbewijs eventueel i.c.m. met aanvullende maatregelen (zoals alcoholslot, gedragscursus of rijontzegging). Op die manier kunnen CBR, OM, justitie en rechters efficiënter werken en worden wegmisbruikers effectiever aangepakt.

4. Meldpunt asociaal rijgedrag

Samen kunnen we Nederland veiliger maken. Hiervoor moet de pakkans van overlastgevers wel omhoog. Niet alleen de politie of instanties voelen zich hiertoe geroepen, maar ook heel veel burgers willen bijdragen aan een veiliger Nederland. Het CDA wil het voor deze burgers makkelijker maken om asociaal rijgedrag snel, simpel, veilig en rechtstreeks te melden bij de politie. Daarom moet er een centraal punt komen waar mensen asociaal rijgedrag kunnen melden. Met het meldpunt kan de politie direct reageren of verkeersshuften beter in kaart brengen. Het meldpunt zou ook gebruikt kunnen worden voor burgers die melding willen maken van een beschonken bestuurder die aanstalten maakt zijn voertuig te gaan besturen.

Door één meldpunt te creëren krijgt de politie er 16 miljoen paar ogen bij, waardoor zij gericht kan controleren. Daarmee kan de politie extra controleren daar waar dat het meest nodig is.

5. Keurmerk veilige woonwijken

Verkeersveiligheid in de woonwijk staat heel dicht bij de directe leefsituatie van mensen. Onveiligheidsgevoelens slaan dan ook snel toe bij snelheidsovertredingen, afsnijden, geluidsoverlast of aanrijdingen. De inrichting en aankleding van een woonwijk is daarbij erg bepalend voor het verkeersgedrag en de verkeersbeleving van de gebruikers. Met alleen het plaatsen van veel verkeersborden wordt een wijk niet veiliger. Weginrichting, infrastructuur en handhaving zijn mede bepalend voor de vraag of een wijk echt veilig is. Voor een veilig huis hebben we het politie keurmerk, maar in je woonwijk moet je vervolgens maar hopen dat het verkeersveilig is. Het CDA wil dat

CROW, Veilig Verkeer Nederland, gemeenten, buurtwijken en dorpen geholpen worden bij het ontwikkelen van een landelijk keurmerk “veilige woonwijk”. Zo weet je als bewoner of betrokkene direct waar je aan toe bent en kun je samen met de gemeente verder werken om je wijk weer veilig op de kaart te zetten.

6. Maatschappelijke stage verkeersveiligheid

Steeds meer scholen voeren de maatschappelijke stage in voor hun leerlingen. Met deze stage zetten jongeren in het voortgezet onderwijs zich in voor de maatschappij. Het CDA erkent het belang van deze stages en ziet kansen om oudere jongeren te betrekken bij verkeerseducatie van jongere kinderen op de basisschool (peer tot peer methode). Zo kunnen jongeren in het kader van hun maatschappelijke stage kinderen van de basisschool begeleiden op hun fietsroutes naar school en hen daarbij vertellen over de verkeersregels. Jongeren leren zo van jongeren en maken de samenleving verkeersveiliger. Lokale afdelingen van Veilig Verkeer Nederland kunnen de maatschappelijke stages mede vorm geven en faciliteren.

7. Invoeren educatieve maatregel drugs

Automobilisten die voor het eerst gepakt worden met alcohol krijgen in Nederland een educatieve maatregel opgelegd (EMA). Het doel van de EMA is het voorkomen van herhaling van het rijden onder invloed. Hierdoor wordt de verkeersveiligheid vergroot en vallen er minder slachtoffers. Uit onderzoek is gebleken dat voor relatief veel EMA cursisten rijden onder invloed een gewoonte is. Een meerdaagse cursus biedt de mogelijkheid cursisten handvatten te geven om in de toekomst met deze gewoonte te breken. In de huidige EMA ligt de nadruk op alcohol, daardoor is deze cursus minder geschikt voor bestuurders die op een andere manier gepakt zijn voor het rijden onder invloed van drugs. Het CDA is er een voorstander van om voor deze groep een vergelijkbare, maar op drugs gerichte, methode te ontwikkelen en toe te passen.

8. Uitbreiden capaciteit analyse drugstesten

Binnenkort start Nederland met de invoering van speekseltesten als voorselectiemiddel om drugsgebruik in het verkeer op te sporen. Inmiddels is de wettelijke voorbereiding hiervoor gestart. De invoering van de speekseltest zal leiden tot een toename van bloedanalyses. Deze zijn en blijven nodig om na een positieve speekseltest een wettelijk bewijs compleet te maken. Het CDA maakt zich nu al zorgen over de zeer beperkte huidige capaciteit om deze analyses uit te voeren. Daarom moet nu al gewerkt worden aan de voorbereiding om een forse uitbreiding van die capaciteit mogelijk te maken. Het CDA pleit er daarnaast voor dat de alcoholbussen (25 stuks) van de

verkeershandhavingsteams tijdig omgebouwd worden tot alcohol- en drugsbussen. De alcohol- en drugsbussen leiden tot een efficiënter verloop van grootscheepse controles, omdat in de bus analyseapparatuur aanwezig is, waardoor geen tijd verloren wordt omdat verdachten niet meer naar het bureau hoeven.

9. Incasseren buitenlandse boetes door premiejagers

Wie straf verdient moet dat ook krijgen. Veel Nederlanders ergeren zich aan het feit dat buitenlandse kentekenhouders boetes ontlopen omdat het land van herkomst niet meewerkt aan het innen van de boete. Het CDA staat voor een gelijke behandeling in de handhaving. Buitenlandse overtreeders dienen daarom minstens zo hard aangepakt te worden. Naast de mogelijkheden die de politie zou moeten hebben met hit en run teams om buitenlandse overtreeders in Nederland op- en aan te pakken, wil het CDA bekijken of incassobureaus de mogelijkheid kunnen krijgen om in het land van herkomst de overtreder te achterhalen. Deze methode wordt al met succes toegepast bij parkeerovertredingen en zou ook mogelijk gemaakt moeten worden bij snelheidsovertredingen. Uiteindelijk wil het CDA toe naar Europese afspraken waarin alle lidstaten onderling meewerken aan gegevensuitwisseling en handhaving van verkeersovertredingen.

10. Geen boete, maar taakstraf bij verkeersovertreding in woonwijk

Het CDA pleit ervoor dat verkeersshuften bij een zware verkeersovertreding in een woonwijk er niet meer vanaf komen met (alleen) een boete. Een geldboete is misschien makkelijk te betalen, maar maakt weinig indruk en doet ook niks aan het beschadigde veiligheidsgevoel in de desbetreffende woonwijk. De taakstraf moet erop gericht zijn om ook iets terug te doen aan de wijk waar de schade aangericht is. Dat kan zijn door middel van klaar-over, schoonmaken van verkeersborden en het onderhouden van het groen. Gemeenten die gebruik willen maken van deze hardere aanpak, zullen zelf wel moeten werken aan goed ingerichte wegen. Wegen die uitnodigen om hard te rijden, pak je niet aan door alleen een 30 km bord te plaatsen, maar moet je ook zo inrichten.