

Vergaderjaar 2010–2011

29 398

## Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 245

## VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 29 november 2010

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkzma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD) (voorzitter), Slob (CU), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouweland (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), Huizing (VVD) en Leegte (VVD).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Van Hijum (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Karabulut (SP), Agema (PVV), El Fassed (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), De Boer (VVD), Lodders (VVD) en Van Bommel (PVV).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Rouvoet (ChristenUnie), Van der Staaij (SGP), Arib (PvdA), Çörüz (CDA), Koopmans (CDA), De Roon (PVV), voorzitter, Brinkman (PVV), Vermeij (PvdA), ondervoorzitter, Van Raak (SP), Thieme (PvdD), Gesthuizen (SP), Dibi (GroenLinks), Van Toorenburg (CDA), Peters (GroenLinks), Berndsen (D66), Van Nieuwenhuizen (VVD), Schouw (D66), Marcouch (PvdA), Van der Steur (VVD), Recourt (PvdA), Hennis-Plasschaert (VVD), Helder (PVV) en Taverne (VVD).

Plv. leden: Slob (ChristenUnie), Dijkgraaf (SGP), Bouwmeester (PvdA), Van Bochove (CDA), Sterk (CDA), Dille (PVV), Elissen (PVV), Smeets (PvdA), Kooiman (SP), Ouweland (PvdD), Karabulut (SP), Halsema (GroenLinks), Smilde (CDA), Voortman (GroenLinks), Pechtold (D66), Van der Burg (VVD), Hachchi (D66), Spekman (PvdA), De Liefde (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Azmani (VVD), Bontes (PVV) en Dijkhoff (VVD).

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> en de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie<sup>2</sup> hebben op 11 november 2010 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 13 juli 2010, Planning toezending uitkomsten onderzoek over deelname alcoholafhankelijken aan alcoholslotprogramma (31 896, nr. 13);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 15 juli 2010, inzake verkeersveiligheid landbouwverkeer en begeleid rijden, (29 398, nr. 233);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 16 september 2010, inzake Implementatie Flister, (29 398, nr. 234);**
- **de brief van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties d.d. 4 november 2010 met de reactie op de brief over de besluitvorming implementatie Flister (2010Z15860);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 1 november 2010, inzake Actieplan verbetering verkeersveiligheid motorrijders, (29 398, nr. 241);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 4 november 2010 met de verzamelbrief verkeersveiligheid (29 398, nr. 242);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 november 2010 met vervolg uitvoering motie Roefs (31 700 XII, nr. 40) over de belemmeringen van het gebruik van gehandicaptenvoertuigen (29 398, nr. 244);**
- **de brief van de minister van de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 9 november 2010 inzake Aanvullend onderzoek naar het gevaar van een nuchtere alcoholverslaafde in het verkeer en ervaringen in het buitenland met alcoholverslaafden in het asp (29 398, nr. 243).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Snijder-Hazelhoff

De voorzitter van de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie,  
De Roon

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Sneep

**Voorzitter: Koolmees**  
**Griffier: Israel**

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Sharpe, Dijkma, Slob, Aptroot, De Rouwe, Bashir, Van Gent en Koolmees

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Welkom bij het algemeen overleg over verkeersveiligheid met de minister van Infrastructuur en Milieu. Hartelijk welkom aan de leden van de vaste commissie, aan de minister en aan de mensen op de publieke tribune. Ik stel voor om in eerste termijn een spreektijd van vijf minuten per woordvoerder aan te houden, met één interruptie per persoon, bestaande uit een vraag en een vervolgvraag. Kunt u daarmee leven?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter, ik vind één interruptie wel weinig. Misschien maak ik er wel helemaal geen gebruik van, maar het is een beetje krap.

De **voorzitter**: We zullen kijken hoe het gaat. Vooralsnog houd ik het even zo.

De heer **Aptroot** (VVD): U start heel strak!

De **voorzitter**: Het is inderdaad mijn allereerste keer als voorzitter. Ik moet het dus een beetje in de hand houden. We zullen kijken hoe het loopt.

De heer **Sharpe** (PVV): Voorzitter. Welkom in uw eerste AO als voorzitter. Het lijkt een cliché, maar ik wil er mijn betoog toch mee beginnen: voor onze fractie gaat het vandaag om de vraag hoe de verkeersveiligheid op een effectieve, praktische maar ook maatschappelijk breed gedragen manier te verbeteren valt. Mijn fractie steunt daarom ook het initiatief voor een alcoholslotprogramma (ASP), indien ervoor wordt gezorgd dat alcoholverslaafden, de echt zieke mensen, niet deelnemen aan dit programma totdat zij medisch aantoonbaar genezen zijn. Dat vinden wij erg belangrijk, omdat alcoholisten simpelweg niet achter het stuur tuishoren. Iedere overtreder met een alcoholpromillage in het bloed van 1,3 of hoger direct laten deelnemen aan een ASP is wat ons betreft kort door de bocht. Het zou tekortdoen aan de doelstelling van dit programma, namelijk het terugbrengen van het aantal verkeersdoden. De alcoholverslaafden onder de overtreders worden op deze manier namelijk niet geïdentificeerd en krijgen dus ook niet de behandeling die zij zo hard nodig hebben. In plaats daarvan verdwijnen deze zieke mensen net als alle andere overtreders direct in het ASP, met alle gevaren van dien, en komen daar even ziek weer uit, als ze er überhaupt al aan meedoen. Mijn fractie stelt daarom voor om het voorstel van de minister aan te passen. Zo wordt het mogelijk om middels tijdige identificatie en vervolgonderzoek alcoholverslaafden uit te sluiten van verkeersdeelname. Dit betreft overigens meer dan de helft van de overtreders in de categorie met een promillage boven de 1,8; je hebt het dan over 3 300 mensen. Wij stellen voor een dergelijke uitsluiting te realiseren via een verplichte, medische tweetrapscreening voorafgaand aan deelname aan het ASP. Dit houdt in dat er een pre-screening is via een BAT (Blood Alcohol Test), voor overtreders met een promillage van 1,3 tot 1,8. Voor elke overtreder met een promillage boven de 1,8 is er een medisch-specialistisch onderzoek. Het is dus een soort «search and cure»-methode. De overblijvers kunnen wat mijn fractie betreft rechtstreeks instromen in het ASP en kunnen na

twee jaar weer deelnemen aan het verkeer, uiteraard alleen indien zij succesvol een BAT hebben afgelegd om te laten zien dat ze genezen zijn. Door deze aanpassing krijgt de minister een effectiever instrument in handen om haar ambitie, het terugbrengen van het aantal verkeersdoden naar 500 per jaar, waar te maken. Laten we immers niet vergeten: een kwart van alle dodelijke ongevallen in het verkeer kan worden toegeschreven aan alcoholmisbruik. De vraag aan de minister is dan ook om ons advies in overweging te nemen en de door haar voorgestelde methodiek te herzien.

In het regeer- en gedoogakkoord zijn zwaardere boetes en extra snelheidscontroles aangekondigd om de verkeersveiligheid te verhogen. De invulling van dit beleidsdoel staat wat ons betreft vandaag ook ter discussie. Het doel, het verhogen van de verkeersveiligheid, mag natuurlijk nooit worden nagestreefd op manieren die juist diezelfde verkeersveiligheid in gevaar brengen. Echter, het gebruik van mobiele flitseenheden op onze snelwegen leidt vaak tot levensgevaarlijke situaties. Onlangs zijn twee motorrijders verongelukt als gevolg van het plotseling remmen door een voorganger, die totaal onverwacht een mobiele flitseenheid waarnam op een brede weg waar je op een veilige manier zou moeten kunnen doorrijden. De SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) heeft dit in 2004 reeds onderkend. Zij concludeert in een rapport dan ook dat het zeker de moeite waard is om de effecten van flitsers op de verkeersveiligheid verder te onderzoeken. Is de minister bereid om een dergelijk onderzoek te verrichten en de conclusies daarvan te volgen?

Verder pleit mijn fractie voor het verhogen van de flitsmarge op ons hoofdwegennet van 7 km/u naar 15 km/u. Dit geldt uiteraard niet voor snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom. Mijn fractie gelooft heilig in de stelling: sneller waar het kan en langzamer waar het moet. Wat ons betreft moet de flitsmarge in 30 kilometerzones dan ook naar beneden worden bijgesteld van 7 km/u naar 4 km/u. Zet daar dan zo'n mobiele flitser neer, zodat je ook de hardrijdende scooters in woonwijken kunt pakken.

Omdat de flitsmarge op snelwegen erg laag ligt, wordt er een situatie gecreëerd waarin verkeersdeelnemers zich op een krampachtige manier volledig focussen op hun snelheidsmeters in plaats van ontspannen door te rijden en alerter te reageren op onverwachte verkeerssituaties. Ons verzoek aan de minister is daarom om ons voorstel te volgen en middels het aanpassen van de flitsmarges zoals voorgesteld door onze fractie, een nuttige, praktische bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid in ons land, of daar op zijn minst onderzoek naar te laten verrichten. Tot zover mijn bijdrage in eerste termijn, voorzitter. Ik hoop dat ik binnen de tijd ben gebleven.

**De voorzitter:** Keurig binnen de tijd! De heer Aptroot heeft nog wel een vraag aan u.

**De heer Aptroot (VVD):** Dit wordt mijn eerste, en volgens u dus laatste interruptie, voorzitter.

De VVD is op zich voor zo hard mogelijk laten rijden op de wegen, dus waar het kan 130 km/u, of 110/km/u of 120 km/u. Allemaal best. Wanneer je echter hebt vastgesteld wat maximaal kan, heeft dan een marge van 15 km/u niet als effect dat bij het vaststellen van de maximumsnelheid al rekening wordt gehouden met deze marge; dus dat we de maximumsnelheid op 105 km/u of 100 km/u vaststellen voor trajecten waar je 120 km/u mag rijden? Is het niet gek dat we een soort gedoogbeleid krijgen waarbij 15 km/u te hard wel mag en 16 km/u niet? Misschien moet je er niet te veel over praten – je kunt wel praten over het naar beneden brengen van marges – en het een beetje overlaten aan het verrassings-element van politie en justitie. Dan ben je in ieder geval zo ruimhartig

mogelijk met de maximumsnelheid, maar wee het gebeente van eenieder die daarboven komt, want dan gebeurt er ook wat. Is dat niet veel beter? Is dat niet een duidelijke, strakke lijn: het mag of het mag niet?

De heer **Sharpe** (PVV): Dat is precies mijn insteek. In Oostenrijk is de marge 20 km/u. Ik denk dat 15 km/u vrij redelijk is. Als je het zou verhogen naar 15 km/u is er absoluut geen twijfel mogelijk dat mensen die daar overheen gaan, echt veel te hard hebben gereden. Nogmaals, ik weet dat het niet op de agenda staat van vandaag, maar wij zijn voorstander van sneller waar het kan en langzamer waar het moet, aangeduid middels matrixborden. Wij vinden dat als het sneller kan, ervoor gezorgd moet worden dat mensen niet op de snelheidsmeter gaan rijden. Dat is een punt van aandacht: je ziet bij trajectcontroles vaak dat mensen met precies 80 km/u op hun snelheidsmeter blijven rijden. Het verkeer stroomt zo niet door en mensen gaan vol op de rem als ze denken er net iets overheen te zitten. Ik heb dus het gevoel dat mijn voorstel de verkeersveiligheid wel degelijk ten goede komt.

De heer **Bashir** (SP): De maatregel om 130 km/u te rijden op snelwegen lijkt fantastisch. Ook wij houden van lekker doorrijden. Het moet echter wel verantwoord kunnen. Is de heer Sharpe met mij van mening dat we pas moeten overgaan op 130 km/u als we zeker weten dat de verkeersveiligheid hierdoor niet in het geding komt, maar dat het veilig en verantwoord kan en er ook niet te veel kosten aan verbonden zijn, bijvoorbeeld kosten voor het verlengen van invoegstroken?

De heer **Sharpe** (PVV): Daar heeft de heer Bashir gelijk in. Als ik het goed heb, heeft het kabinet als insteek om eerst te bekijken waar het harder kan, voordat het werkelijk wordt ingevoerd. Wij zijn geen voorstander van het onmiddellijk, vanaf vandaag, overal invoeren van 130 km/u. Daar is overigens ook nooit sprake van geweest. Nogmaals: sneller waar het kan, langzamer waar het moet.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Het decembernummer van het ledenblad van de Fietsersbond ging over scooteroverlast. Dat is een fenomeen dat hand over hand toeneemt. Helaas is de verkeersveiligheid in gevaar door overlast van een deel van de scooterrijders. Het zijn vooral jongeren die zich op onverantwoorde manier op opgevoerde scooters een weg door het verkeer banen. De schrik slaat je soms om het hart wanneer je ziet welke risico's er genomen worden: kinderen op straat die amper weten te ontsnappen, fietsers die in het gedrang komen, etc. Mijn fractie wil dat de minister een scherper lik-op-stukbeleid gaat voeren tegen scooteroverlast. Ons voorstel hiertoe bestaat uit drie elementen. Allereerst willen wij dat het principe «twee keer fout is einde verhaal» wordt ingevoerd. Dat betekent dus dat als tweemaal een zware overtreding wordt begaan, men een rijontzegging krijgt en de scooter in beslag wordt genomen en in de shredder wordt verbouwd tot een mooi pakketje. Daarnaast willen we dat bij lichte vergrijpen eerder hoge boetes worden uitgedeeld.

Het tweede punt van ons voorstel betreft de link die er helaas is met de georganiseerde criminaliteit. Er worden meer scooters dan personenauto's gestolen. Helaas worden scooters ook dikwijls gebruikt voor overvallen en straatroof. Een brede aanpak om de voertuigcriminaliteit op dit punt aan te pakken is aan te raden. Wij vragen de minister of zij samen met haar collega van Veiligheid en Justitie met de VNG kan gaan praten om werk te gaan maken van niet alleen de aanpak van de voertuigcriminaliteit, maar ook bijvoorbeeld het minder toegankelijk maken van winkelgebieden voor scooters.

Het derde punt van ons voorstel betreft de positie van snorscooters op het fietspad. Eerder heeft de ambtsvoorganger van deze minister, minister

Eurlings, bij een initiatiefnota Fietsen in Nederland een tandje erbij, van de huidige collega van de minister de heer Atsma, toegezegd de Kamer schriftelijk te zullen informeren over dit fenomeen. Hoe staat het nu precies met het onderzoek naar de problemen met snorfietzen op het fietspad? Zijn er mogelijkheden om tot een landelijke regeling te komen waarbij snorfietzen vaker van het fietspad worden geweerd? Daar zitten ook nadelen aan, namelijk verschillende snelheden, maar er zijn helaas heel erg veel opgevoerde snorfietzen op het fietspad en door het verschil in snelheid is daardoor het risico voor de fietser te groot. Ik krijg hier graag een reactie op. Wanneer komt het onderzoek naar de Kamer? Bij mijn weten is het immers klaar.

De heer **Sharpe** (PVV): Wij zijn geen voorstander van het verwijderen van snorfietzen van de fietspaden om ze tussen het autogeweld te plaatsen. Is het een idee om de snelheden te beperken, middels de wet, ofwel middels strakkere handhaving?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Met het laatste ben ik het zeer eens. Ik denk dat handhaving hier een heel groot probleem is, want wanneer iedereen zich houdt aan de beoogde snelheid op het fietspad, zou het probleem wellicht minder groot zijn. Je kunt ook een breder fietspad creëren – met fietspaden kan beleid worden gevoerd – zodat er aparte stroken mogelijk zijn, voor de iets langzamere en de iets snellere fietsers. We kunnen daarover nadenken, maar ik ben het eens met de heer Sharpe dat meer wegen naar Rome leiden. Ik wil vooral het probleem aan de orde stellen. In het blad van de Fietsersbond vallen de verhalen van fietsers over dit probleem na te lezen. We moeten niet achteroverleunen, want de huidige situatie is te gevaarlijk.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben zeer tevreden over de manier waarop mevrouw Dijksma de scooterproblematiek aan wil pakken. Ik zou zeggen: laten we er de schouders onder zetten. Ik sta wel even stil bij het punt twee keer fout is uit. «Twee keer geel is rood», heb ik de afgelopen jaren vaak geroepen. Toen was de PvdA daar nooit voor. Nu is mevrouw Dijksma daar wel voor. Dat vind ik winst. Is zij echter ook met mij van mening dat deze regel niet alleen moet gelden voor jonge scooterrijders die overlast veroorzaken? We hebben helaas ook een probleem met jonge automobilisten die in een vergelijkbare categorie zitten. Ook zij veroorzaken veel overlast. Durft de minister de lijn met mij door te trekken – dan kunnen we samen optrekken – zodat we toegaan naar een systeem waarbij geldt: twee keer geel is rood? We hebben nu een puntenrijbewijs voor jongeren waarbij drie keer geel rood is. Het voorstel van mevrouw Dijksma en mijn oude voorstel zou betekenen dat we dat omturnen tot tweemaal geel is rood. Of je nou een jonge automobilist bent of een nieuwe scooterrijder, als je twee keer een grove overtreding begaat, ben je je papiertje kwijt. Steunt mevrouw Dijksma dit voorstel?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De heer De Rouwe heeft in mij een goede bondgenoot. Ik zal in allereerste zin ja antwoorden op zijn vraag. Ik zal ook uitleggen waarom. Wat misschien niet iedereen weet, is dat ik toen minister Peijs nog aan verkeersveiligheid werkte, al een initiatief heb ingediend om überhaupt tot het puntenrijbewijs te komen. Ik vind het van groot belang dat we op dit punt een strak en consequent beleid voeren. Als je tegen jonge mensen die op scooters overlast veroorzaken en andere weggebruikers in gevaar brengen, zegt «na twee zware overtredingen is het einde verhaal», zie ik geen enkel inhoudelijk argument waarom dit niet zou gelden voor jonge automobilisten. Met de heer De Rouwe hoor ik hier graag een reactie op van de minister.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zou mevrouw Dijkma willen zoenen, maar dat doe ik maar niet ...

De heer **Aptroot** (VVD): Kunnen we even schorsen, voorzitter?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zal mij diplomatieker uitdrukken, voorzitter, ik liet mij even wat gaan. Ik ben zeer blij met deze steun van mevrouw Dijkma, die betekent dat er een meerderheid mogelijk is om nu eindelijk door te pakken bij jonge bestuurders die overlast veroorzaken. Ik zal de champagne niet ontkurken, want dan geef ik een slecht voorbeeld, maar ik ben zeer tevreden met de toezegging van mevrouw Dijkma en kijk uit naar de reactie van de minister nu we dit mogelijk eindelijk kunnen doorvoeren.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Voorzitter, ik onthoud mij van verder commentaar om niet nog meer gedoe te veroorzaken.

Wat zijn de mogelijkheden om scooterbegrenzers en de handel daarin aan te pakken? Voor nog geen € 15 kun je zo'n begrenzer aanschaffen en een sms ontvangen als er ergens een rollerbankcontrole is. Het moet niet gekker worden. Hetzelfde geldt voor een website die mensen waarschuwt voor alcoholcontroles. Ik vind het werkelijk schandalig dat er een website is waar automobilisten op voorhand gewaarschuwd worden dat ze mogelijk in een alcoholfuik rijden. Persoonlijk vind ik dat toch anders dan al die waarschuwingen voor flitspalen, hoewel ik ook die afkeur. Er zit echt een verschil tussen. Ik vraag de minister wat hieraan te doen valt. Mijn volgende punt betreft het alcoholslot. Ook hierover is veel discussie geweest. Eigenlijk kan ik in dezelfde bewoordingen als de heer Sharpe van de PVV zeggen dat mijn fractie het op het punt van de aanpak van alcoholverslaafden niet eens is met het voorstel van de minister. Wij zijn van mening dat alcoholverslaafden niet thuishoren in het verkeer. De wijze waarop het alcoholslot nu wordt ingevoerd, zorgt ervoor dat een te grote groep alcoholisten toch deel blijft uitmaken van het verkeer. Ook wij willen dus dat de minister haar voorstel op dit punt aanpast. Dat betekent dat wij ervoor pleiten dat de groep niet-gediagnosticeerden kleiner wordt en dat iedereen die meer dan 1,8 promille alcohol in het bloed heeft, sowieso een medische test ondergaat. Ik zeg de minister er maar meteen bij dat vragenlijsten niet werken bij verslaafden. Wat denkt de minister zelf dat een verslaafde zal zeggen als hem gevraagd wordt of hij verslaafd is? Het probleem van een verslaafde is nou juist vaak dat hij in een ontkenning-fase zit. Ik vind echt dat op dit punt het advies van de Nederlandse Vereniging voor Psychiatrie moet worden gevolgd. Dat betekent dus meer medische keuringen, meer mensen daarmee uit het systeem halen en hun geen alcoholslot maar een rijontzegging geven. Als handhaving een probleem is, moet je het harder aanpakken. De minister heeft al onderzoek gedaan. Het probleem van handhaving geldt kennelijk ook voor mensen die te hard rijden, een rijontzegging krijgen en toch rustig weer in de auto stappen. Als de minister daar ontevreden over is, zou ik zeggen: handel! Over het landbouwverkeer valt ook het een en ander te melden, maar ik weet dat de heer Slob daar iets over gaat zeggen. Dat doet hij ongetwijfeld mede namens mijn fractie.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wist dat er een linkse alliantie in de maak is, maar dit ...

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Die alliantie is zo breed, dat zelfs de heer Aptroot het er nog benauwd van gaat krijgen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik kom straks te spreken over de alliantie rond de trekkers.

Iedere verkeersdode of gewonde is er een te veel. Ik denk dat de politiek eensgezind is in het idee dat we er alles aan moeten doen om het aantal slachtoffers, dat helaas ieder jaar weer hoog is, terug te dringen. Over dat doel zijn we het eens, over de weg ernaar toe en de middelen om dat doel te bereiken kunnen we misschien wat discussie voeren. Ik heb de afgelopen jaren echter vaak gemerkt dat we redelijk eendrachtig hierin kunnen optreden. Ik loop een paar punten langs die ik namens mijn fractie onder de aandacht wil brengen.

Ten eerste kom ik te spreken over de opmerkingen die zijn gemaakt over scooteroverlast en hoe die aan te pakken. Ik sluit mij aan bij de gedoogcoalitie van het CDA-plan om daar verder stappen in te zetten. Ik denk dat het goed is om dat met elkaar te doen. Ik vraag wel aandacht voor het toenemend aantal fietsers in Nederland. Op zich is het een heel plezierige ontwikkeling dat er meer fietsers komen. Ik heb gisteren begrepen dat de minister verantwoordelijk is voor het gehele fietsbeleid. Er is de afgelopen maanden ontzettend veel gefietst. Ook de verkoop van fietsen is heel hoog geweest; ondanks de crisis is het echt booming. Door BOVAG geïnitieerd onderzoek wijst uit dat er in acht maanden tijd 157 000 sportieve fietsen verkocht zijn en 22 000 racefietsen.

We zien echter wel dat er problemen op de fietspaden ontstaan. Problemen ontstaan met name als er grote groepen toerfietsers en recreatieve fietsers samen zijn. Hun snelheden verschillen nogal. Daar hebben we de afgelopen maanden helaas ongelukken mee zien gebeuren, een enkele keer zelfs met dodelijke afloop. Ik vraag de minister om hierop in te gaan. Mijn fractie stelt voor om het Belgische model te volgen, waarbij grotere groepen toerfietsers – de grens in België is 15 tot 50 – van de fietspaden af moeten en op de weg mogen fietsen. Voor groepen boven de 50 fietsers geldt de bepaling dat er volgauto's moeten zijn. Ik denk dat we met deze maatregel een groeiend probleem op een heel effectieve manier kunnen aanpakken. Ik krijg graag een reactie van de minister.

Zo'n 10% van de verkeersdoden is motorrijder. De minister wil dat de rijopleiding verbeterd wordt. Dat lijkt mijn fractie een prima plan. De plannen voor de verbetering van de weginrichting vinden wij echter nog niet erg concreet. Ik lees dat de minister de richtlijnen van CROW wil actualiseren. Dat is op zich goed, maar duurt wel heel erg lang, want dat is pas gereed in 2012. Kan het niet eerder gebeuren?

Er zijn ook vaak problemen met gevaarlijke belijning. Ik vraag de minister om gemeenten het signaal te geven dat zij daar beter op moeten letten. Dat kan heel veel schelen voor de veiligheid van motorrijders.

We weten ook dat in 2009 60 km motorvriendelijke geleiderail is geplaatst door Rijkswaterstaat. Ik ben benieuwd wat het target van de minister is voor het komende jaar. Ik denk dat we wel met deze geleiderail door moeten gaan. Ook dat kan slachtoffers schelen. De minister weet dat als er wat gebeurt, het bij motorrijders vaak om heel ernstige ongelukken gaat.

Ik vraag aandacht voor de scootmobiel. De achteruitkijkspiegel wordt weliswaar verplicht voor deze voertuigen, maar pas per 1 januari 2012. Kunnen dit soort dingen niet gewoon sneller? De veiligheid is er immers mee gemoeid. Kan de minister zich ervoor inzetten om de ingangsdatum met een halfjaar te vervroegen? Zou zij ook met de verzekeraars in gesprek willen gaan om hen te verleiden scootmobielrijders cursussen te laten volgen? Ze zijn er wel mee bezig, maar ook dat zou een behoorlijke duw kunnen krijgen.

Dan kom ik op het alcoholslot. We zijn blij dat de invoering er gaat komen. Daar hebben we ook in de tijd van minister Peijs al over gesproken, toen deze minister nog staatssecretaris was. Mooi dat de minister het verder kan oppakken. Ik sluit mij aan bij de vragen die zijn gesteld over de alcoholverslaafden. We moeten niet een bepaalde doelgroep erbuiten houden. Ik vraag de minister ook of zij na wil gaan of automatisch wordt



doorgeven door de politie aan het CBR wanneer iemand in beschonken staat is aangehouden. Ik begrijp dat dat de bedoeling is, maar mijn fractie vraagt zich af of het altijd gebeurt. Het is van belang dat die informatie daar echt terechtkomt. Het zou mooi zijn als er een automatisch systeem komt dat dat mogelijk maakt.

Dan kom ik op het landbouwverkeer. De heer Aptroot was verbaasd over de coalitie maar er ligt nog een motie, medeondertekend door PvdA en GroenLinks. De motie betreft de discussie over het advies van de commissie-Peijs. We hebben belangrijke stappen gezet. De discussie over de invoering van een kenteken dan wel een snelheidsbordje dan wel een herkenningsplaat is nog niet afgerond. Dat betreft dus ook mijn aangehouden motie over de herkenningsplaat. Ik heb de motie aangehouden omdat er vragen waren bij wat ik maar de coalitiepartijen noem – ik schaar de PVV daar gemakshalve ook onder – of dit wel de juiste weg was. Inmiddels ligt er een rapport van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid. Dat gaat nog veel verder dan wat ik mijn motie bepleit. Ik vraag de minister om met dit rapport in de hand, zij kent het ongetwijfeld, te reflecteren op mijn motie en op de vraag of het toch niet van belang is – ik zeg het ook tegen de coalitiepartijen – dat we met elkaar hierin een stap zetten. Het minste wat ik de minister wil vragen, even los van mijn motie, is het volgende. Met name Friesland en Zeeland vragen voortdurend of ze hiermee aan de slag mogen. Misschien kunnen we dat even loskoppelen van de discussie over de motie, als we daar niet helemaal uitkomen. Zou de minister die provincies in ieder geval de ruimte kunnen bieden om als een soort proeftuin te fungeren voor het werken met een provinciale ontheffingsplaat en daarmee ervaring op te doen? Ik weet dat er een brief is van de provincie Friesland over dit onderwerp. Op basis van de ervaringen kunnen we misschien voor de rest van het land een besluit nemen. Het is echt van belang. Ik verwijs ook naar de slachtoffers bij het tractorrijden in Biddinghuizen, want het is echt heel gevaarlijk, veel gevaarlijker dan we vaak denken.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik begin met het landbouwverkeer. We hebben recent al een AO gehad en een plenaire afronding. Het is duidelijk dat wij akkoord zijn met het onderscheid tussen 20 km en 40 km en dat wij niet voor kentekeningen gaan. Ook zo'n ellendig ongeval als laatst heeft plaatsgevonden was niet anders geweest als er een kenteken zou zijn geweest. In combinatie met het aangescherpte trekkerrijbewijs denken we dat we een goede stap zetten en niet moeten proberen om alles meteen maar te regelen als het misschien niet nodig is. Met betrekking tot de gehandicaptenvoertuigen heb ik dezelfde opmerking ...

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter, u begrijpt dat ik enigszins teleurgesteld ben over de gemakkelijke wijze waarop het rapport van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid aan de kant wordt geschoven door de heer Aptroot. Er ligt een heel indringend verzoek van Zeeland en Friesland om in ieder geval een pilot te houden waaraan op vrijwillige basis kan worden deelgenomen zodat zichtbaar is hoe groot de belangstelling is. Dat wil de heer Aptroot toch niet blokkeren?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wil niet elke pilot maar mogelijk maken. Alle fracties hebben recent standpunten ingenomen om een aantal stappen te zetten. Wij willen eerst bezien hoe dat gaat. Eerlijk gezegd: de ongelukken zijn niet afhankelijk van het feit of er al dan niet kentekening is, maar van het feit of iemand zijn trekkerrijbewijs heeft gehaald, zich goed gedraagt etc. Wij zien de grote vooruitgang van een pilot dus niet, maar wel alle extra lasten die zo'n pilot oplevert voor de agrarische sector.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De heer Aptroot zegt dat we de discussie al hebben gevoerd. Nadat wij in de Kamer die discussie hebben gevoerd, is het rapport van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid nog verschenen. Is mijn conclusie juist dat dat rapport naar mening van de heer Aptroot geen enkele toegevoegde waarde heeft voor de discussie die wij met elkaar gevoerd hebben?

De heer **Aptroot** (VVD): De conclusie is in ieder geval dat het rapport niet zulke nieuwe informatie bevatte dat we ons standpunt moeten aanpassen. Het lag in lijn met het rapport van de commissie-Peijts. We zijn altijd bereid om ons standpunt aan te passen. Dat gebeurt ook regelmatig, als we nieuwe informatie krijgen, maar dit is niet zo nieuw dat we zeggen dat het anders moet.

Dan kom ik nu toch op het onderwerp van de gehandicaptenvoertuigen. Daarover kan ik vreugdevol meedelen dat de VVD-fractie hetzelfde standpunt heeft als de fractie van de ChristenUnie. Wij zien dat het spiegeltje heel belangrijk is. Als het belangrijk is en heel weinig kost, waarom dan wachten tot 1 januari 2012? Waarom kunnen we niet zorgen dat binnen een paar maanden iedereen verplicht is zo'n ding erop te schroeven? Het is een kwestie van een beperkt aantal euro's. Als de veiligheid ermee wordt vergroot, moeten we het doen. Ik hoor hier graag de reactie van de minister op.

Dan kom ik toe aan het punt van de verkeersveiligheid van motorrijders. Ook op dit punt sluit ik mij aan bij hetgeen de heer Slob zei. Vaak kunnen we het wel eens worden ... Wij vinden dat er weinig aandacht is voor de infrastructuur en voor een veilige vangrail voor motorrijders. Wij zien dat op allerlei plaatsen in het land de vangrail wordt vervangen, maar niet door geleiderails die veilig zijn voor motorrijders. Het kost goudgeld om deze in het hele land te vervangen, dus dat zal ik niet zeggen, maar als er toch vervangen wordt, laten we dat dan gelijk doen.

Dan kom ik op het alcoholslotprogramma. Wij zijn na heel veel aarzeling akkoord gegaan met het wetsvoorstel, maar we zijn er net als de collega's niet gelukkig mee. Wij willen helemaal niet aan het programma beginnen als wij andere zaken niet eerst goed hebben geregeld. In lijn met de collega's willen wij dit systeem niet voor mensen met een idiote hoeveelheid alcohol op, mensen die verslaafd zijn of mensen die bij herhaling in de fout gaan. Dan moeten wij het rijbewijs maar innemen. Sommigen moeten ook medisch gekeurd worden. Nadat zij goedgekeurd zijn en als het weer verantwoord is, moeten zij maar opnieuw het rijbewijs halen. Wij zouden kunnen kijken of wij aanvullend daarop nog met een alcoholslotprogramma gaan werken, als dat allemaal geregeld is en alleen als wij zekerheid hebben dat het werkt. Ik heb ook steeds gezegd dat wij er niet van overtuigd zijn dat het niet makkelijk te omzeilen is. Als je namelijk iemand anders in de auto meeneemt die voor het starten blaast en tijdens de rit nog een keer blaast, dan zegt het systeem: goed. Als het zo makkelijk te omzeilen is, dan geeft het schijnveiligheid. Dan moet je er niet aan beginnen.

De snelheidscontroles. Wij zijn er niet voor om de marge meteen naar 15 km/u te verhogen. Maximumsnelheden moeten zo royaal mogelijk maar wel reëel worden vastgesteld. Wij zijn er wel voor dat overtreders op alle terreinen in het land hard worden aangepakt, of dat nou mensen zijn die rennen trappen in de wijk of idioot hard op de wegen rijden. Maar de aandacht van politie en justitie is veel te veel gericht op een paar kilometer te snel op snelwegen terwijl het in woonwijken veel gevaarlijker is. Daar vallen veel meer gewonden en doden. Wij zouden een verandering van de aandacht willen. Op autosnelwegen vallen jaarlijks zo'n 500 ziekenhuisgewonden, in woonwijken meer dan 5 000, het tienvoudige. Wij moeten de aandacht dus veranderen. Is de minister bereid met haar collega van Justitie te praten om de aandacht anders in te richten?

Tot slot kom ik op het punt waar ook collega Dijkstra van de Partij van de Arbeid over heeft gesproken. Wij zien dat probleem ook. Overigens is er bij snorfietzen wel een marge van 9 km/u. Pas vanaf 34, 35 km/u wordt bekeurd. Wij vinden het prima als mensen scooters of bromfietsen gebruiken maar als ze opgevoerd zijn, dan moeten we daar maar een pakketje van maken, een kreet die de PvdA gebruikte. Mensen die herhaaldelijk overtredingen begaan, moeten wij hard aanpakken. Maar op zich is het gebruik van deze voertuigen hartstikke goed. Het is goed dat niet iedereen in de bus stapt of in de auto. Degenen die veel overtredingen begaan, moeten wij echter hard aanpakken. Is de minister daartoe bereid?

Wil de minister versneld de nieuwe euronorm invoeren? Wij zijn niet voor verdergaande Europese regelgeving maar er komt toch een nieuwe Europese norm waarmee het geluid en de uitstoot van scooters en brommers wordt aangepakt. Waarom zouden wij die in Nederland niet wat eerder invoeren? Daar gaat namelijk een groot deel van de klachten van de mensen over. Ze hebben niks tegen brommers, scooters en snorfietzen maar wel tegen dat enorm harde geknetter en de stank die ze veroorzaken. Is de minister bereid wat toch van Europa moet, versneld in Nederland in te voeren?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Het onderwerp verkeersveiligheid is heel frequent in deze commissie aan de orde geweest. Wij hebben de afgelopen jaren heel flinke slagen gemaakt in Nederland wat betreft de daling van verkeersslachtoffers. Als ik kijk naar de brieven van de minister, dan zie ik dat die inzet onverminderd door blijft gaan en dat waardeer ik. Nederland is een heel verkeersveilig land. Wij hebben het hier over heel veel regels en wij zitten er soms heel diep in, tot in de details maar juist omdat wij er heel diep in zitten en er heel veel tijd aan besteden, zijn wij koploper in de wereld. Dat is terecht want 800 doden zijn nog altijd 800 familiedrama's per jaar. Dat zijn twee vliegtuigen vol met mensen die per jaar neerstorten. Tijdens dit overleg zijn veel verschillende onderwerpen aan de orde. Ik kan ze helaas niet allemaal behandelen. Daarmee doe ik niet altijd recht aan de mensen die ons terecht veel brieven schrijven. Maar dat dit onderwerp ons allen in het hart zit, mag duidelijk zijn na vandaag.

Ik wil dichtbij beginnen: bij de woonwijken. Daar is al wat over gezegd en geschreven. Het afgelopen jaar heb ik een aantal voorstellen gedaan om te bekijken of wij in de woonwijk meer veiligheid kunnen brengen onder andere met de introductie van een keurmerk Veilige woonwijk. Ik dank de minister zeer dat zij in haar recente brief schrijft dat initiatief over te nemen. Ik denk dat het heel goed is omdat men juist in woonwijken heel vaak geconfronteerd wordt met de veiligheid dicht bij huis en omdat op dat gebied nog altijd heel veel te winnen is.

Eén punt wil ik expliciet aan de orde stellen. Ik kreeg de afgelopen weken veel reacties van mensen in de zin van: wij hebben een probleem met onze gemeente en politie want er wordt in onze wijk hard gereden en de politie zegt dat de wijk niet goed is ingericht terwijl de gemeente zegt dat de politie maar moet handhaven. Ik ben geschrokken van het aantal reacties dat ik daarop heb gekregen in de mail. Heel veel mensen worden van het kastje naar de muur gestuurd door gemeenten en politie. Die verwijten elkaar dat de ander iets moet doen. Hoe lang moeten wij hiermee doorgaan, minister? Dit is voor burgers heel frustrerend. Zou de minister dit onderwerp met haar collega willen bespreken en antwoord willen geven op de vraag wie er gelijk heeft? Hoe moet een weg ingericht zijn voordat de politie wil handhaven? Welke handvatten kunnen wij aan gemeenten geven? Misschien heeft dat ook een verband met het keurmerk. Het is zelfs zo gek dat er in Leeuwarden het afgelopen halfjaar een nieuwe wijk is opgeleverd waar een paar miljoen is gestoken in

infrastructuur en daar zegt de politie: wij gaan hier niet handhaven omdat de wijk niet goed is ingericht.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat klinkt mij allemaal wel sympathiek in de oren maar bent u dan van mening dat de maximumsnelheid in woonwijken, waar nu nog vaak 50 km/u mag worden gereden, sneller terug zou moeten naar 30 km/u? U hebt het zelf over de straatinrichting. Vindt u ook dat die inrichting met drempels, plantenbakken, smallere rijstroken en dat soort zaken, net zo belangrijk is? Wilt u dat dan ook gaan regelen? Met name die 30 km/u in de woonwijken en een goede inrichting helpen meer dan in elke straat een camera of een politieagent.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben het met mevrouw Van Gent eens. De infrastructuur is het meest bepalend voor hoe veilig een wijk is. Daarom stel ik dat keurmerk voor want dan kun je aan de hand van een meetlat kijken waar je staat. Maar het een sluit het ander niet uit. Als je wijken goed inricht en mensen dan nog de fout ingaan, dan moeten wij hen harder aanpakken. U hebt echter gelijk als u zegt dat het aan de infrastructuur ligt. Als u vraagt of het CDA hier centraal in Den Haag ook gaat regelen dat er meer 30 kilometerzones komen, dan zou ik dat wel willen maar dat is niet de taak van de centrale overheid. Wij hebben in het regeerakkoord afgesproken: je gaat erover of je gaat er niet over. Dat steun ik van harte. Dit is een taak van gemeenten. Alleen krijg ik nu op mijn bordje dat veel bewoners zeggen: ik word van het kastje naar de muur gestuurd door de politie, die wij centraal willen aansturen, en de gemeente die zaken niet op orde heeft. Dat is meer het punt waar het over gaat maar bij de infrastructuur liggen de grootste oplossingen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): U hebt het ook over de inrichting van de wijk. Dan heb je het dus ook over asfalt of klinkertjes, drempels, smallere rijstroken en ga zo maar door. Als u daarover begint, dan begrijp ik niet dat u vervolgens zo afwijzend doet over van 50 naar 30 km/u. Dat is namelijk een belangrijk punt voor de verkeersveiligheid in woonwijken. Als u het dus hebt over de klinkertjes en het gaat over die 30 km/u, dan moet u niet terugkrabbelen. Hoe staat u daar nou echt in?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik krabbel vooruit want ik wil slagen maken, alleen wil ik hier ook een eerlijke discussie voeren over de vraag wie daar uiteindelijk over gaat. Als GroenLinks vandaag voorstelt dat wij voortaan centraal in Den Haag gaan bepalen waar een 30 kilometerweg komt, dan zie ik straks graag de amendementen en de moties daarover maar ik heb aangegeven dat wij daar niet over gaan. U suggereert nu dat ik daar wel over moet gaan omdat ik daar een mening over heb maar mijn mening gaat over het feit dat mensen van het kastje naar de muur worden gestuurd. Dat agendeer ik hier vandaag en daar schaam ik mij geen seconde voor.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb niet gevraagd of u zich niet schaamt. Dat is een heel andere discussie. Het gaat mij om het volgende. Als je hier begint over de herinrichting van de straat, wat ik een goed punt vind, dan wil ik ook dat u kunt aangeven: het CDA vindt ook dat het van belang is dat in woonwijken van 50 naar 30 km/u gegaan wordt. Dat wil ik gewoon van u horen. Is het ja of nee?

De heer **De Rouwe** (CDA): Natuurlijk vind ik dat, alleen ga ik daar niet over.

Voorzitter. Ten eerste wil ik dus een keurmerk voor woonwijken. Ten tweede wil ik graag een reactie hebben op de manier van straffen. Nu krijgen mensen vaak boetes terwijl mensen die schade aanrichten in hun wijk door zich asociaal te gedragen, die zich schuldig maken aan heel

grote overtredingen, daar ook een taakstraf voor zouden kunnen krijgen. De vraag van de PVV en de VVD of je meer kunt controleren in de woonwijken, steun ik. Ik ben benieuwd wat de minister daarvan zegt. Het alcoholslot. Ik sluit mij aan bij al diegenen die grote twijfels hebben over de vraag of verslaafden wel aan het programma mee moeten doen. Mijn voorstel is conform wat wij nu in Nederland doen: vanaf 1,8 promille naar de psychiater. Als hij aangeeft dat die persoon in nuchtere toestand niet geschikt is, dan geldt dat ook voor een alcoholslot. Wij zijn een groot voorstander van het alcoholslot maar vinden dat wij een pas op de plaats moeten maken in het streven al die mensen in het programma te doen. Er is op dit moment een experiment gaande in Friesland. Jawel, weer Friesland. Dat is een goed experiment. Ik wil best de uitkomsten daarvan afwachten maar op dit moment zeg ik: het alcoholslot snel invoeren maar niet voor alcoholverslaafden.

Ik deel de opvattingen over de sms-actie, het initiatief van mensen om geld te verdienen aan het waarschuwen van anderen voor alcoholcontroles. Ik zit mij ook af te vragen hoe wij dat kunnen aanpakken. Ik wil de minister om een reactie vragen, misschien alleen al om een uitspraak. De politiek gaat misschien niet altijd over alle zaken maar mag daar wel een mening over hebben. Ik denk dat het een heel verwerpelijke actie is om op een commerciële manier geld te verdienen aan het beter in het verkeer naar huis begeleiden van alcoholisten. Het is een schande dat dit plaatsvindt.

Deze Kamercommissie heeft al vaak gesproken over de flister, de eenvoudige techniek in wagens waarmee hulpverleners zoals politie- en brandweermannen mensen op de weg kunnen waarschuwen over de radio. Wij hebben met de voorgaande minister de volgende duidelijke afspraak gemaakt. Als het kan en het verkeersveilig is, ben ik voor. Daarom hebben wij een onderzoek laten doen. En wie schetst mijn verbazing? Het voorgaande kabinet in de persoon van mijn partijgenoot mevrouw Bijleveldt, maar dat terzijde, heeft in een brief geschreven: ik stop ermee, het kost geld en het is niet aangetoond dat de aanrijtijden korter zijn. Ik kan al die argumenten een voor een van tafel vegen. Het onderzoek is nooit bedoeld om te kijken of de aanrijtijden korter zijn, al is dat wel de verwachting. Het doel van het onderzoek is duidelijk met de voorgaande minister afgesproken: laten wij kijken of het verkeersveilig kan. De conclusies zijn duidelijk: het kan. Het argument van de kosten is een flauwekulargument want de zorgverzekeraars hebben aangegeven die te willen betalen. De regering hoeft dus niet bang te zijn dat de rekening hierheen komt. Met andere woorden, ik wil ervoor pleiten om de flister in te voeren. Anders wil ik daar een Kameruitspraak over vragen.

De **voorzitter**: Kunt u tot een afronding komen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat zal ik doen. Het is goed dat er een plan van aanpak ligt inzake de voorstellen over motorrijders maar er zit één addertje onder het gras, namelijk de derde richtlijn rijbewijzen. Daarin wordt al een voorschot genomen op hoe de minister een en ander ziet. Ik zou daar toch nog een keer apart over willen spreken. Ik ben niet op voorhand al akkoord met die voorstellen want ik wil daar graag nog een keer naar kijken.

Wij hebben het gehad over de scooteroverlast. Mijn steun voor een en ander heb ik al gegeven. Het is fijn dat wij nu kunnen doorpakken door zaken rond het rijbewijs strenger aan te pakken. Maar één ding vind ik vreemd. Wij hebben het vandaag gehad over de marges waarmee je zaken controleert. Op dit moment zijn de marges voor scooterrijders voor het beboeten hoger dan voor automobilisten. Ik vind dat niet kunnen. Ik wil de minister vragen om eens samen met haar collega op een rij te zetten welke marges gehanteerd worden bij het beboeten. Het zou de omgekeerde wereld zijn als scooterrijders, waar wij heel veel overlast van

hebben en verhoudingsgewijs veel meer slachtoffers bij hebben, een vrijbrief hebben om harder te rijden. Ik wil daar graag een reactie op hebben.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Mijn vraag gaat niet over scooters. Omdat de heer Slob en ik gezamenlijk optrekken op het punt van landbouwvoertuigen, wil ik weten of u het uw mooie provincie Friesland gunt om een experiment te mogen starten met een provinciale ontheffingsplaats.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zie gedeputeerde Adema op de tribune zitten. Hij heeft al veel gedaan op het gebied van verkeersveiligheid en ook veel experimenten naar het noorden geslept. Daar heb ik hem af en toe bij geholpen. Maar het voorstel dat hier voorligt, is wat minder spannend dan het lijkt. Wij zijn immers met de minister overeengekomen dat wij allemaal vinden dat er problemen zijn met het landbouwverkeer. De Kamer is overeengekomen de rijbewijzeisen te willen aanpakken, iets aan de herkenbaarheid te willen doen en iets te willen doen aan het probleem dat ook in de provincie Friesland aan de orde is, namelijk de snelheid. De conclusie van de voorgaande minister en ik denk ook deze is: ik ga daar in mee en vind dat het landbouwverkeer op bepaalde plaatsen iets harder kan, namelijk 40 km/u. Verder vinden wij allemaal – daar hoeven wij niet in te polariseren – dat trekkers herkenbaar moeten zijn. Alleen valt mijn afweging bij het bord met de aanduiding 40 km, dat landbouwverkeer moet voeren. Daarmee laten die voertuigen aan de buitenkant zien dat ze harder kunnen. De discussie tussen u en mij gaat een beetje over de vraag of dat bord een kenteken moet zijn of een bord met de aanduiding 40 km. Mijn fractie heeft altijd gezegd: laten wij in dit land, juist vanwege de administratieve lasten en de keuringen, eerst maar in den brede gaan experimenteren om te bekijken of wij met het herkenningsbord 40 km/u kunnen rijden. Overigens mag Friesland daar wat mij betreft in vooroplopen. Als het niet werkt of niet goed is, wil ik daarna best kijken of wij daar die hele administratieve rompslomp voor in de plaats moeten brengen. Alleen zie ik op dit moment niet de meerwaarde van een kenteken boven een duidelijk herkenningsbord, u wel? Het komt op hetzelfde neer behalve dat het herkenningsbord van 40 km heel veel geld bespaart in de sector. Het is evenmin aangetoond dat het leidt tot minder slachtoffers. Dat zegt CROW ook duidelijk.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik bevind mij klaarblijkelijk in de gelukkige omstandigheid – ik was er zelf ook stil van – dat de LTO aan de kant van de heer Slob en mij staat op dit punt. Zelfs de lobbyorganisatie van de landbouw, uw eigen achterban, ziet wel degelijk het nut in van zo'n experiment met een provinciale ontheffingsplaat in Friesland. U hebt veel woorden nodig om nee te zeggen maar mijn verzoek is om toch ruimte te geven voor dit initiatief. Het experiment wordt nog niet over het hele land uitgerold en laat uiteindelijk de voor- en nadelen van zo'n plaat zien. Ik wil van u weten of u Friesland die kans gewoon niet gunt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Er wordt mij wel eens verweten dat ik te veel voor Friesland opkom, ook in dit debat.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat heb ik nooit gedaan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Die discussie hebben wij wel eens gevoerd naar aanleiding van een aantal experimenten. Het gaat mij hierom. Wij willen allebei wel hetzelfde maar de vraag is hoe je daar invulling aan geeft. De heer Slob heeft veel tijd gestoken in de vraag: moet het een kenteken worden of een herkenningsbord? Uiteindelijk gaat het alleen om de vraag: kenteken of herkenningsbord? Mij kan niemand duidelijk maken waarom een herkenningsbord met cijfertjes minder doden oplevert dan

een bord met alleen de aanduiding 40 km. De bewijslast ligt aan uw kant. Waarom wilt u die administratieve lasten en dat kenteken terwijl het ook op een goedkopere manier kan? Overtuigt u mij maar van het voordeel daarvan. Dat lukt u bij niemand. Sommigen zeggen dat het voordeel de handhaving is want dan kun je flitsen. Maar een flitser staat in dit land niet afgesteld op 40, 50 km/u maar op 80, 90 km/u. Als diezelfde trekker daar met 60 km/u voorbijrijdt met een kenteken, wordt die niet geflitst. Dat is dus geen geldig argument.

De heer **Slob** (ChristenUnie): U gaat helemaal nat als u die redenering zou doortrekken naar bromfietsen, scooters, motors en auto's en als u zegt: zet maar een bordje achterop waarop staat hoe hard u rijdt, dat is voldoende. Dat is echt de wereld op zijn kop. Het gaat erom dat wij alleen maar ruimte geven aan tractoren die volledig voldoen aan alle vereisten. Die mogen de snelheid verhogen. De tractoren die niet daaraan voldoen, moeten de lagere snelheid blijven aanhouden. Dat is het verschil. Dat heeft alles te maken met greep erop blijven houden en de verkeersveiligheid, die van belang is, waarborgen.

De heer **De Rouwe** (CDA): In het rapport dat hierover geschreven is, en in de eerdere rapporten over verkeersongevallen met landbouwverkeer is een van de conclusies dat er helaas geen gemene deler is van maatregelen die zouden leiden tot minder verkeersslachtoffers. In geen enkel rapport is onderbouwd dat een kenteken leidt tot minder verkeersslachtoffers. Zolang dat niet aangetoond is, vind ik het niet nodig om een hele administratieve rompslomp in het leven te roepen. Ik ga met u en een groot aantal mensen mee in het veranderen van het landbouwverkeer. Dat gaan wij ook doen. Wij gaan rijbewijzen invoeren en de snelheid verhogen met een herkenningsbord. Onze meningen liggen dicht bij elkaar, alleen verschillen wij op dit punt net even van mening. Wij hebben hetzelfde doel, alleen in de uitwerking zie ik geen voordelen ten opzichte van het voorstel van de regering dat er nu ligt.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik begin met het alcoholslotprogramma. De minister wil dat degene die betrapt wordt met een promillage van 1,3 of hoger, wat neerkomt op acht tot tien glazen bier, voor straf een alcoholslot in de auto krijgt. Als de automobilist bovendien nog verslaafd is, dan wil de minister dat hij naar de verslavingszorg wordt gestuurd om af te kicken. Het eerste deel kan op steun van de SP-fractie rekenen maar het tweede deel, over de verslaafden, wil zij toch anders hebben. Alcoholverslaafden horen niet thuis in het verkeer. Wij willen dat zij hun rijbewijs inleveren. Als ze ook nog worden betrapt op rijden zonder rijbewijs, dan moet de auto ook in beslag worden genomen. Dit is cruciaal. Het gaat hier om verslaafden. Naast het feit dat ze niet zo nuchter zijn, hebben ze ook nog andere sociale problemen. Onze lijn is heel erg duidelijk: als je aan alcohol verslaafd bent, dan zorg je er eerst voor dat je van je verslaving afkomt en dan pas mag je aan het verkeer deelnemen. Graag een reactie van de minister op dit voorstel. Het aantal dodelijke slachtoffers onder motorrijders is de grootste zorg in het verkeer. Het gaat er niet zozeer om dat ze houden van hardrijden als wel dat ze slecht gezien worden. Het is goed dat daar nu een actieplan voor komt maar hierin missen wij een aantal punten. Wat gaat de minister bijvoorbeeld doen aan het verbeteren van de infrastructuur voor motorrijders? Komen er meer motorrijdervriendelijke vangrails? Daar had ook de heer Aptroot naar gevraagd. Gaat de minister motoronvriendelijke wegbeschilderingen voorkomen? Hoe gaat zij de hardrijders onder de motorrijders aanpakken? Onlangs stelde ik Kamervragen over het omruilen van rijbewijzen door expats. Dat zijn hoogopgeleide buitenlanders die in Nederland nodig zijn. Uit de antwoorden bleek dat mensen die een bijzondere baan in

Nederland hebben, hun buitenlands rijbewijs gewoon mogen omruilen voor een Nederlands, zelfs als ze dat hebben gehaald in India, Kirgizië, Eritrea, Ethiopië, en noem maar 100 andere landen op. Ik zeg bewust «gehaald» want het is niet altijd zeker dat zij het rijbewijs daar middels een examen hebben gekregen of gewoon hebben gekocht. Ik heb begrepen dat er inmiddels 8 000 van die rijbewijzen zijn uitgedeeld.

De heer **Sharpe** (PVV): Ik ben zeer verheugd over wat ik nu hoor van de heer Bashir. Ik vind het niet kunnen dat mensen uit landen waar rijbewijzen vaak kunnen worden gekocht, hier gewoon kunnen deelnemen aan het verkeer en hun rijbewijs kunnen inruilen voor een Nederlands rijbewijs. Maar is hij van mening dat dit ook zou kunnen gelden voor bepaalde Oost-Europese landen? Ik heb zelf zeventien jaar in die regio gewoond. Ik weet dat rijbewijzen daar ook te koop zijn of dat de kwaliteit van de rijopleiding in ieder geval zwaar te wensen overlaat. Wat is zijn standpunt over deze mensen?

De heer **Aptroot** (VVD): Waar hebt u het gehaald?

De heer **Sharpe** (PVV): In Nederland, en ook een motorrijbewijs.

De heer **Bashir** (SP): Ik leg dit bewust neer bij de minister. Ik zeg niet dat in alle landen rijbewijzen gekocht kunnen worden. Niet in alle landen voldoen de rijbewijzen en de examens die daarvoor moeten worden afgelegd, aan dezelfde kwaliteit. Ik zeg echter bewust dat bij die 104 landen waar het in de antwoorden op de Kamervragen over ging, ook landen zitten waar het de vraag is of het rijbewijs gewoon «gehaald» kan worden. Daar moet echt veel beter naar gekeken worden want je kunt niet zomaar rijbewijzen verstrekken. Het gaat om verkeersveiligheid. Ook al heb je een bijzondere baan in Nederland en ben je hard nodig, je moet nog steeds aan dezelfde verkeersvoorschriften voldoen als alle andere Nederlanders.

De heer **Sharpe** (PVV): Mijn schoonvader zie ik hier liever in het ov. Dat geldt dus ook voor Roemenië.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Waar ligt dat aan?

De heer **Sharpe** (PVV): Aan GroenLinks natuurlijk.

De **voorzitter**: De heer Bashir vervolgt zijn betoog.

De heer **Bashir** (SP): De mensen waar ik het over heb, hoeven nu alleen een verklaring van geschiktheid in te vullen. Dat is een formaliteit, een briefje met een aantal vragen waarop ze maar een paar hokjes hoeven aan te kruisen. Als ze dat inleveren, kunnen ze een Nederlands rijbewijs krijgen. Is de minister bereid daar een stokje voor te steken? Wij moeten immers niet op verkeersveiligheid inleveren.

Ik kom op rijbewijzen in het algemeen. Ik wil graag naar de inzet van de minister vragen om de willekeur aan te pakken die er vanuit het CBR nog steeds lijkt te zijn. Onlangs las ik bijvoorbeeld in een Brabantse krant over een jongen met autisme. Normaal is je rijbewijs onbeperkt geldig maar als je autistisch bent, mag het CBR bepalen hoe lang je rijbewijs geldig is. Die jongen wordt nu elk halfjaar op hoge kosten gejaagd en is elk halfjaar ook nog even zijn rijbewijs kwijt. Wat gaat de minister doen tegen deze extreme bureaucratie en de hoge kosten die daarmee samenhangen? Is zij ook bereid om een onafhankelijke klachtencommissie voor het CBR in het leven te roepen?

Van vrachtwagenchauffeurs die tegen zeer hoge kosten oplopen vanwege bureaucratie, hebben wij veel klachten gekregen. Zo is de verstrekking van



kaarten voor de digitale tachograaf per 1 oktober niet meer de taak van de Inspectie Verkeer en Waterstaat maar van Kiwa. Ook zijn de kosten onmiddellijk sterk gestegen. Bovendien hebben veel chauffeurs problemen met de kosten van andere certificaten zoals code 95 op hun rijbewijs. Hiervoor zijn 35 verplichte lesuren gesteld voor scholing. Dat betekent iedere vijf jaar minimaal 35 uren aan verplichte scholing. Dus ook chauffeurs die al 40 jaar rijden, moeten nog steeds die cursus volgen. Met name zelfstandige chauffeurs hebben hier grote moeite mee. Die 35 uur betekent immers dat ze een hele werkweek niet kunnen werken en geen geld verdienen maar ze moeten de cursus wel zelf betalen. Ik heb hier een petitie die op initiatief van de truckers zelf is opgesteld. Ze hebben binnen korte tijd 2 600 handtekeningen opgehaald. Die petitie wil ik graag aan de minister aanbieden. Kan zij duidelijkheid geven over de volgende vragen? Waarom worden deze kosten steeds hoger? Zijn de verplichte 35 uur aan lessen echt nodig? Kan dat niet anders? Ik zou graag in dit kader ook een toezegging van de minister willen. Is zij bereid om met truckers en truckersorganisaties te bekijken waar verbeteringen mogelijk zijn en wil zij daar deze petitie bij betrekken?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik steun die petitie van harte maar dit staat helemaal los van het AO. Ik markeer even dat meer collega's hier wellicht iets mee willen doen maar het is een beetje raar om petitie's in te dienen over een heel ander onderwerp. Nu komen in dit soort AO's altijd veel dingen terecht – dat snap ik ook wel – maar er zijn vast meer partijen die dit steunen, ook de mijne. Maar ik had eigenlijk verwacht dat wij het onderwerp conform de procedure op een ander moment zouden behandelen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Even procedureel: het past in het bestrijden van de bureaucratie dat wij dat nu even vlot regelen met elkaar.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij prima.

De heer **Bashir** (SP): Die 35 lesuren die chauffeurs verplicht moeten volgen, zijn er natuurlijk ook in verband met de verkeersveiligheid. Ik ben uiteraard blij als meer collega's de petitie steunen maar truckers hebben mij gewoon gevraagd om deze te overhandigen aan de minister.

De **voorzitter**: Dank u wel. Wij zorgen ervoor dat de petitie verspreid wordt, ook onder de leden van de commissie. O, wij hebben haar al ontvangen. Excuus. De minister heeft haar in ontvangst genomen. Dan gaan wij nu over naar mevrouw Van Gent van GroenLinks.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Het blijkt wel dat alle collega's een AO over verkeersveiligheid heel belangrijk vinden maar er zijn wel wat verschillende invalshoeken. Ik wil beginnen met een citaat uit de verzamelbrief van de minister van 4 november: «Veilig verkeer is de verantwoordelijkheid van ons allemaal. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu werkt hard mee om het verkeer zo veilig mogelijk te maken (...) Dat beleid heeft succes (...) het aantal verkeersdoden (is) gedaald tot 720 in 2009.» En verder is de ambitie om in 2020 op 500 doden per jaar te zitten. Het blijven vreselijke aantallen maar wij zijn het erover eens dat die naar beneden moeten. Om die ambitie te halen moeten er trendmatig twintig doden per jaar minder geteld worden. Dat is een hele opgave. Ik kom op dit punt omdat de minister momenteel onderzoekt op welke wegdelen de maximumsnelheid opgevoerd kan worden naar 130 km/u. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) stelt over het verhogen van de snelheidslimiet onomwonden: «Naarmate er harder wordt gereden, neemt de kans op een verkeersongeval toe, evenals de kans op ernstig letsel.» Ik heb vandaag een indringende vraag aan de

minister. Acht zij het denkbaar dat de snelheidslimieten waar dan ook worden verhoogd als haar doelstellingen rond het aantal verkeersslachtoffers daarmee moeilijker te bereiken zijn? Dat lijkt mij een cruciale vraag. Over het alcoholslot is al veel gezegd. Wij vinden het jammer dat de behandelplicht uit het wetsvoorstel is gevallen. Je zou kunnen zeggen dat een alcoholslot techniek is maar het gaat niet alleen om techniek maar ook om therapie en nazorg. Daarnaast heb ik begrepen dat zo iemand ook nog een gevaar op de weg is als hij nuchter is. Dat heeft niet psychiater Van Gent bedacht, want dat ben ik niet, maar de Nederlandse Vereniging voor Psychiatrie. Die geeft dat helder aan. Dat lijkt mij dus geen goed plan. Daar komt bij dat deze vereniging ruime en goede ervaring heeft met het behandelen van mensen die in een behandeltraject terechtkwamen nadat hun rijbewijs was afgepakt. De aanbeveling van deze vereniging is om de regels aan te scherpen in plaats van af te breken. Daar wil ik speciaal aandacht voor vragen. Zij stelt voor om niet alleen mensen die zijn betrapt met een promillage van 1,8 te laten testen op alcoholisme, waar het nu om gaat, maar ook mensen met een promillage van 1,3. Ik ben benieuwd hoe de minister dat ziet want je kunt niet voorzichtig genoeg zijn.

Iedereen doet heel verontwaardigd over de alcoholcontroles die op websites worden aangekondigd. Het moet mij nog wel van het hart dat dit ook preventief kan werken en kan voorkomen dat mensen gaan drinken. Het is dan ook schijnheilig als de aankondigingen van snelheidscontroles minder erg worden gevonden dan de aankondigingen van alcoholcontroles. Hoe beoordeelt de minister dit?

De scooters. De jacht op scooters en scooteroverlast is geopend. Ook GroenLinks is natuurlijk niet voor scooteroverlast, want wie zou daar nu voor kunnen zijn? Terecht is al vaker gezegd dat wij hier serieus naar moeten gaan kijken. De minister heeft er zelf ook al het een en ander over gezegd. Overigens heeft mijn fractie hier al eerder aandacht voor gevraagd. Zo heb ik de ambtsvoorganger van de minister bij herhaling, onlangs nog schriftelijk, gevraagd welke mogelijkheden hij zag om snorscooters het fietspad af te krijgen. Ook het opvoeren en andere vormen van overlast moeten volgens ons pittig worden aangepakt, maar die flinke taal over pakketjes spreekt mij niet zo aan. Wij moeten goed controleren en ervoor zorgen dat er niet gesjoemeld kan worden. Die dingen moeten gewoon het fietspad af!

Het landbouwverkeer. In oktober heb ik de motie-Slob ondertekend, een motie die vervolgens is aangehouden. Ook de Onderzoeksraad Voor Veiligheid heeft ons stevig met de neus op de feiten gedrukt. De heer Aptroot lijkt daaraan een beetje voorbij te willen gaan, maar ik kan hem verzekeren: het is geen linkse lobbyclub waarvan je de rapporten het beste maar in het ronde archief kunt dumpen. De Onderzoeksraad Voor Veiligheid heeft een aantal serieuze punten aangedragen rond het landbouwverkeer. Ik zal ze niet allemaal opsommen, maar ik krijg wel graag een reactie van de minister op dit advies. De GroenLinks-fractie ziet er namelijk wel wat in.

Ik heb in een interruptie bij de heer De Rouwe al iets gezegd over snelheidscontroles in wijken. Ik ben ook benieuwd hoe de minister 30 kilometerzones in woonwijken beoordeelt en in verband daarmee de straatinrichting. Als wij daar niet over gaan, gaan wij dan wel over de prioriteiten van de lokale politie? Ik vraag dat, omdat dat wel de suggestie van de heer De Rouwe is. Je kunt wel een «feel good» onderwerp naar voren brengen, maar het wordt allemaal een tikkeltje goedkoop als je tegelijkertijd voorstelt om minder te controleren op de snelwegen.

### **Voorzitter: Dijkma**

De heer **Koolmees** (D66): Voorzitter. Ik zal het heel kort houden.

Ook voor D66 is verkeersveiligheid een heel belangrijk thema. Ik vind dat dit onderwerp vandaag dan ook terecht veel aandacht krijgt.

Ik sluit mij aan bij de vragen van mijn collega's over het alcoholslotprogramma. Ik ben blij dat het er komt, maar ik hoor nog wel graag een reactie op het advies van de Nederlandse Vereniging voor Psychiatrie en op de opmerking van mevrouw Van Gent over het promillage van 1,3 en mensen die verslaafd zijn.

Wat betreft de overlast van scooters sluit ik mij aan bij de innige omhelzing van CDA en PvdA. Ik ga niet meezoenen, maar het is zeker een goed punt. Dat geldt overigens ook voor de snelheidscontroles binnen de woonwijken: ook hier kan ik mij aansluiten bij hetgeen de heer De Rouwe heeft gezegd. Ik hoor nog wel graag de opvatting van de minister over de samenwerking van politie en gemeenten en de verantwoordelijkheidsverdeling rond de infrastructuur.

Ten slotte moet ook mij van het hart dat ik de verontwaardiging deel over sms-acties rond alcoholcontroles. Tegen mevrouw Van Gent zeg ik nog wel dat er een principieel verschil is met snelheidscontroles. Een snelheidscontrole kan namelijk ook preventief werken, terwijl de sms-actie rond alcoholcontroles louter en alleen bedoeld is om deze controles te omzeilen.

### **Voorzitter: Koolmees**

De **voorzitter**: Met het oog op de tijd stel ik voor om interrupties op te schorten totdat de minister haar verhaal heeft afgerond.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik heb gemerkt dat het een heel breed algemeen overleg is. Verkeersveiligheid is een belangrijk onderwerp. Ik zal maar niet te veel uitweiden over het belang ervan, gezien de korte tijd die ons voor dit overleg rest. Het betreft in ieder geval bijna alle onderdelen van mijn portefeuille en zelfs in niet geringe mate onderdelen van de portefeuille van mijn collega van Veiligheid en Justitie. Bijna de helft van de vragen heeft betrekking op zijn portefeuille.

De meeste aandacht is uitgegaan naar het alcoholslot. Ik heb van bijna alle commissieleden gehoord dat zij het een goede zaak vinden, maar dat zij zich ook zorgen maken over de verslaafden. Ik proef daar vooral in dat men de verslaafden echt niet in het verkeer wil hebben. Misschien kan ik deze zorg bij de commissie wegnemen. Als iemand wordt opgepakt met te veel alcohol in het bloed, een promillage boven de 1,3, kan de rechter bepalen dat het rijbewijs wordt ingenomen. Afhankelijk van het alcoholpromillage wordt het rijbewijs dan voor kortere of langere tijd ontnomen. Die ontneming kan zelfs maximaal tien jaar duren. Als mensen worden betrapt met een te hoog alcoholpromillage, lopen ze dus het risico dat het rijbewijs wordt afgepakt. Na deze fase komt het alcoholslot in beeld. Ik hoop dat ik hiermee een deel van de zorgen van de commissie heb weggenomen, want het is dus niet zo dat verslaafden alleen maar een alcoholslot krijgen. Het normale strafrecht blijft gewoon gelden. Een gelegheidsdrinker die met te veel drank op is gesnapt, kan door een alcoholslot niet gaan rijden als hij of zij te veel alcohol in het bloed heeft. Net als bij een alcoholist start dan immers de auto niet. Een aantal commissieleden maakt zich zorgen over een alcoholverslaafde die in nuchtere toestand in zijn auto stapt. Is dat niet net zo gevaarlijk als wanneer hij met alcohol in zijn bloed in de auto stapt? Los van het feit dat alcoholisten vrijwel continu een te hoog alcoholpromillage hebben, is uit onderzoek niet gebleken dat een eventuele nuchtere fase bij een alcoholverslaafde meer gevaar oplevert dan bijvoorbeeld bij iemand die griepig is.

Aan mijn voorganger is gevraagd of een verslaafde extra risico's met zich brengt. Hij heeft dat laten onderzoeken door het Trimbos Instituut, Veilig

Verkeer Nederland en de SWOV. Dat heeft niet opgeleverd dat een nuchtere alcoholverslaafde extra risico's met zich brengt, een conclusie die door internationaal onderzoek wordt bevestigd. Als blijkt dat er geen sprake is van extra risico, maar je laat de alcoholverslaafden toch buiten het alcoholslotprogramma, kan deze na de ontzegging van de rijbevoegdheid weer gewoon in de auto stappen! In mijn voorstel moet hij dan net als anderen eerst door een alcoholslotprogramma en dat betekent dat wij nog wat langer kunnen voorkomen dat hij dronken in zijn auto stapt. Ik zie het al met al als een extra maatregel.

Je kunt wel zeggen dat iemand niet meer mag rijden of zelfs zijn rijbewijs afpakken, maar dan is het nog steeds niet uitgesloten dat hij of zij toch in een auto stapt. Dat roept allemaal vragen op over de manier waarop je het zou moeten handhaven. Ik ben zelf voor zo stevig mogelijke handhaving, maar wij kunnen natuurlijk niet bij iedereen voor de deur gaan liggen, zo zeg ik zeker ook namens mijn collega van V&J. Het lijkt mij ook met het oog hierop een veilig idee dat in de auto van een verslaafde een alcoholslot is gemonteerd, want dat belemmert dat zo iemand in zijn auto stapt.

Wij kunnen niet voorkomen dat mensen frauderen met het alcoholslot. Dat geldt natuurlijk bij bijna alles, want hoe je je huis ook beveiligd, er is altijd wel een manier om binnen te komen. Het is dan ook een begrijpelijke vraag hoe wij voorkomen dat iemand anders erin blaast. Dat risico blijft altijd bestaan. Ik hoop natuurlijk wel dat niemand voor een ander gaat blazen als hij weet dat diegene achter het stuur levensgevaarlijk is. Ik hoop dat, want dit soort gedrag kunnen wij niet voorkomen. Mensen die gedronken hebben, kunnen vaak niet inschatten of ze wel of niet een auto kunnen besturen en het is dan ook goed dat wij het deze mensen met een alcoholslot extra moeilijk maken. Die mensen moeten daarvoor over een kompaan beschikken die voor hen gaat blazen, zowel bij het instappen als onderweg. Al met al denk ik dat het een nuttige extra belemmering is. Het alcoholslot komt dus niet in de plaats van het afpakken van het rijbewijs. Als de rechter oordeelt dat het rijbewijs moet worden ingenomen, dan gebeurt dat gewoon. Het alcoholslot is dan ook gewoon een extra barrière om het verkeer in te gaan met alcohol in het bloed. Misschien neem ik hiermee een deel van de zorgen van de commissie weg. Zo niet, dan hoor ik graag of ik een nieuwe poging daartoe moet wagen.

Wordt elke alcoholovertreding aangemeld bij het CBR? In het verleden is met de politie over die meldingen gesproken, omdat het niet goed liep. Uiteindelijk is afgesproken dat de politie voor die meldingen beter gebruik zal maken van de bestaande automatiseringsmogelijkheden. Het is namelijk van de individuele agent afhankelijk of het wel of niet gebeurt. Behalve beter gebruik van automatiseringsmogelijkheden zullen er politiemensen worden aangewezen die zich specifiek met deze meldingen gaan bezighouden. Daardoor krijg je meer focus. Ten slotte wordt er samen met het CBR een landelijk traject opgezet voor communicatie, voorlichting en implementatie, waarbij het opleggen van alcohol- en gedragsmaatregelen en de verbeterde werkwijze bij meldingen worden aangestipt. Bij het rijbewijshuis zal dit punt specifiek aan de orde worden gesteld.

Mevrouw Dijkstra vroeg of een verslaafde met het ASP wordt losgelaten. Ik laat die verslaafde hiermee juist niet los, want hij wordt opgenomen in een programma en begeleid om uit te vinden wat de effecten van alcohol op zijn gedrag in het verkeer zijn en hoe wij kunnen bepalen wanneer hij wel of niet kan rijden. De verslaafde wordt met andere woorden geconfronteerd met zijn eigen problematiek en vervolgens gemonitord. Ik ben met de commissie van mening dat het heel ernstig is dat mensen via websites worden gewaarschuwd voor alcoholcontroles, want daardoor veroorzaken zij extra gevaar. Het is een complex probleem, waarbij ik overigens geen onderscheid maak tussen het waarschuwen

voor snelheidscontroles en het waarschuwen voor alcoholcontroles. In beide gevallen kan het levensgevaarlijke gevolgen hebben. Het probleem is complex, omdat wij in ons land vrijheid van meningsuiting kennen. Mensen mogen dus alles op hun websites plaatsen, zolang het maar niet valt onder een strafbaar feit. Als wij dergelijke websites zouden verbieden, verplaatst het zich bovendien alleen maar naar twitter, sms en andere sociale media. Het zou dan al helemaal onmogelijk zijn om dergelijke waarschuwingen tegen te gaan. Een en ander laat onverlet dat ik het een heel slechte zaak vind dat mensen op deze manier hun brood proberen te verdienen.

Afgelopen week is er zowel bij Kamerleden als in de kranten heel veel aandacht geweest voor scooteroverlast. Dat is volledig terecht, want het is zeer ernstig dat een groep scootergebruikers enorme overlast veroorzaakt en enorm gevaarlijk is. De krantenartikelen over de ernstig gewonden van de afgelopen tijd spreken boekdelen. Ook ik vind het heel belangrijk dat wij rijksbreed gaan zoeken naar maatregelen om dit aan te pakken. Het mooie van een minderheidskabinet is dat er allerlei moois in de Kamer kan opbloeien. Dat zien wij ook vandaag, want er zijn verschillende coalities ontstaan. Een aantal van de vragen ligt duidelijk op het terrein van mijn collega van Veiligheid en Justitie. Ik zal die vragen dan ook zeker met hem bespreken. Ik weet niet hoe het in het verleden ging, maar misschien is het toch beter, gezien het grote aantal vragen voor de minister van V&J, dat wij beiden naar een overleg als dit komen. Dan kunnen wij de vragen namelijk in een keer beantwoorden.

De vragen die ik de afgelopen periode over scooters heb ontvangen, heb ik inmiddels met mijn collega opgenomen. Ik zou ze graag samen met hem beantwoorden, zodat ik niet voortdurend hoeft te antwoorden: hiervoor moet u toch echt bij die andere minister zijn. Ik heb dus een poging gedaan om het als kabinet in een keer af te handelen. Aan deze afstemming wordt op dit moment gewerkt. Ik wijs hier zo nadrukkelijk op, omdat hij zich ook duidelijk moet uitspreken over de discussie over «twee keer fout, einde verhaal». Ik weet dat er in Rotterdam een proef is gedaan met «two strikes, you're out». De rechter heeft inmiddels geoordeeld dat dit disproportioneel is. Ik ben geen jurist, maar volgens mij betekent het dat wij ons er niet van af kunnen maken met: ik wil het voortaan zo. Waarschijnlijk zullen wij het eerst op een goede manier juridisch mogelijk moeten maken.

Een thema als de link met de georganiseerde criminaliteit en het NMB moet met de VNG worden besproken. Ik zal dat doen, maar ik zal de opmerkingen en vragen hierover ook doorgeleiden naar mijn collega. De manier waarop wij omgaan met scooters op het fietspad, ligt wel duidelijk op mijn terrein. Er loopt inderdaad een onderzoek naar de manier waarop wij om moeten gaan met langzame scooters op de fietsrijbaan. Dat onderzoek moet eind december klaar zijn. Het is mijn bedoeling om hiermee in het begin van het nieuwe jaar naar de Kamer te komen. Wij zullen hierbij heel goed moeten kijken naar de problematiek die wij willen bestrijden.

Ik vond het mooi om te lezen hoe het is ontstaan. Nederland is een van de weinige landen waar langzame scooters, met een maximumsnelheid van 25 km/u, op het fietspad mogen rijden. Daartoe is ooit besloten met het oog op vrouwen die klederdracht droegen en zonder helm op een scooter wilden rijden. Dat het inmiddels zo'n populair vervoermiddel is geworden en dat heel veel van die scooters worden opgevoerd, was toen niet te voorzien.

Het opvoeren van scooters is het belangrijkste onderwerp waarmee wij aan de slag moeten. Ik hecht daar zelf veel belang aan. De heer De Rouwe ging in dit verband in op het onderscheid in de marges dat wij maken. Dat is inderdaad een van de problemen bij scooters. Er zullen altijd marges zijn waarbinnen je mag afwijken. Zo mag bij een scooter die op de bank is gezet, de constructiesnelheid 5 km afwijken. Eenzelfde afwijking is ook

toegestaan bij de rollerbanken. Bij de standaard boetemarge geldt een afwijking van 4 km. Als je dat allemaal bij elkaar optelt, begrijp je ook dat mensen heel snel veel te hard kunnen rijden. Wat mij betreft zullen wij dan ook moeten onderzoeken of die marges vanaf de basis moeten gelden. Dan moeten wij er dus mee stoppen om die marges allemaal bij elkaar op te tellen. Wij zullen bezien hoe wij dat het beste kunnen doen. Er zijn inderdaad meerdere manieren om het op te lossen, maar ik ben het met de commissie eens dat dit een groot probleem is.

Ik ben het ook eens met de opmerkingen over het geluid dat scooters maken. De euronorm kende ik nog niet. Ik vroeg mij in eerste instantie dan ook af of de heer Aptroot wilde dat ik vooruit ga lopen op Europese besluitvorming. Dat zou een novum zijn voor de VVD-fractie! Ik moet eerst bekijken wat die wetgeving inhoudt. Ik zal zo snel mogelijk beslissen wat wij hiermee gaan doen.

Diverse leden zijn ingegaan op het verruimen van de mogelijkheden van gemeenten om scooters te weren uit winkelgebieden. Ik denk zelf ook dat dit een belangrijke mogelijkheid is. Het is echter een gemeentelijke verantwoordelijkheid om te bepalen wat er in een winkelgebied wel of niet mag. Ik zal dit punt aan de orde stellen, omdat ik ook zie dat de combinatie van voetgangers en scooters in winkelgebieden levensgevaarlijke situaties oplevert. Gemeenten kunnen hieraan van alles doen, bijvoorbeeld verbodsborden plaatsen en barrières opwerpen met paaltjes. Van dat laatste kunnen ook andere groepen en dan vooral gehandicapten problemen ondervinden. Al met al is het een onderwerp waarover wij met de VNG in gesprek moeten gaan. Te zijner tijd zal ik de Kamer berichten wat daaruit is gekomen.

Inzake de uitstoot van scooters heeft de Europese Commissie een voorstel gedaan met een heel ambitieuze aanscherping van de eisen die aan deze uitstoot worden gesteld. Daardoor zou de uitstoot flink worden gereduceerd. De Kamer kan het fiche binnenkort tegemoet zien. Ik weet niet of dit hetzelfde is als de euronorm.

Ik ga nu van de scooters over naar de scootmobiel, die iets langzamer gaat. Ik heb althans nog niet gehoord dat die ook worden opgevoerd! De heer Aptroot en de heer Slob stelden een vraag over de snelheid waarmee de achteruitkijkspiegel kan worden gerealiseerd. Dit wordt besproken met de BOVAG, de ouderenbonden en de gemeenten. Het gaat ons hierbij niet alleen om nieuwe scootmobielen, maar ook om de oudere modellen waarop een spiegel gemonteerd zou moeten worden. Om die reden heeft men gezegd nog een jaar nodig te hebben. Daarmee zouden wij uitkomen op januari 2012. Ik ben bereid om te vragen of het sneller kan, maar de commissie weet nu dat men mij heeft gezegd dat er nogal wat bij komt kijken. Zo moeten mensen met een oud model hun scootmobiel laten ombouwen.

Over de scooterles hebben wij in het verleden contact gehad met het Verbond van Verzekeraars, dat heeft gezegd dat het niet echt zijn pakkie-an is en dat het hierbij geen rol voor zichzelf ziet weggelegd. Vervolgens hebben wij overlegd met de BVM, Blijf Veilig Mobiel, een partij waarbij de ANBO, de Unie KBO, PCOB, de Fietsersbond, VVN en nog enkele andere organisaties zijn aangesloten. De BVM heeft gezegd dat men hiermee iets wil gaan doen, bijvoorbeeld een opfriscursus voor de scootmobiel. Deze cursus wordt aan alle gemeenten aangeboden. Verder heeft men gezegd een dringend beroep te gaan doen op toekomstige gebruikers om die cursus daadwerkelijk te volgen. Het is nu dus aan maatschappelijke organisaties en gemeenten om mensen op de mogelijkheid van deze cursus te wijzen. Het lijkt mij wel iets waar behoefte aan bestaat.

De motorrijders vormen inderdaad een zeer kwetsbare groep. Het Rijk heeft hieraan in het verleden aandacht besteed door de motorvriendelijke vangrail te promoten. Er is gevraagd wat ik nog meer ga doen. Het gaat nu nog grotendeels om motoronvriendelijke rails op het onderliggende wegennet. Wij zijn met andere partijen in gesprek over de vraag wat zij

daaraan kunnen doen. Op rijksniveau gaan wij door met wat wij al aan het doen waren.

De motoronvriendelijke tekens die werden genoemd, waren ons onbekend. Misschien kan de heer Bashir zijn punt toelichten, want ik kan er nu heel weinig over zeggen.

De heer **Bashir** (SP): Het ging mij om de wegbeschilderingen, zoals strepen op de weg. Die zijn niet altijd veilig genoeg voor motorrijders.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit punt wordt opgepakt in het kader van de richtlijnen van het CROW. Het is mij nu duidelijk wat de heer Bashir bedoelde.

Er is gevraagd naar de derde richtlijn rijbewijzen. Volgend jaar komt daarvoor een wetsvoorstel naar de Kamer.

De mobiele flitseenheden werden gevaarlijk genoemd. Die flitser is natuurlijk wel bedoeld om gevaarlijk verkeer te voorkomen. Ik snap goed waarom deze conclusie wordt getrokken, maar ik benadruk toch maar dat die flitsers worden ingezet om te voorkomen dat mensen te hard rijden. Ik zit toch een beetje in mijn maag met de marges die de heer Sharpe noemt. Het thema van het regeerakkoord is vrijheid en verantwoordelijkheid. Dat betekent dat mensen de vrijheid krijgen om op een aantal trajecten een beetje harder te rijden, maar dat er tegelijkertijd scherpe grenzen worden gesteld. De heer Sharpe zegt dat iemand die 8 km te hard rijdt, afremt voor een flitser. Dat is waar, maar dat gaat ook op voor iemand die 15 km of 20 km te hard rijdt. Ik ben dus een beetje zoekende welk probleem de heer Sharpe precies met zijn voorstel wil oplossen. De flitsmarge is op dit moment 7 km, maar als je deze verhoogt naar 15 km, blijft het door de heer Sharpe ongewenst genoemde effect gewoon bestaan.

Enkele woordvoerders hebben gevraagd of het mogelijk is om de marge in de bebouwde kom te verlagen en op de snelweg te verhogen. Mensen weten nu hoe groot de marge is. Ik denk dat het voor mensen heel fijn is als die duidelijkheid blijft bestaan en dat er dus geen verschillende marges komen voor verschillende wegvlakken. Die marges zijn gekozen vanwege de verschillen in kilometertellers. Ik zou hier zelf liever niet aan tornen.

Waarom wordt er zo veel op snelwegen gecontroleerd en relatief weinig binnen de bebouwde kom? Volgens mij zijn er de afgelopen jaren heel veel flitspalen langs de snelwegen weggehaald, omdat op een snelweg niet alleen het punt waar de flitspaal staat, gevaarlijk is, maar het hele traject. Om die reden zijn wij veel meer gaan werken met integrale controles, waarbij de snelheid op verschillende punten wordt gemeten; de zogenaamde trajectcontrole.

De lokale driehoek van burgemeester, korpschef en hoofdofficier van justitie is verantwoordelijk voor het flitsen in woonwijken. Ik zal dit punt dan ook meenemen naar de minister van Veiligheid en Justitie, die hierop zal reageren.

Wat zijn mijn plannen voor taakstraffen voor mensen die in woonwijken vaak overtredingen maken? Het is heel belangrijk om taakstraffen op te leggen, maar dat kan natuurlijk alleen als je ook echt een overtreding hebt begaan waarbij hechtenis aan de orde is. Bij heel veel incidenten die in een woonwijk als bedreigend worden ervaren, is echter geen taakstraf aan de orde. Een en ander betekent dat het bij snelheidsovertredingen niet mogelijk is om een taakstraf op te leggen, omdat daarvoor meestal geen hechtenis kan worden opgelegd. Als dat wel mogelijk is, gaat het vaak om een ongeval met letsel of gevaarlijke gedragingen die met hechtenis kunnen worden bestraft. Ik denk niet dat dit gedragingen en overtredingen zijn die je met een flitspaal kunt vastleggen, maar misschien is dit ook niet helemaal wat er werd bedoeld.

Mevrouw Van Gent vroeg of ik het denkbaar acht dat wij goed aan verkeersveiligheid kunnen doen, terwijl 130 km/u per uur wordt ingevoerd. Hierover is al meerdere keren gesproken, ook bij het kennismakings-AO. We komen volgend jaar met de plekken waar dat kan, met inachtneming van veiligheid, geluidsoverlast en milieu-uitstoot. Ik denk dat het zeker denkbaar is om dat op de juiste plekken te gaan doen. Ik heb begrepen dat er in deze commissie veel belangstelling is voor de flister. Mijn voorganger heeft gezegd uit te zullen zoeken of het kan qua verkeersveiligheid en dat hij er helemaal voor is, als dat kan. Wat betreft verkeersveiligheid is er geen belemmering volgens Infrastructuur en Milieu, maar uiteindelijk is de keuze of wij dit instrument dan ook gaan inzetten aan andere ministers. Daarom hebben BZK en VWS toen gezamenlijk aangegeven of zij hiermee aan de slag zouden gaan. Ik heb ongeveer een week geleden een brief gezien van minister Opstelten van V&J, waarin hij de partijen die de flister hebben gemaakt, laat weten waarom die keuze niet wordt gemaakt. De woordvoerders zeggen dat het onderzoek alleen maar ging over verkeersveiligheid. Dat klopt. Wat betreft verkeersveiligheid is het akkoord, maar V&J als de partij die het moet gebruiken of de ambulancediensten al dan niet ruimer baan moet geven, heeft gezegd dit instrument niet te willen inzetten. De discussie kan dan ook beter bij V&J worden gevoerd naar aanleiding van de brief van minister Opstelten.

Dan kom ik op de fietsers. In België laat men veel meer fietsers op de weg, maar dat komt doordat er heel vaak geen fietspad is. Het is daarom wat lastiger om gebruik te maken van aparte fietspaden. Het scheiden van verkeer met diverse snelheden is bij ons in Nederland juist zeer succesvol. Ik snap wel dat er ook een onderscheid is tussen de recreatieve fietser en de sportfietser. Het complexe is dat je dan bijna nog een baan zou moeten hebben, want het is ook heel gevaarlijk om deze op de autoweg te zetten. Als het gaat om een groep van meer dan 50 fietsers, is er vaak sprake van een wedstrijd en dan is het altijd begeleid fietsen. Ik zou er niet snel voor kiezen om die grote groepen fietsers op de weg te laten.

Het landbouwverkeer is ook een belangrijk onderwerp, waarover meerdere keren is gesproken in deze commissie. De verkeersveiligheids-onderwerpen komen vaak terug. Er zijn een paar elementen. De Kamer heeft bij de motie-Atsma laten weten geen kentekening op landbouw-trekkers te willen. Daarna is gekeken naar andere mogelijkheden zoals 40 km-borden of een herkenningsplaat. Minister Eurlings heeft toen aangegeven dat hij de keuze aan de Kamer liet. Ik heb ook gezien dat er inmiddels een interessant nieuw rapport is van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid, maar ik moet zeggen dat er niet veel nieuwe dingen in staan ten opzichte van de zaken die al bekend waren bij mijn voorganger en bij de Kamer. Ik weet dat Zeeland en Friesland graag aan de slag willen met een pilot. Mevrouw Peijs heeft mij daarop gewezen en de gedeputeerden hebben dat vandaag ook nog eens gedaan. Ik vind wel dat ik moet luisteren naar een van mijn voorgangers, maar tegelijkertijd zal ik ook het ministerie in moeten, waar de heer Atsma zit, en de motie-Atsma was heel duidelijk. Ik wil hierbij dezelfde lijn volgen als mijn voorganger en de Kamer laten bekijken of zij wel of niet een meerderheid voor een motie weet te realiseren. Als de Kamer een inhoudelijke reactie wil, ik denk zelf ook dat een herkenningsplaat de veiligheid niet zozeer zal vergroten. De ongelukken die zich voordoen, worden veeleer veroorzaakt door het gedrag en het ontbreken van een rijbewijs dan van een herkenningsplaat. Maar goed, wat mij betreft is het aan de Kamer.

Er is ook gevraagd wat ik ga doen aan het omwisselen van rijbewijzen door expats. De Kamer heeft enige tijd terug aan de regering gevraagd om beleid waardoor expats met minder administratieve problemen worden opgezadeld, zodat zij makkelijker aan de slag kunnen en niet te veel worden lastiggevallen. Expats kunnen in het kader van de 30%-regeling hun rijbewijs omwisselen, als zij specifieke kennis en



deskundigheid ten gunste van onze economie komen inzetten. Dat is ook een soort grens ten opzichte van landen waarbij je je kunt afvragen hoe men daar aan een rijbewijs komt. De rijvaardigheid wordt niet vooraf getoetst, maar uitsluitend de medische geschiktheid om te rijden. Ik vraag de commissie wat het echte probleem is, want het is mij niet bekend dat expats specifiek grote groepen slachtoffers veroorzaken. Sterker nog, ik had in mijn studententijd een huisgenote die haar rijbewijs gehaald had in Zeeuws-Vlaanderen. Zij heeft er jaren over gedaan voordat zij in de Randstad durfde te rijden. Ik wil eigenlijk alleen problemen oplossen die er echt blijken te zijn. Mij is niet bekend dat zich hier een specifiek verkeersveiligheidsprobleem voordoet. Ik heb het rapport over de tachograaf gekregen, maar ik heb het nog niet kunnen bekijken. Omdat dit onderwerp niet echt bij dit AO thuishoort, zeg ik toe dat ik het meeneem en erop terugkom. Ik heb de petitie in ieder geval in ontvangst genomen.

De heer **Bashir** (SP): Er is een vraag blijven liggen over de bureaucratie van het CBR in het geval van iemand met autisme en bij andere zaken.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de commissieleden in tweede termijn allemaal een minuut spreektijd hebben, waarin de openstaande vragen kunnen worden meegenomen, want dan zijn we nog op tijd klaar.

De heer **Sharpe** (PVV): Voorzitter. Ik kan heel snel zijn. Ik dank de minister voor haar beantwoording, maar ik ben eerlijk gezegd nog niet tevreden. Ik waardeer de inzet en de intentie van de minister wat betreft alcoholmisbruik in het verkeer, maar nogmaals, zonder identificatie van alcoholverslaafden lossen we het probleem simpelweg niet op. Ik wil de minister toch duidelijk maken dat een derde deel van de totale groep mensen met een promillage hoger dan 1,3 alcoholverslaafd is en bij de groep boven 1,8 praat je over meer dan 50%. We hebben het over 200 verkeersdoden en wellicht meer, omdat er in Nederland geen post-mortemonderzoek geschiedt na een dodelijk ongeval. Ik begrijp dan ook niet waarom de minister niet kiest voor de makkelijke, enig juiste en logische stap om in de groep tussen 1,3 en 1,8 prescreening (BAT) en boven 1,8 een volledig medisch-specialistisch onderzoek toe te passen. Als de minister daartoe niet bereid is, verzoek ik de voorzitter om bij de regeling van werkzaamheden in mijn naam een VAO aan te vragen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister hartelijk voor haar antwoorden. Het lijkt mij sowieso goed om dit overleg in een VAO af te ronden. Ik vond de beantwoording van mijn voorstellen op het terrein van de scooteroverlast heel hoopgevend. Ik heb niet het gevoel dat de minister en de Kamer het hierover oneens zijn, maar zij zei terecht dat bij een aantal zaken die wij vragen, ook haar collega van Veiligheid en Justitie van belang is. Ik zal een motie indienen waarin het kabinet, en dan breder dan alleen de minister van Infrastructuur, wordt gevraagd om een plan van aanpak van scooteroverlast, waarin ook de elementen aan de orde komen die onder de verantwoordelijkheid van haar collega vallen. Ik kijk even opzij naar de heer De Rouwe, want daarbij moet apart verkend worden hoe wij een stap kunnen zetten op het punt van «two strikes, you're out», niet alleen voor de jonge scooterrijders, maar ook voor de jonge automobilisten. Ik neem aan dat dit ook een juridische verkenning vergt. Als het kabinet dat niet wil doen, vind ik dat de Kamer dat maar zelf moet regelen, maar ik ga er niet vanuit dat zij daar op voorhand tegen is. Het laatste punt is het alcoholslot. Ik begrijp de beantwoording op dit punt gewoon niet. Ik heb begrepen dat er echt een verandering van beleid wordt voorgesteld bij verslaafden. Nu worden mensen vanaf 1,3 promille gescreend. De minister zegt dat we het allemaal precies zo blijven doen als we deden; als iemand nadat hij eerst een tijd een rijontzegging heeft

gehad, terug wil in het verkeer, volgt nog het alcoholslot. Dat heb ik niet begrepen uit de brieven, dus dat moet de minister helder maken, want anders steun ik zeker de motie die ongetwijfeld door de PVV-fractie zal worden ingediend.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik bedank de minister ook voor de beantwoording. Ik zal niet op alle onderwerpen ingaan. Volgens mij is de vraag blijven liggen of alle overtredingen waarbij alcohol in het spel is, worden doorgegeven aan het CBR. Ik zal mij beperken tot de trekkers. Friesland en Zeeland zijn bezig met logistieke landbouwroutes, waarmee zij tractoren zo veel mogelijk uit de bebouwde kom willen halen en ook willen scheiden van fietsers. Het is voor hen van belang dat de snelheid omhoog gaat en dat ze zeker weten dat de tractor die snelheid kan halen. Daarom is een lichte administratieve toets van de Rijksdienst voor het Wegverkeer nodig. Als een tractor 25 km/u rijdt op een 80 km-weg, krijg je levensgevaarlijke toestanden. Ze willen graag een proef doen op basis van vrijwilligheid, zodat ze met die logistieke landbouwroutes kunnen doorgaan. Ik zou het zeer betreuren als dit blijft liggen in het steekspel of het heen en weer schuiven tussen kabinet en Kamer, omdat er een blokkade ligt van een paar partijen die bij het woord administratieve last verschillende soorten uitslag krijgen. De naam van de heer Atsma wordt er ook nog bij genoemd, maar de minister heeft nu de leiding over hem, dus zij kan er vol overheen, maar niet met de trekker. Als we er op deze manier niet uitkomen, zal ik helaas weer een motie moeten indienen. Als deze heren persisteren in hun afwijzing, voorzie ik levensgevaarlijke toestanden in verschillende delen van het land. De snelheden gaan dan naar 40 km, terwijl er geen toets is geweest. Er zijn oude tractoren die zo de weg op gaan. Daar dragen zij dan ook de verantwoordelijkheid voor.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer Slob had het over uitslag, maar ik krijg een beetje jeuk als je zo moet proberen te argumenteren. Dit is echt buiten alle proporties. Bah.

Wat betreft het alcoholslot deel ik de twijfels die collega's hebben. Ik begrijp het wel, maar misschien is het verstandig om de hele aanpak nog een keer in een brief aan de Kamer te zetten. De vraag of het niet zo fraudegevoelig is dat het naar het gevoel van de VVD-fractie toch een soort schijnveiligheid is en dat wij een andere aanpak moeten vinden, is niet voldoende beantwoord, maar dat kan waarschijnlijk ook niet. Ik ben akkoord met het antwoord over de motorrijders. Wat betreft het achteruitkijkspiegeltje op de scootmobielen kun je niet zeggen dat het volgende week moet gebeuren, maar het hoeft toch niet meer dan een jaar te duren. Het is een ding van misschien twee tientjes en twee schroeven. Er is altijd wel iemand in de buurt die het even kan bevestigen. Laten we dat snel doen. Het probleem bij het flitsen is niet dat de flitspalen bij de snelweg worden weggehaald, maar dat dit wordt afgewisseld met mobiele apparatuur. Iedereen kent de flitspalen en remt daarvoor af om daarna weer op te trekken. Wij willen echt dat dit wat vaker wordt gedaan in de wijken. Misschien moet de minister van Veiligheid en Justitie er bij het volgende overleg ook bij zijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik dank de minister voor de duidelijke beantwoording. Je verschilt natuurlijk weleens van mening, maar ik kan de inhoud en de argumentatie heel goed plaatsen. Dat kan ik niet met de laatste opmerking van de heer Slob over wat hij mij en anderen in de schoenen wil schuiven. Kennelijk zijn de argumenten op, als het zo moet gaan, maar ik denk dat dit een niet onderbouwd verhaal is. Ik neem er dan ook afstand van.

Ik zou graag in een plenaire vergadering willen bekijken waar wij uitkomen wat betreft het alcoholslot. De minister stelt dat iemand vanaf 2,1 promille wel uit het alcoholslotprogramma moet worden gehouden.

Dan zijn er kennelijk toch argumenten om verslaafden erbuiten te houden. Mijn fractie wil het graag handhaven op 1,8, zoals het nu is, maar we moeten er ook genuanceerd mee omgaan. Dit is een experiment. We moeten de komende jaren kijken hoe het gaat en wat er gebeurt. Ik heb de reactie gehoord over de onderzoeken in het buitenland, maar die geven eigenlijk niet direct antwoord op deze vragen. In de literatuurstudie is geen grond gevonden voor de stelling dat het gevaarlijk of ongevaarlijk is. Het is wel zo dat psychiaters en het CBR deze verslaafde mensen een jaar lang uit het verkeer houden, omdat zij te maken hebben met concentratieproblemen, negatieve emoties, vermoeidheid, enz. Dat zijn al redenen om mensen eruit te houden.

Ik denk dat er ook een herziening moet komen van het strafrecht wat betreft de vraag hoe je met taakstraffen omgaat bij woningen. Misschien moeten de richtlijnen voor het OM worden aangepast. Ik wil wel met voorstellen komen, zoals het puntenrijbewijs voor jongeren dat van drie naar twee punten is gegaan. Ik snap dat de minister procedureel aangeeft dat de flister niet op haar bordje ligt, hoewel zij er op zichzelf wel een voorstander van is, denk ik. Dat betekent dat ik hierover ook een Kameruitspraak zal vragen.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik denk dat de rijbewijzen veel te snel worden teruggegeven aan alcoholverslaafden in het verkeer, want anders heb je geen alcoholslotprogramma nodig voor mensen bij wie het rijbewijs is afgepakt. Mijn voorstel is om die rijbewijzen gewoon door de papierversnipperaars te halen en ze pas terug te geven wanneer echt zeker is dat iemand niet meer verslaafd is en niet meer met alcohol achter het stuur gaat zitten. We zullen kijken hoe wij dat bij het VAO in een motie kunnen gieten.

De minister zegt dat haar geen ongelukken met expats bekend zijn, dus dat zij het probleem niet snapt. Er worden 8 000 rijbewijzen weggegeven aan hoogopgeleide buitenlanders. Dat is een groot probleem voor de verkeersveiligheid, want er is niet getoetst of die mensen echt kunnen rijden of een rijbewijs hebben gekocht in hun eigen land. De ongelijkheid is een ander probleem, omdat iemand die geen hoogopgeleide buitenlander is, geen rijbewijs krijgt. Ik vind het wel een goed idee dat die mensen het niet krijgen, want ik vind iedereen die in Nederland een rijbewijs wil, een examen moet afleggen om te voldoen aan de verkeersveiligheid. Daarnaast worden deze mensen ook al fiscaal gestimuleerd. Ik zal daarover een motie indienen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik bedank de minister voor haar nuchtere beantwoording, die mij wel aansprak, zonder dat ik het meteen met de inhoud eens ben. We hebben hier soms een poespas gehad over verkeer, dat wilt u niet weten, en ik houd wel van een beetje nuchterheid in het debat.

Dan kom ik op het alcoholslot. De Vereniging voor Psychiatrie zegt dat de behandelplicht uit de wet is gevallen. Ik hoor graag de reactie van de minister daarop, want dat lijkt me cruciaal in dit debat. Voordat er weer allerlei moties over tafel gaan, ik denk dat dit vrij eenvoudig geregeld kan worden, als men Kamerbreed vindt dat het niet moet gebeuren zoals nu is voorgesteld.

Ik heb ook geen behoefte aan een ellenlange nota over snorscooters, maar ik wil gewoon dat die dingen van het fietspad af gaan, omdat er niet 25 km/u, maar vaak 40 km/u mee wordt gereden. Ik zie helemaal voor mij hoe dat gaat in klederdracht. Samen met de SP-fractie hebben wij hierover al vragen gesteld, die volgens mij vlotjes beantwoord kunnen worden, maar laten we dan niet onze tijd verspillen aan allerlei notities en nota's.

Mijn laatste opmerking gaat over de tractors. Ik heb een reactie gevraagd op het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, die toch een aantal

aanvullende dingen zegt over veiligheid en landbouwverkeer. Kan de minister daar iets over zeggen? Zij zegt wel dat zij het interessant vindt, maar het moet niet zo zijn dat het interessante in het ronde archief belandt, want dat zou ik echt betreuren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mijnheer de voorzitter. Ik heb echt het gevoel dat we langs elkaar heen praten over het alcoholslot en alcoholverslaafden en dat ik nog niet duidelijk kan maken wat dit betekent. Het werd gevraagd, maar ik had zelf ook voor ogen om een aantal dingen nog eens op een rijtje te zetten in een brief. Hoe zit het met het rijbewijs, dat je niet meer hebt als je daadwerkelijk opgepakt bent? Het strafrecht blijft gewoon. Hoe zit het met de screening? Er werd gevraagd of het nu bij 1,3 promille is en of dat verandert, maar het is nu vanaf 1,8. Een andere vraag was hoe het zit met de bovengrens en de uitsluiting. De SWOV heeft uitgezocht dat de effectiviteit van het programma bij een variant waarbij verslaafden niet mogen deelnemen, afneemt. De vermindering van het aantal doden is nu met 8 tot 10. Deze zou met twee derde afnemen, dus dan zou het aantal doden met 3 verminderen. Ik denk dat het ook van belang is om dat soort gegevens op een rijtje te zetten. Ik hoor heel goed wat de Kamer in brede zin denkt, dus daarna is het aan de Kamer om te zeggen wat zij wil. Ik wil alleen zo veel mogelijk informatie geven. Mijn opzet is om het de alcoholverslaafden zo moeilijk mogelijk te maken om op de weg te komen. Door zo'n slot maak je het juist nog extra lastig. Ja, het is het makkelijkst om het rijbewijs te versnipperen, verscheuren, verbranden, enz., maar dan kan men nog steeds in elke willekeurige auto stappen. De eigen auto is dan in ieder geval op slot gezet en daarmee wordt het wel iets lastiger. Ik hoop de Kamer hiervan te kunnen overtuigen, maar dat zal ik snel merken in het debat dat zal volgen.

Ik had de vraag van de heer Bashir nog niet beantwoord over de willekeur van het CBR bij de geldigheid van medische beperkingen. Er zijn deskundigen aangewezen om te bepalen of iemand nog een keer gekeurd moet worden, dus dat is niet het CBR. Ik heb zelf in het verleden ook eens meegemaakt dat ik gekeurd moest worden voor iets wat ik al niet meer had, maar wat ik ook niet kon aantonen toen ik gekeurd werd, dus ik snap de frustratie die er is. Het zijn dus deskundigen die van mening zijn dat een kortere geldigheidsduur nodig is. Ik kan niets zeggen over individuele gevallen, maar dit wordt bepaald door de Regeling eisen geschiktheid, die voldoet aan de EU-richtlijn en die de beoordeling bij een inhoudelijk deskundige legt.

De heer **Bashir** (SP): De minister legt nu uit hoe het werkt. Zo werkt het inderdaad, zoals ik al heb gezegd, maar ik vind het onacceptabel dat die jongen, maar er zijn meer soortgelijke gevallen, om de zes maanden zijn rijbewijs even kwijt is en op hoge kosten wordt gejaagd. Mijn vraag is om dit te regelen en ervoor te zorgen dat die bureaucratie eindelijk ophoudt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We doen het nu conform de Europese richtlijn, dus het is niet aan de orde om dit even te regelen. Volgens mij is het het beste om individuele klachten gewoon via de Nationale Ombudsman te laten afhandelen. Hij kan ingrijpen om te zien of die individuele casus ook terecht is. In mijn eigen geval heb ik het niet via de Ombudsman gedaan, maar direct contact opgenomen en gezegd dat het toch van de gekke was dat ik me ergens op moest laten controleren wat je niet eens kon zien, en toen is dat ook opgehouden. Ik kom zeer binnenkort met een voorstel naar de Kamer voor het puntenstelsel voor jongeren in het kader van de doorlichting van het rijbewijshuis, waarnaar de heer De Rouwe vroeg. Verschillende sprekers zijn ingegaan op de scooters. Ik zal zo snel mogelijk komen met de beantwoording van de vragen van mevrouw Van Gent,

maar ik wilde dat samen met Veiligheid en Justitie doen, om niet van het kastje naar de muur te sturen, en daarom neemt het iets meer tijd in beslag. Als de beantwoording naar de Kamer komt, kan zij bekijken of zij een plan van aanpak wil hebben of daarmee tevreden is.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ik vroeg niet om een plan van aanpak inzake snorscooters. Misschien maakt u mevrouw Van Gent en ons daar tevreden mee, maar het gaat ook om de winkelgebieden, vandaar dat ik het op die manier heb ingekaderd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is aan de Kamer om te bekijken of we daarmee in voldoende mate de zorgen wegnemen die we zelf ook hebben of dat zij deze vragen breder en integraler beantwoord wil zien.

Bij het landbouwverkeer is er toch sprake van een herhaling van zetten. Als minister volg ik dezelfde lijn als mijn voorganger en die is volgens mij heel duidelijk. Daarmee heb ik mijn mening gegeven en is het aan de Kamer om te zeggen of zij dat wel of niet wil gaan invoeren, dus die motie zie ik dan tegemoet.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb al twee keer gevraagd om een reactie op wat de Onderzoeksraad Voor Veiligheid aan aanvullende zaken heeft aangekaart.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is terecht dat u hier om vraagt. Ik heb als reactie gegeven dat ik niet heel veel nieuwe zaken heb gezien ten opzichte van wat al bekend was. Ik kom er inhoudelijk nog op terug bij de Kamer, want wij geven altijd een formele, inhoudelijke reactie. Deze komt begin volgend jaar, dus dan kan men zien wat wij ervan vinden.

De **voorzitter**: Er zijn acht toezeggingen gedaan.

- De minister zegt toe het onderzoek naar de problematiek van langzame scooters op fietspaden begin 2011 aan de Kamer toe te sturen, voorzien van een kabinetsreactie. Zij zal daarin de mogelijkheid voor het weren van langzame scooters van fietsrijbanen betrekken.
- De minister zegt toe om de Kamer nader te informeren over het voornemen van de Europese Unie om een richtlijn op te stellen inzake geluid- en uitstootnormen voor scooters en daarbij aan te geven in hoeverre zij daarop wil anticiperen.
- De minister zegt de Kamer toe om met de Vereniging Nederlandse Gemeenten in gesprek te gaan over het weren van scooters uit winkelgebieden en de Kamer daarover te informeren.
- De minister zegt toe om aan de betrokken partijen te vragen of het mogelijk is om de verplichting tot het voeren van een achteruitkijkspiegel bij scootmobiel eerder in te voeren dan nu is voorzien en de Kamer daarover nader te informeren.
- De minister zegt toe om het thema van flitsers in woonwijken te bespreken met de minister van Veiligheid en Justitie en de Kamer daarover, eventueel via de minister van Veiligheid en Justitie, nader te informeren.
- De minister zegt toe om de Kamer nader te informeren over de maatregelen in het kader van het alcoholslot en aanverwante zaken.
- De minister zal de Kamer in het kader van de doorlichting van het rijbewijs op korte termijn informeren over een voorstel ten aanzien van een puntenstelsel voor jonge bestuurders.
- De minister zegt toe de Kamer volgend jaar een wetsvoorstel voor te leggen inzake de derde richtlijn motorrijbewijzen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik denk dat de woonwijkendiscussie dan via de minister van Veiligheid en Justitie zal komen.

De **voorzitter**: Dat is akkoord. Op welke termijn informeert u de Kamer over het alcoholslotprogramma?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zo snel mogelijk; zeker voor dinsdag.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb een aantal vragen gesteld naar aanleiding van de petitie van de truckers. Kan de minister daar in diezelfde brief op antwoorden?

De **voorzitter**: Daar komt de minister later op terug.