

Vergaderjaar 2012–2013

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 362

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 11 maart 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie hebben op 30 januari 2013 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en minister Opstelten van Veiligheid en Justitie over **verkeersveiligheid**.

(De volledige agenda is aan het einde van het verslag opgenomen.)

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie voor Infrastructuur en Milieu,
P. Jansen

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

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

Voorzitter: Elias
Griffier: De Bruin

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Bashir, Bisschop, Elias, De Graaf, Hachchi, Klein, Kuiken, De Rouwe, en Van Tongeren,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en minister Opstelten van Veiligheid en Justitie, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministeries.

Aanvang 14.06 uur

De **voorzitter**: De regeling van werkzaamheden in de plenaire zaal lijkt iets uit te lopen, maar ik open de vergadering toch. Wij kunnen niet blijven wachten op de collegae. Anders komen wij met onze eigen planning in de war. Over die planning gesproken, er staat van 14.00 uur tot 17.30 uur voor dit algemeen overleg. Het hoeft niet tot 17.30 uur te duren. Het mag ook eerder afgelopen zijn.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Dit AO gaat over verkeersveiligheid en er staan heel veel punten op de agenda. Ik heb dan ook niet de illusie compleet te zijn, maar gelukkig zullen wij straks met veel woordvoerders zijn. Zij zullen mij waar nodig aanvullen.

Het alcoholslot staat niet direct op de agenda, maar het heeft wel een directe link met verkeersveiligheid. Een tijd geleden is men gestart met een pilot om alcoholsloten mogelijk te maken op personenwagens en bijvoorbeeld taxi's. Het alcoholslot is een groot succes gebleken, ondanks de aanvankelijk wat sceptische reacties, wellicht ook van mijn partij. Mensen ervaren het als een daadwerkelijke straf. Het werkt heel erg preventief. Wat mijn fractie betreft en ook die van het CDA, zo heb ik begrepen, is de tijd rijp om het alcoholslot voor vrachtwagenchauffeurs en andere personen met een groot rijbewijs beschikbaar te maken. Die mogelijkheid zit nu niet in de wet. Ik kan mij voorstellen dat er nogal wat haken en ogen aan zitten, omdat meerdere mensen wellicht gebruikmaken van dezelfde vrachtwagen of grote bus. Wil de minister toch toezeggen dat zij gaat onderzoeken of het mogelijk is het alcoholslot uit te breiden en, zo ja, om ons daar binnen een redelijke termijn over te informeren? Nu zegt de rechter soms: ik ga geen rijverbod opleggen aan deze mijnheer of zijn rijbewijs intrekken, omdat hij dan zijn werk niet meer kan uitoefenen. Dat vinden wij een ongewenste situatie, want dat betekent dat iemand voor zijn werk door kan blijven rijden terwijl er sprake is geweest van alcoholconsumptie. En alcohol en verkeer, zo weten wij allemaal, gaan niet samen.

Nu het trekk rijbewijs een feit gaat worden, pleiten Transport en Logistiek Nederland (TLN), de Rijwiel en Auto Industrie Vereniging (RAI Vereniging) en de landbouworganisaties ervoor om ook het kenteken voor de trekker in te voeren. Dat vragen zij om oneerlijke concurrentie tegen te gaan en de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarmee kun je namelijk controleren of voertuigen voldoen aan de gestelde eisen. Wij vinden dit een sympathieke en verstandige oproep. Hoe kijkt de minister daartegen aan?

Dan kom ik op de verkeersveiligheid in het algemeen. Wij hebben van de minister een update gekregen van de streefcijfers om het aantal verkeersslachtoffers naar beneden te krijgen. Die cijfers stemmen ons niet helemaal gerust. Het wordt heel moeilijk om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers te laten dalen. Wij waarderen de inzet van de minister en het feit dat zij dit zelf ook erkent en waar nodig en mogelijk aanvullende maatregelen probeert te nemen om dat aantal verder te laten dalen. Dat ondersteunen wij van harte.

Ik wil graag voor twee punten extra aandacht vragen, ten eerste voor de veiligheid op de 80 en 60 kilometerwegen. De afgelopen jaren is een

aantal initiatieven genomen om de veiligheid op die wegen te verbeteren, maar wij zien verdere mogelijkheden, met name bij bestaande initiatieven. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft op dat gebied een aantal initiatieven en onderzoeken lopen. Kunnen wij daar nog een nadere impuls aan geven, vooral omdat het niet alleen een landelijke aangelegenheid is maar ook een provinciale?

Ten tweede heb ik ook even gekeken met welke clubs wij eigenlijk overleggen over het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Ik mis daar een aantal clubs bij. De blik lijkt zich vooral erg te richten op de mobiliteitskant en wat minder op de kant van de verkeersslachtoffers. Klopt dat? Slachtofferhulp Nederland en de Stichting voor Verkeersslachtoffers mis ik bijvoorbeeld in dat rijtje. Is dat een omissie en, zo ja, zouden wij deze omissie dan niet recht moeten trekken? Het is immers ons gezamenlijke doel om het aantal verkeersslachtoffers te laten dalen. Er is extra energie nodig. Met de aangekondigde maatregelen komen wij er niet helemaal. Wellicht kunnen frisse ideeën en «out of the box»-denken net dat zetje zijn om het aantal slachtoffers daadwerkelijk te laten dalen. Dan ga ik over naar de minister van Justitie voor het onderwerp scooteroverlast. Daar hebben wij al menigmaal aandacht voor gevraagd in de Kamer. Ook mijn voorgangster, mevrouw Dijksma, die nu weer staatssecretaris is, heeft hier met een actieplan aandacht voor gevraagd. Toch zijn wij nog niet helemaal tevreden. Er is een aantal stappen gezet, maar er zijn nog heel veel overtredingen en heel veel criminele activiteiten waar scooters bij betrokken zijn. Ik heb twee vragen hierover. Ten eerste heeft minister Opstelten aangegeven dat hij inbeslagname van scooters op dit moment te ingewikkeld en te omslachtig vindt en dat hij er daarom voor kiest om het kentekenbewijs in te nemen. Is dat niet al te makkelijk? Dat betekent immers dat een scooter gewoon in omloop blijft en je dat ding gewoon kunt gebruiken, ook voor allerlei criminele activiteiten. Mijn advies zou zijn: gewoon in beslag nemen zodat de scooter echt niet meer gebruikt kan worden.

Ten tweede, als ik het goed begrepen heb, wordt het opvoeren van een scooter nu bestraft met een boete van categorie I, te hard rijden met categorie II en veel te hard rijden met categorie III. Is het niet logisch om mensen die scooters opvoeren, met hetzelfde strafregime op te zadelen als het mensen die veel te hard rijden? Daardoor loont het namelijk niet langer om hard te rijden. Het gaat mij om de verkeersveiligheid niet om «scootertje pesten». Het grote aantal ongelukken met scooters waar zowel voetgangers als fietsers bij betrokken zijn, en de criminele activiteiten, vragen om een extra instrument om deze overlast aan te pakken.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer De Graaf.

De heer **De Graaf** (PVV): Als laatste binnen en bijna als eerste aan het woord; wat een eer.

De **voorzitter**: Ik heb uitgelegd dat sommige leden bij de regeling van werkzaamheden moesten zijn.

De heer **De Graaf** (PVV): Dat is inderdaad zo.

Voorzitter. Wij zitten midden in de wintertijd. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid geeft aan dat het ingaan van de wintertijd voor veel verkeersellende zorgt. Dan zijn er namelijk opvallend veel ongevallen, zo blijkt uit onderzoek. Nu roep ik niet meteen om maatregelen; het is slechts een vraag aan de minister. Wij zijn benieuwd of dat ook zo is in Nederland. Is er in Nederland onderzoek bekend? Wij hebben het zelf niet kunnen vinden. Misschien is er reden om eens onderzoek te doen naar de vraag of met de ingang van de wintertijd ieder jaar het aantal ongelukken op de weg stijgt.

Ik bedoel het niet verkeerd, maar ik wil kort ingaan op de verkeersslachtoffers. Er zijn resultaten geboekt met het terugbrengen van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers. Er zijn echter heel veel verkeersslachtoffers die in leven blijven maar met heel veel ellende achterblijven. Ik heb zelf een werkzame periode van mijn leven aan deze mensen besteed. Vaak komen zij het bed niet meer uit en verblijven zij voor hun leven in een verpleeghuis. Bijvoorbeeld mensen die verkeerd in de vangrail terecht zijn gekomen, heb ik verzorgd en als fysiotherapeut begeleid. Vandaar mijn interesse in deze mensen.

De ambitie om terug te gaan naar 10.600 is groot maar eigenlijk nog te klein. Wat zouden wij nog meer kunnen doen om het aantal verkeersgewonden, terug te brengen? Wat zijn de financiële gevolgen als bij het vervangen van vangrails gekozen wordt voor een vangrail met een dichte onderkant? Juist daar gebeuren namelijk heel veel vervelende zaken, die ik niet tot in detail zal bespreken.

Dan kom ik op de MOE-landers, wat ik een draak van een woord vind. Het gaat om Midden- en Oost-Europeanen. Nog even en dan is het de «MOE-landse mensen». «MOE-landse gebieden» heb ik zelfs al iemand in de Haagse raad horen zeggen. Allemaal quatsch, het gaat om Midden- en Oost-Europeanen. In een debat over verkeersveiligheid is het onvermijdelijk dat ook zij aan bod komen.

Het aantal verkeersongevallen met mensen uit Midden- en Oost-Europa is toegenomen. Dat heeft de PVV al jaren beweerd. Dat blijkt ook uit cijfers. Het verbaast ons echter niks dat de minister in de verdediging schiet door te zeggen dat niet geconcludeerd mag worden dat er een verband bestaat en dat de cijfers niet zo gelezen mogen worden. Dat is haar goed recht. Ik citeer: «(...) op basis van beschikbare cijfers (kan) niet worden geconcludeerd dat voertuigchauffeurs uit Midden- en Oost-Europa vaker betrokken zijn bij een verkeersongeval dan iemand van een andere nationaliteit.» Maar de cijfers liegen niet: gemiddeld vijftien doden per jaar al zeven jaar lang. Ons vermoeden is dat het aantal nog veel hoger is, juist vanwege de registratiegraad. Als minder dan 10% van de ernstige ongevallen in de politieregistratie terechtkomt, is er gewoonweg geen beeld van. Hiermee toon ik aan dat de papieren waarheid soms mijlenver ligt van de werkelijkheid. Daarom wil de PVV meer alcoholcontroles in de greenports. Een test in het Westland vorig jaar is erg succesvol geweest. De PVV is van mening dat dit een landelijk gevolg kan krijgen. Deelt de minister deze mening? Is zij bereid meer alcoholcontroles uit te voeren in deze gebieden?

De PVV is niet tevreden met de uitkomsten van het onderzoek naar de rijvaardigheden van mensen uit Midden- en Oost-Europa die hier te lande hun rijkunsten vertonen. Ook hieruit blijkt dat de praktijk soms weerbarstig is en ver staat van de wetenschappelijke waarheid. Iedereen concludeert het, maar de wetenschap wil het niet erkennen. Bij de behandeling van de Wet personenvervoer 2000 heb ik een motie over controles ingediend en uiteindelijk aangehouden. Ik sta op het punt om die motie, misschien gewijzigd, volgende week tijdens een VAO alsnog in te dienen. Het aantal controles moet in ieder geval omhoog. Uit een onderzoek waar de minister mee gekomen is, blijkt namelijk dat de rijvaardigheidseisen in Midden- en Oost-Europa niet minder zijn dan in Nederland, maar dat zijn de eisen. Ik ben in de kerstvakantie nog even in Hongarije wezen controleren. Ik had een huurauto geleend. Ik ben blij dat ik hem heel heb kunnen inleveren. Dat is mijn eigen ervaring. Die ervaring heb ik trouwens ook in Polen en de Oekraïne. Mensen gaan daar echt met 25 à 30 km/u de snelweg op. Dat gebeurt niet één keer als je een uurtje rijdt, je ziet het tien keer. En wat lees ik dan op 9 januari in de krant? «Polen wil betere verkeersveiligheid» Dus de Polen zeggen het zelf. Polen is het land in Europa waar zo ongeveer de meeste verkeersdoden vallen. Dat wil wel iets zeggen over de rijvaardigheid van deze mensen. Daarmee wil ik niks verkeerd zeggen over Polen, maar rijden kunnen ze er niet,

want ze willen zelf dat de rijvaardigheid verbeterd wordt. Ik wil het artikel best aan de minister geven om dit verhaal te ondersteunen.

De **voorzitter**: Als u dat wenst, dan kan dat straks via de griffier.

De heer **De Graaf** (PVV): Dat zal ik straks doen.

Als er onderzoek moet komen, dan moet dat niet gaan over de rijvaardigheidseisen, maar juist over de uitvoering van die eisen. Hier ligt het bewijs dat die niet klopt.

De minister heeft in het najaar geschermd met een veiligheidsonderzoek. Wij wachten nog op de uitkomsten daarvan. Dan heb ik nog een laatste vraag over de verkeersboetes aan Midden- en Oost-Europeanen. Die is meer voor minister Opstelten. Worden die boetes wel voldoende geïnd? Wij horen geluiden dat dat niet het geval is. Dan is het natuurlijk makkelijk om de wet te overtreden.

Dan gaan wij naar 140 km/u. Dat hoopt de PVV tenminste. Er is veel te doen geweest om de snelheidsveranderingen. Wij hebben in het vorige kabinet voor al elkaar gekregen dat op veel plekken een limiet van 130 km/u wordt toegepast, maar de eenduidigheid is nog ver te zoeken. De PVV doet weer een oproep aan de minister om zo veel mogelijk eenduidigheid te bewerkstelligen. Er staat nog steeds een woud van borden op de Nederlandse snelweg. Dat is een grote ergernis voor veel automobilisten. Ook is gebleken dat de verkeersveiligheid niet afneemt als de snelheid op de snelweg toeneemt. Een minder hoge snelheid zorgt juist voor vaker remmen, meer files en daarmee meer uitstoot, maar ook meer onveiligheid. De doorstroming wordt bevorderd door de snelheid zo veel mogelijk op te hogen. Daarom willen wij zo veel mogelijk eenduidigheid nastreven. Wij vragen aan de minister om daar echt vaart achter te zetten. Wat ons betreft, geven wij meteen nog een klein beetje gas bij tot 140 km/u. Dat willen veel mensen. Dat is ook gebleken uit een internetpoll van Autovisie. Er waren 5 600 stemmen. Maar liefst 60% van de ondervraagden gaf de voorkeur aan 140 km/u rijden.

Ik wil één klein dingetje zeggen dat raakt aan dit AO.

De **voorzitter**: U bent door uw tijd heen, dus als u nog iets wilt zeggen, houdt het dan heel kort.

De heer **De Graaf** (PVV): Dan ga ik afconcluderen. Over Midden- en Oost-Europeanen heb ik een aantal vragen gesteld. In de snelheid moet zo veel mogelijk eenduidigheid komen. Wij moeten naar 130 km/u, liefst naar 140 km/u. Het innen van de boetes vinden wij erg belangrijk. Ik vroeg aandacht voor de wintertijd. Zijn er dan meer ongelukken? En ik vroeg aandacht voor verkeersslachtoffers en -gewonden.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik ken de minister van I en M als iemand die zo min mogelijk of eigenlijk helemaal geen overbodige regels wil. Met overbodige regels verbeter je immers niets, ook de verkeersveiligheid niet. Je moet effectieve regels hebben waarmee iets gedaan kan worden tegen de mensen die een gevaar zijn op de weg, zonder de gewone mensen te pakken.

De regels voor het rijbewijs zijn echter totaal doorgeslagen door maatregelen die enkel zorgen voor bureaucratie en onbegrip. Vorig jaar heeft de Kamer de motie-Bashir (29 398, nr. 330) aangenomen waarin de regering wordt verzocht te stoppen met de rijbewijskeuringen voor bijvoorbeeld mensen met ADHD. Tot mijn teleurstelling is hier nog niet veel van terechtgekomen. De minister heeft er een experiment van gemaakt waar niemand wat aan heeft. Daardoor gaat het keuringcircuit gewoon door. De SP-fractie is dit nu meer dan zat en hoopt en verwacht dat de minister er snel voor gaat zorgen dat deze onzin stopt. Zij is er in haar experiment van uitgegaan dat mensen met ADHD altijd onder behandeling zijn van een

specialist, maar dat is niet altijd het geval. Deze mensen zijn in de meeste gevallen helemaal niet onder behandeling bij een specialist. De minister heeft de huisarts uitgesloten bij dit experiment. Het resultaat is dat het keuringcircuit gewoon doorgaat voor bijna alle ADHD'ers. Waarom is de huisarts hierbij niet meegenomen? En waarom is de minister zo terughoudend om te stoppen met de onzinnige keuringen?

Overigens worden niet alleen mensen met ADHD geconfronteerd met allerlei vreemde regels en beperkingen. Er worden meer beperkingen opgelegd waarvan nut, noodzaak en praktische uitvoerbaarheid de SP-fractie totaal ontgaan. Zo mag iemand met epilepsie, MS of diabetes die is goedgekeurd door een keuringsarts, wel privé rijden maar zakelijk slechts vier uur per dag. Aangezien noch de minister noch het CBR tot nu toe heeft aangetoond dat herkeuringen en beperkingen ook maar enige invloed hebben op de verkeersveiligheid, stel ik voor al dit soort ballast overboord te gooien. Dat is positief voor de burger, want die wordt niet meer geconfronteerd met extra kosten, lange doorlooptijden, administratieve lasten en ergernis. Het zorgt er ook voor dat het CBR zich weer kan richten op zijn hoofdtaken en verder kan werken aan het verbeteren van de klantgerichtheid. Graag een reactie van de minister.

Wij krijgen berichten dat de klantgerichtheid van het CBR nog steeds onder de maat is. Mensen moeten tot zes maanden wachten totdat ze de Eigen Verklaring terugkrijgen van het CBR. Vindt de minister dit een acceptabele termijn of gaat zij actie ondernemen om deze termijn terug te dringen? Positief vinden wij dat ook in 2013 de mogelijkheid bestaat om bij de Ombudsman een klacht in te dienen over het CBR. De betrokkenheid van de Ombudsman bij het CBR heeft er in ieder geval voor gezorgd dat het CBR in positieve zin is veranderd. Dat vinden wij een compliment waard zowel aan de Nationale ombudsman als aan het CBR zelf.

De aanpak van verkeersasos loopt wat de SP-fractie betreft nog steeds niet goed. Mensen kunnen meerdere overtredingen per jaar maken zonder extra te worden aangepakt, terwijl is aangetoond dat mensen die meer overtredingen maken, ook vaker betrokken zijn bij een ongeval. Wanneer gaat de politie iemand apart aanschrijven over zijn asogedrag? Het lijkt de SP-fractie verstandig om dit zo snel mogelijk te doen, bijvoorbeeld bij vijf overtredingen of meer. Wanneer een automobilist echt over de schreef blijft gaan, dan hoort hij niet meer op de weg. Er zijn blijkbaar zelfs bestuurders die meer dan twintig overtredingen per jaar op hun naam hebben staan. Wat mij betreft, moet zijn of haar rijbewijs dan worden ingenomen en moet hij of zij dan een verplichte herscholing op eigen kosten volgen. Is dit haalbaar binnen de huidige wet?

Het alcoholslot wordt niet ingebouwd in vrachtauto's, zo verscheen vandaag in de media. Klopt dat en, zo ja, waarom is hier een uitzondering op gemaakt?

Dan kom ik op het nieuwe motorrijbewijs dat sinds 19 januari voor jongeren onder de 24 jaar geldt. Daar heeft mijn fractie heel veel klachten over gekregen van mensen die hun examen nog net in december/begin januari hadden kunnen plannen, maar geen examen hebben kunnen doen omdat het bijvoorbeeld werd uitgesteld vanwege het weer. Voor deze mensen moet nu opnieuw een examen worden gepland. Zij moeten het examendeel verrichtingen opnieuw behalen, terwijl zij daar al voor waren geslaagd. Is het niet mogelijk een overgangsregeling in te laten gaan voor de mensen die al gestart waren met hun motorrijbewijs, zodat ze het onder de regels kunnen halen die golden toen ze begonnen? Graag een reactie van de minister.

Het Integis-rapport staat vandaag ook op de agenda. Dat is opgesteld naar aanleiding van een onderzoek naar de problemen met pensioenen van het CBR. Allereerst breng ik namens de SP-fractie mijn complimenten over aan de onderzoekers. Zij hebben heel goed werk verricht. De bevindingen uit het onderzoek zijn vrij ernstig. Weliswaar is er geen fraude aan de

orde, maar toch worden veel onregelmatigheden en een aantal onrechtmatigheden geconstateerd. Aangezien het onderzoek zich heeft beperkt tot 80% van de mogelijke onrechtmatigheden kan er nog veel meer aan de hand zijn bij het CBR. Hoe kijkt de minister hiernaar? Hoe wil zij hier gevolg aan geven? Het zou goed zijn om dit dossier op een goede manier af te sluiten, zodat iedereen bij het CBR daar ook tevreden mee is. Maar dan verwacht ik dat de minister ook enige inzet toont om alle betrokken partijen bij elkaar te krijgen, ervoor te zorgen dat de partijen er linksom of rechtsom met elkaar uitkomen en alle feiten boven tafel komen, zodat iedereen tevreden is en het verleden afgesloten kan worden. Hoeveel tijd heb ik nog, voorzitter?

De **voorzitter**: U bent erdoorheen. Als u nog één heel korte, krachtige opmerking wilt maken, dan mag dat.

De heer **Bashir** (SP): Dan zou ik de minister graag verzoeken om te reageren op mijn vragen.

De **voorzitter**: Daar zijn wij voor bijeen tijdens dit overleg. Dan is nu het woord aan de heer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Het is mooi dat wij opnieuw met beide ministers om de tafel zitten, met zowel de kant van de infra, die soms ook de kant van de preventie is, als de kant van de repressie, waar «voorkomen is beter dan genezen» overigens ook vaak als beter adagium wordt gezien. De agenda kent heel veel verschillende onderwerpen. Deze overleggen worden ook weleens klike-overleggen genoemd, omdat iedereen er maar brieven in stopt die ergens een keer behandeld moeten worden. In dit soort overleggen is het vooral van belang om heel goed te kijken naar de stand van de verkeersveiligheid in Nederland in brede zin. Het slechte nieuws is dat wij aan de cijfers van het afgelopen jaar zien dat de onveiligheid op de weg en alles daaromheen is toegenomen. Na mijn eerste rondje langs provincies, die soms eerder de cijfers van het aantal doden en gewonden bekendmaken, be kroop mij de grote vrees dat er het afgelopen jaar mogelijk meer doden en gewonden zijn gevallen. Heeft de minister ook al kennisgenomen van de eerste indicaties, van de cijfers die provincies zelf naar buiten brengen? Wanneer heeft zij de cijfers over 2012? Deelt zij ook onze zorg dat die stijgende lijn nog niet doorbroken wordt?

Laat ik even bij die cijfers blijven. Over de registratiegraad is al vele jaren onrust. Wij hebben van verschillende clubs vragen en brieven daarover gekregen. De ANWB zegt daar wat over. De SWOV heeft daar al een paar keer opmerkingen over gemaakt. De registratiegraad is ondanks toezeggingen van minister Opstelten nog niet verbeterd. Dat schrijft ook minister Schultz. Zij geeft aan dat er maatregelen zijn aangekondigd, maar dat de resultaten nog niet zichtbaar zijn. Dat kun je ook zien als een heel nette vertaling van: tot nu toe heeft het niet gewerkt. Zo zal de minister het niet bedoeld hebben, maar betrokken organisaties zien nog steeds dat de registratiegraad te slecht is. Het grote probleem daarvan is dat wij niet goed weten welke maatregelen wij moeten nemen als wij effectief beleid willen voeren om het aantal doden en gewonden terug te brengen. Ik wil hier meer aandacht voor vragen. Daardoor is er bijvoorbeeld geen duidelijkheid over de modaliteit waarin de ongevallen plaatsvinden. Er moet een goede en betere indicatie komen van de leeftijden en de oorzaken. Een goed inzicht in de cijfers is van belang.

Er is opnieuw gevraagd aan politie, ziekenhuizen en ander diensten om de ongevallenregistratie te verbeteren. Kent de minister dit pleidooi, dat niet nieuw is? Vindt de minister de aangekondigde maatregelen voldoende? Of stelt de minister met ons vast dat die maatregelen onvoldoende

vruchten afwerpen of op een of andere manier nog niet zijn doorgevoerd? Kan de minister ons de stand van zaken geven?

Minister Schultz heeft een beleidsimpuls aangekondigd omdat zij zelf ook ontevreden is over de verkeerde trend van meer doden en gewonden. Maar die maatregelen zijn vrij abstract. De kritiek van de ANWB en de SWOV is dat de maatregelen niet zijn doorgerekend. Is de minister bereid om ze door te rekenen, zodat wij scherp zicht krijgen op het aantal doden en gewonden? Ik weet van een initiatief in Zuid-Nederland: Maak van de nul een punt. Ik vind het een mooi initiatief omdat het huidige overheidsbeleid erop gericht is dat er in 2020 maximaal rond de 500 doden zijn. Ergens moet dat toch een beetje knagen, want dat kan toch nooit het doel en beleid van de overheid zijn? Het doel en beleid van de overheid en de samenleving moeten zijn: maak van de nul een punt. De doelstelling moet uiteindelijk nul worden. Dat is ons streven.

Er is in onze ogen de laatste jaren te weinig aandacht voor zwaargewonden. Juist dat aantal neemt toe: zo rond de 20.000 per jaar. Ik dacht in 2011 een redelijke stijging gezien te hebben van 4%–5%. Mijn fractie wil daar wat meer over weten. Terecht kijken wij altijd heel precies naar het aantal doden, maar iemand die zwaargewond is, is ook getekend voor het leven. Dat geldt ook vaak voor de gezinnen daaromheen. Daarom wil ik daar wat meer aandacht voor vragen, ook in de doorrekening van maatregelen.

De SWOV heeft niet alleen een kritische kanttekening geplaatst bij de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid. Zij heeft een aantal blokken genoemd, zoals de aanpak van verkeersovertredingen en de aanpak van alcohol en drugs en het verkeer, met daarbij een indicatie van het aantal mensenlevens dat op dat terrein nog te redden is. Het gaat daarbij niet om tientallen, maar om meer dan 200 tot 300. Ik vraag de minister om die brief van de SWOV tot zich te nemen en eens te bezien of de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid kan worden aangevuld. Ik vraag niet om zaken door te rekenen, maar om deze suggestie nader te bezien. De vraag is welke maatregelen mogelijk zijn. Ik noem zero tolerance in het verkeer rond alcohol en drugs.

Minister Opstelten zei de vorige keer terecht dat de regering een beetje klaar is met drugs. Het wetsvoorstel ligt er en dat moet behandeld worden in het parlement. Ik zet daar een kritische kanttekening bij, ook in de richting van de Kamer. Wij hebben de afgelopen jaren vele, in mijn ogen vaak onnodige, spoeddebatten gevoerd. Daardoor hebben wij nog steeds het wetsvoorstel rond drugs in het verkeer niet kunnen behandelen. Dat betreur ik ontzettend, want ik denk dat dergelijke wetgeving keihard nodig is. Mijn fractie verschilt zowel met het vorige kabinet, waar mijn partij deel van uitmaakte, als met het huidige kabinet van mening over zero tolerance. Wij bepleiten een zerotoleranceaanpak voor drugs in het verkeer, te beginnen met beginnende bestuurders. Wat ons betreft gaat deze aanpak echter voor iedereen gelden. Daar zullen wij de degens over kruisen. Ik hoop dat de partijen die, op zichzelf begrijpelijk, even uitstel hebben gevraagd van het debat heel snel dit wetsvoorstel opnieuw willen aanmelden voor plenaire behandeling. Ik zou daar ook heel graag alsnog een reactie van de minister op willen hebben, om de druk op te voeren. Die wetgeving, een hardere aanpak van drugs in het verkeer met de mogelijkheid om echt te kunnen opsporen, is namelijk echt van heel groot belang.

Ik kom nu op het alcoholslot. Mijn fractie heeft hier in het verleden heel vaak voor gepleit. Dit slot werpt zijn vruchten af. Meer mensen dan verwacht doen mee aan het Alcoholslotprogramma. Het is in onze ogen een laatste mogelijkheid voor mensen die eigenlijk niet mogen rijden. Het wordt ze hiermee technisch onmogelijk gemaakt om alcohol en verkeer, een dodelijke combinatie, te combineren. Mijn fractie vraagt, samen met die van de PvdA, of het alcoholslot ruimer kan worden ingezet, namelijk ook voor truckchauffeurs. Technisch moet dat volgens mij mogelijk zijn.

Aanvankelijk was de minister daar, overigens terecht, wat voorzichtig mee. Zij wilde eerst kijken of het alcoholslot werkt bij automobilisten. Ik denk dat wij voorzichtig aan kunnen concluderen dat dit het geval is. Ik vraag de minister om een stap verder gaan.

Mijn laatste punt betreft de recidiveregeling en het motorrijbewijs. De heer Bashir heeft al aandacht gevraagd voor mensen die in de knel komen doordat er geen overgangsmaatregel is voor het nieuwe motorrijbewijs. Natuurlijk wisten zij van tevoren dat deze datum eraan kwam. Ik vraag de minister toch of er nog een mogelijkheid is om deze mensen tegemoet te komen.

Ik zag de voorzitter volgens mij al heel ongeduldig naar mij kijken. Dat duidt op tijdsoverschrijding.

De **voorzitter**: Het was algehele agitatie. Nee hoor, u was gewoon door uw tijd heen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan laat ik het hier even bij.

De heer **Klein** (50PLUS): Voorzitter. Deelnemen aan het verkeer betekent risico's nemen. Risico's kunnen wij proberen te vermijden door gedrag. Daarnaast kunnen wij proberen om risico's te vermijden door voorwaarden te scheppen voor verbetering van de verkeersveiligheid. Voor de fractie van 50PLUS is het heel helder dat de lijn moet zijn: verkeersveiligheid is duidelijkheid. Er moet duidelijkheid worden gecreëerd, zodat iedere verkeersdeelnemer weet waar hij aan toe is. Wij hebben een hele waslijst aan punten gezien voor dit algemeen overleg. Daarin komt de rode draad van verkeersveiligheid en duidelijkheid heel nadrukkelijk naar voren. Er moet duidelijkheid komen over de maximumsnelheden op de snelwegen. 130 km/u is de norm. 140 km/u is voor ons helemaal niet aan de orde. Je mag dus 130 km/u rijden, tenzij je 60, 70, 80, 90, 100, 110 of 120 km/u mag. Het maakt uit of de spitsstrook gesloten is of niet, of je binnen of buiten een venster rijdt en of er een dynamisch verkeerssysteem is of niet. Kortom, het is erg onduidelijk. Dat leidt ertoe dat er ook voor de verkeersdeelnemers onduidelijkheid bestaat, waarmee de verkeersveiligheid slechter is. Wij denken dat het verstandig is – ik sluit mij wat dit betreft aan bij de woorden van de heer De Graaf – om duidelijkheid te creëren. Ook de handhaafbaarheid wordt veel beter als duidelijk is aangegeven wat de grenzen zijn.

Er is sprake van een groeiend aantal elektrische fietsen, snorfietsen en scooters. Dat is een heel positieve ontwikkeling, zeker voor ouderen. Het betekent immers dat zij extra lang kunnen deelnemen aan het verkeer. Wij moeten er echter wel voor zorgen dat de goeden niet onder de kwaden gaan lijden, bijvoorbeeld door invoering van een algehele helmplicht voor scooters of snorfietsen. Daar zijn wij geen voorstander van. Wij vinden dat moet worden ingezet op handhaving. Uit het onderzoek in Amsterdam blijkt dat 75% van de snorfietsen opgevoerd is. Dan moeten wij er hard aan werken om ervoor te zorgen dat dit feitelijk onmogelijk wordt. Je kunt natuurlijk aan de achterkant kijken, door de snorfietsen in te nemen. Je kunt er echter veel beter voor zorgen dat ze, net als veel elektrische fietsen, gewoon niet harder kunnen dan 25 km/u.

Ik heb een klein puntje over veiligheid en woonerven. Veiligheid is duidelijkheid, zoals ik heb gezegd. Ik begrijp dat het een beetje onlogisch is om overal extra borden te zetten op woonerven. Het integreren van het woonerfbord en het 15 kilometerbord lijkt ons een heel goed idee. Dan wordt op woonerven duidelijk aangegeven dat de maximumsnelheid 15 km/u is.

Ik kom op de medische rijbewijskeuring voor senioren. 50PLUS is van mening dat medische keuring van senioren eigenlijk onzinnig is en dat wij daar zo snel mogelijk mee moeten ophouden. Ik heb gezien dat de minister al eerder heeft gezegd dat zij dat ook wellicht een onzinnige

aangelegenheid vindt en dat hier een nota over komt. Wij zijn er wel toe bereid om er een soort test in te brengen, maar geen medische keuring. Er is sprake van een overgangperiode, nu is voorgesteld om de medische keuring verplicht te stellen vanaf 75 jaar in plaats van 70 jaar. Dat voorstel wordt nog behandeld in het parlement. De vraag is of je niet een soort overgangsregeling moet creëren, waarbij je alle 69-jarigen meteen een rijbewijs geeft voor vijf jaar. Dan hebben wij dat in elk geval opgelost en hoeven mensen tussen de 70 jaar en 75 jaar niet naar die medische keuring.

In het kader van verkeersveiligheid en duidelijkheid, moeten wij streven naar een scheiding van het langzame verkeer en het snelle verkeer. Dat is voor de rijksoverheid als beheerder van infrastructuur niet direct aan de orde, maar in de regelgeving richting medeoverheden natuurlijk wel. Bij dergelijke projecten moet de scheiding tussen langzaam verkeer en snel verkeer veel meer als norm wordt gehanteerd, want daardoor wordt de veiligheid van met name het langzame verkeer bevorderd. Wij moeten ervoor zorgen dat dit wordt getoetst.

Wij hebben als 50PLUS ook veel aandacht voor het 2toDrive-project. Dat zal een zeer gunstige invloed hebben op de bevordering van de verkeersveiligheid, zo blijkt ook uit experimenten in Duitsland. Ik ben zelfs sinds kort ook coach/begeleider van mijn jongste zoon. Ik zie dat er toch wel een hoop bureaucratie bij komt kijken. Ik begeleid goed, maar er zit een hoop bureaucratie aan vast. Voor het rijbewijs moet je bij de gemeente zijn via het CBR en voor de coachpas bij de RDW. Daar loopt het een en ander niet goed. Mijn vraag is of een betere afstemming tussen de RDW en de betrokken gemeenten mogelijk is ten aanzien van de afgifte van de rijbewijzen, zodat dit sneller en beter kan en er geen extra bureaucratische lasten bij de burgers worden gelegd. Het criterium is dat de begeleider tien jaar een rijbewijs moet hebben. Ik heb dat toevallig wel, dus voor mij was dat geen probleem. Je kunt je wel afvragen of dat niet korter kan, dat je gewoon zegt dat mensen vanaf 25 jaar die minimaal vijf jaar hun rijbewijs hebben coach kunnen zijn. Wellicht is dat bevorderend. De kring van coaches kan daarmee worden vergoot en kan tot de vijf komen die nu vereist zijn. Daardoor krijg je veel betere oefening en veel betere begeleiding. Dat leidt tot meer verkeersveilige verkeersdeelnemers op jongere leeftijd.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Vandaag vervang ik mijn collega's Magda Bernds en Stientje van Veldhoven. Het onderwerp verkeersveiligheid raakt ons echter allemaal. Ik ben zelf een paar jaar geleden begonnen met motorrijden. Toen een vriendin van mij om het leven kwam bij een motorongeluk, ben ik gestopt. Het is heftig en het heeft echt mijn besef van verkeersveiligheid enorm vergroot.

Ik heb begrepen dat in Nederland het aantal dodelijke slachtoffers bij verkeersongevallen al jaren een van de laagste is van Europa. De cijfers voor ernstige verkeersgewonden laten echter, zoals sommige collega's al aangaven, een stijgende trend zien. Graag zou ik hier vandaag speciale aandacht voor vragen. De impact van deze ongelukken op de slachtoffers en hun naasten is enorm. Ik vraag de bewindspersonen hoe wij ervoor gaan zorgen dat ook dit aantal gaat dalen. Wij moeten daarvoor wel weten wat wij moeten aanpakken. Het gaat om vragen als: wie zijn het, waar en waardoor raken zij gewond en welke gerichte maatregelen kunnen wij inzetten? De registratie van verkeersgewonden laat helaas nog te wensen over, zo heb ik begrepen. Erkennen de bewindslieden het belang van een goede ongevallenregistratie en welke concrete stappen gaan zij zetten om die te verbeteren?

Ik kom nu op de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid. D66 is blij met de aandacht die de minister geeft aan kwetsbare deelnemers in het verkeer. Wij hopen dat de 23 maatregelen en het grote netwerk dat zich hiervoor inzet, de verkeersveiligheid in Nederland verder zullen verbeteren. Net als

bij de ongevallenregistratie geldt hier: meten is weten. De minister schrijft dat de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid de trends in de gaten houdt. Hoe weten wij of de 23 maatregelen succes hebben en, zo ja, welke? Alleen als wij dat weten, kunnen wij de beste en de meest effectieve maatregelen behouden en versterken. Ik hoor hier graag een reactie op.

Ik rijd, net als velen in deze zaal, auto. Dat brengt mij bij de A2. Vorig jaar is de verbreding van de A2 tussen Vinkeveen en Maarssen opengesteld. De weg bestaat nu uit twee keer vijf rijbanen. Je zou kunnen zeggen: een walhalla voor de automobilist. Maar wat blijkt, je mag er maar 100 km/u. Dan wordt het toch wat minder een walhalla voor de autorijders en misschien zelfs een bron van frustratie. Die maximumsnelheid is er echter niet voor niets. Omwonenden hebben grote zorgen over hun leefomgeving, hun gezondheid, de luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Er zijn bovendien afspraken gemaakt over de snelheid op dit traject. De minister legt deze nu echter eenzijdig naast zich neer. Dat is niet netjes en het zegt misschien ook iets over de betrouwbaarheid van de overheid. Waarom vindt zij dat zij hier de afspraken wel naast zich neer kan leggen? Welke rol hebben de zorgen van omwonenden gespeeld in haar afweging om de snelheid op dit traject maximaal te verhogen?

Ik kom nu op het Alcoholslotprogramma. Alcohol op in het verkeer is levensgevaarlijk. Er staan forse straffen op en dat is goed. D66 zet echter vraagtekens bij de werking van het Alcoholslotprogramma. Het afgelopen jaar is gebleken dat daar veel praktische en juridische bezwaren aan kleven. Ik noem twee voorbeelden. Als vrachtwagen- en buschauffeurs met te veel alcohol in hun privéauto worden gesnapt, wordt het gebruik van een alcoholslot opgelegd. In vrachtwagens of bussen kan echter geen alcoholslot worden ingebouwd. Daardoor worden truckers en buschauffeurs met zo'n slot onevenredig zwaar gestraft. Dat heeft de rechtbank in Haarlem ook aangegeven. Een snorfietser die met een paar biertjes te veel op heeft gereden, krijgt wel een alcoholslot in zijn auto, maar niet op zijn snorfiets. En als een jonge bromfietser geen eigen auto heeft, moet de auto van de ouders eraan geloven. Deze maatregel is niet logisch. Ik heb begrepen dat de minister deze maatregel eerder dit jaar heeft ingetrokken. Gezien deze voorbeelden, kun je vraagtekens zetten bij de toepassing en de uitwerking van het programma. Ik heb bovendien begrepen dat het CBR en de rechter hierin op verschillende manieren opereren. Als het CBR zo'n slot heeft opgelegd, kan de rechter in een later stadium ineens beslissen dat iemand helemaal niet meer mag rijden. Dat kan ook voor de nodige praktische problemen zorgen. Ziet de minister deze problemen ook? Is zij het met mij eens dat de problemen urgent zijn? Is zij bereid om de evaluatie die gepland staat voor eind 2014, zo heb ik begrepen, naar voren te halen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Wat vindt mevrouw Hachchi van het voorstel van de PvdA en het CDA om het mogelijk te maken om het alcoholslot ook op te leggen aan vrachtwagenchauffeurs?

Mevrouw **Hachchi** (D66): De heer De Rouwe had kunnen horen dat ik een vraag heb gesteld over de onevenredige wijze waarop deze maatregel in de praktijk uitpakt voor vrachtwagenchauffeurs. Een van de problemen is dat zo'n slot niet in de vrachtwagen kan worden geplaatst. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister op dit punt. Als dat probleem kan worden opgelost door het mogelijk te maken om ook op de werkplek van zo'n trucker een alcoholslot te plaatsen, verandert dat de zaak. Mijn bezwaar is – de rechtbank in Haarlem heeft dat beaamd – dat vrachtwagenchauffeurs nu enorm benadeeld worden, omdat zo'n slot alleen maar in hun privéauto kan worden geplaatst, wat per definitie betekent dat zij hun beroep niet meer kunnen uitoefenen.

De **voorzitter**: U kunt hierop natuurlijk in tweede termijn na het antwoord van de minister terugkomen.

De heer **Bisschop** (SGP): Voorzitter. Uit de veelheid van onderwerpen heb ik er vier gekozen die ik wil bespreken. Het eerste is de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid, het tweede de registratie van ongevallen, het derde de export van kennis rondom verkeersveiligheid en het vierde is een soort grabbeltonnetje met wat kleine theemaatjes.

De **voorzitter**: Als dat allemaal maar lukt binnen die zeven minuten.

De heer **Bisschop** (SGP): Ik doe mijn uiterste best, voorzitter. Gelukkig tellen interrupties niet mee als spreektijd.

Mijn eerste punt is de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid. Ieder verkeersslachtoffer is er een te veel. Daar zijn wij het over eens. De zorg over de manier waarop wij het aantal slachtoffers terug kunnen brengen, bindt ons samen. In dat licht wil ik mijn waardering uitspreken voor de maatregelen die aangekondigd zijn in de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid. Het is goed dat de betrokken organisaties bereid zijn om samen op te trekken in dit belangrijke dossier. Het is ook goed om het accent te leggen op ouderen. Die moeten zo lang mogelijk veilig mobiel blijven. Vandaar dat een speerpunt is om het aantal slachtoffers in deze groeiende leeftijdsgroep terug te dringen.

Gezien de zorgelijke trend rondom verkeersslachtoffers, is zo'n beleidsimpuls hard nodig. Ik zou graag een concrete reactie van de minister willen op de analyse van de SWOV dat de aangekondigde maatregelen onvoldoende zijn om de verkeersveiligheidsdoelstellingen voor 2020 te halen. Moet er niet een schepje bovenop? In het licht van het voorgaande, merk ik op dat ik in de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid concrete en meetbare beleidsdoelstellingen een beetje mis. Zeker als je wilt kunnen beoordelen welke maatregelen het meeste effect sorteren, is dat zeer aan te bevelen. Ik pleit ervoor om alsnog die slag te maken naar meer en concreet meetbare doelstellingen. Wat is de reactie van de minister hierop?

Mijn tweede punt is de registratie van ongevallen. De politieregistratie van dodelijke ongevallen is belangrijk. Mede aan de hand hiervan bepalen wij immers ons verkeersveiligheidsbeleid. De registratiegraad vertoont echter al meerdere jaren een dalende lijn. Er komt steeds meer licht te zitten tussen de politieregistratie en de werkelijke aantallen verkeersdoden. Zozeer zelfs, dat in het buitenland wel eens de vraag wordt gesteld of onze toppositie op het gebied van verkeersveiligheid wellicht is bereikt door de slechte registratie. Dat is een slechte ontwikkeling. Het moet gegarandeerd zijn dat de politie in beginsel alle verkeersdoden en ernstig gewonden registreert. Ik kwam in de stukken van de SWOV de opmerking tegen dat dit in 2011 in slechts 10% van de gevallen zo is. Er zijn in 2012 maatregelen genomen. Die zouden nu zo langzamerhand wat effect moeten laten zien. Ik wil graag weten in hoeverre dat het geval is. Zijn wij op de goede weg of moet er veel meer druk op worden gezet? Dat lijkt mij een vrij essentiële vraag.

Ik heb nog een opmerking over lange zware voertuigen. Een belangrijk leerpunt uit de ervaringen die wij met deze voertuigen opdoen, betreft de gevolgen voor de verkeersveiligheid. Worden de ongevallen met lange zware voertuigen apart geregistreerd? Het zou kunnen dat een dergelijke registratie relevante informatie oplevert ten aanzien van het verkeersveiligheidsbeleid. Ik hoor hier graag een reactie van de minister op.

Een ander punt is het politietoezicht in 30 kilometerzones. Volgens de berekeningen is er sprake van vijf minuten toezicht per kilometer weg per jaar in 30 kilometerzones. Dat schiet dus niet echt op. Ik kan mij voorstellen – dat is misschien een beetje out-of-the-boxdenken, hoewel niet zonder precedent – dat de minister overweegt om meer toe te werken

naar een vorm van bestuurlijke handhaving op woonerven en dat soort gebieden, zodat daar op een natuurlijkere manier toezicht is en de veiligheid gegarandeerd is. Ik verneem graag een reflectie van de minister op dit punt.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb een vraag over de registratie van ongelukken binnen de bebouwde kom. Die ongevallen blijken niet goed geregistreerd te worden. Als dat het geval is, kun je ook geen goede maatregelen nemen. Hoe kijkt de fractie van de SGP daarnaar? Zou zij het een goed idee vinden om die te registeren in plaats van de ongevallen met lange voertuigen? Als wij nu iets moeten registeren, moeten wij de ongelukken binnen de bebouwde kom prioriteit geven.

De heer **Bisschop** (SGP): Daar ben ik het helemaal mee eens. Mijn vraag aan de minister over de registratie van verkeersongevallen is breed. Wil je effectief maatregelen kunnen nemen, moet je weten waar en wanneer, waardoor en met elke betrokkenen die ongevallen plaatsvinden. Ik dank de heer Bashir voor de aanvulling. Ik ben het er van harte mee eens. Mijn derde punt is de export van de kennis van verkeersveiligheid. De SGP heeft de afgelopen jaren meer dan eens gevraagd in hoeverre wij onze kennis over verkeersveiligheid – die is behoorlijk ontwikkeld en grondig – kunnen exporteren naar andere landen, misschien zelfs wel vermarkten. Juist in China, in Afrika en in andere opkomende economieën kan door de export van kennis op dit terrein heel veel worden verbeterd. Uit cijfers die circuleren, blijkt dat er wereldwijd een miljoen verkeerdoden per jaar vallen en 50 miljoen gewonden. Het past niet om in deze sfeer over een markt te spreken. Dat zou ik willen vermijden, ware het niet dat die metafoor zich bijna opdringt. Als wij de kennis die wij in ons eigen land aanwenden beschikbaar kunnen stellen, vergelijkbaar met onze kennis van weg- en waterbouw, aan andere landen, eventueel in het kader van ontwikkelingshulp, denk ik dat wij heel veel voor andere samenlevingen zouden kunnen betekenen. Is de minister bereid om met de minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking dit punt op te pakken en te bekijken of daar handen en voeten aan kunnen worden gegeven?

Ik kom nu bij het strooigoed. Ik had drie puntjes, maar er blijft er één over. Ik gebruik eigenlijk een beetje een achterdeur, want de vraag over rijbewijskeuring is al gesteld. Ik ben echter een tijdje geleden vergeten een andere vraag te stellen, namelijk die over de keuring van schippers voor de binnenvaart. Die moeten vanaf hun 65ste jaarlijks worden gekeurd. Nu wij stappen zetten om de keuringsplicht voor ouderen voor de auto te versoepelen, kan dan ook niet gelijk worden gekeken naar de keuringsplicht voor binnenvaartschippers? De vragen over scooters en het alcoholslot die ik nog had, zijn al gesteld. Met name de toespitsing van de heer De Rouwe spreekt mij aan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Nederland is een fietsland bij uitstek en als het aan de fractie van GroenLinks ligt, blijft dat zo. Fietsen heeft voordelen voor de volksgezondheid en veroorzaakt geen vervuiling. Door het fietsen zijn er minder auto's op de wegen en zijn er minder parkeerplaatsen nodig. Dit is bij iedereen bekend. Ik hoef verder geen warm pleidooi voor de fiets te houden.

In de cijfers die wij hebben, zien wij dat het aantal ernstig gewonden in het verkeer met 5,2% is toegenomen en dat die toename vooral zit bij fietsende 50-plussers. Ik ben ook een fietsende 50-plusser, dus dat gaat mij zeker aan het hart. Ik ken ook een heleboel andere mensen boven die 50 die nog steeds fietsen. Ik neem aan dat de leden in deze commissie boven de 50 ook nog steeds fietsen. Vast wel, ik zie al knikkende hoofden. De samenleving vergrijsst zo langzamerhand wat. Het is dus belangrijk om ervoor te zorgen dat fietsen voor die groep veilig is. Wij moeten bezien

welke maatregelen er mogelijk zijn om dit aantal ongevallen fors te verminderen. De ambitie moet omhoog op dit punt. Is de minister bereid om met de adviezen van de SWOV aan de slag te gaan om een iets zwaardere ambitie neer te zetten? Wij maken ons samen met de Fietzersbond zorgen over de uitvoering van eventuele maatregelen. Als een extra set maatregelen wordt genomen voor de veiligheid van fietsers, hoe gaan de gemeenten de uitvoering daarvan betalen? Ik hoor hier graag een reactie van de minister op.

Is het mogelijk om te regelen dat rotondes overal op dezelfde wijze worden vormgegeven, zodat de verkeerssituatie duidelijker is voor auto's, vrachtauto's en fietsers? In de praktijk blijkt dat een kwart van de gemeenten besluit om rotondes net anders in te richten. Wat is de mening van de ministers hierover? Hoe kunnen wij hier iets aan doen om de veiligheid van fietsers te vergroten, zodat fietsen aantrekkelijk blijft?

De heer **Bashir** (SP): GroenLinks zegt de veiligheid van fietsers een warm hart toe te dragen. Datzelfde geldt voor de SP. Ik heb bij de begroting een amendement ingediend met een voorstel om het aantal ongevallen van voornamelijk oudere fietsers terug te dringen. Het voorstel was om ouderen de mogelijkheid te geven om op fietscursus te gaan, uitgevoerd door de Fietzersbond. Dat heb ik samen met de Fietzersbond uitgewerkt. Waarom heeft GroenLinks dat voorstel indertijd niet gesteund?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Bij mijn weten hebben wij dat voorstel wel degelijk gesteund. Het zou mij erg verbazen als wij dat niet hadden gedaan. Als wij dat niet hebben gedaan, moet er iets in de overwegingen van de motie hebben gestaan waardoor wij alsnog hebben besloten deze niet te steunen. In het debat heb ik dit punt ondersteund. Ik vind het namelijk een heel goed punt. Er was een kleine verschuiving van wat middelen nodig om die cursussen voor elkaar te krijgen.

De heer **Bashir** (SP): Dan zal ik het voorstel nog een keer naar het secretariaat van GroenLinks laten sturen. GroenLinks heeft toen het voorstel niet gesteund. De enige fractie die de motie wel steunde, was die van de heer Klein. Waarvoor overigens mijn dank. Als wij echt iets willen doen aan de stijging van het aantal fietsongevallen, moeten wij bekijken waar die stijging zich voordoet. Die doet zich bij ouderen voor, dus daar zou iets moeten gebeuren. Een volgende keer reken ik op de steun van collega's.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik nodig de heer Bashir uit om mij die motie te sturen. Dan kunnen wij ongetwijfeld met zijn tweeën tot een tekst komen waar GroenLinks volledig achter kan staan. Ik weet nu niet uit mijn hoofd wat precies ons bezwaar was. Fietscursussen voor ouderen ondersteun ik van harte, zoals alle voorstellen om ervoor te zorgen dat mensen gewoon goed en veilig kunnen fietsen. Dat is zeker van belang voor 50-plussers omdat in die groep, volgens de registratie die wij hebben, de meeste ongelukken voorkomen.

Ik vervolg mijn betoog. Ik wil de minister nogmaals vragen hoe het nu staat met de langeafstandfietswegen. Er is mooi werk verricht door de minister, maar er zijn nog wat knelpunten. Dit is een goede manier om een andere vorm van fietsen te faciliteren. Op deze manier kan fietsen echt het rijden met de auto vervangen.

Ik heb heel erg gezocht naar een Zeeuwse kap om op te zetten vandaag, maar die heb ik niet kunnen vinden. Die zijn namelijk heel erg zeldzaam, zeker in de grote steden. Dit soort dingen kan dus geen belemmering zijn voor de minister om gemeenten, op hun verzoek, mogelijkheden te geven om te experimenteren met het scheiden van scooterrijders en fietsers. In de grote steden vormen scooters een grote bron van ergernis. Zij zijn ook een grote bron van ongelukken, zowel met jonge kinderen als met

50-plussers op de wat smallere fietspaden. Buiten de grote steden kunnen scooters natuurlijk een fantastische aanvulling zijn en zijn de fietspaden breed genoeg. Dan is er geen bezwaar tegen dat scooters gebruikmaken van de fietspaden. In Amsterdam is een voorstel om scheiding van scooters en fietsers mogelijk te maken raadsbreed aangenomen, dus ook ondersteund door de VVD en de PvdA. Is er binnen de mogelijkheden voor experimenten of uitzonderingen voor grote gemeenten niet wat te regelen om zo'n scheiding mogelijk te maken? Je zou er ook nog over kunnen nadenken om de echte fiets met hulpmotor, waar mijn collega van 50PLUS over sprak, te onderscheiden van de snelle hippe scootertjes van mensen wier haar goed moet zitten voor het feestje en die echt gassen op die fietspaden.

Ik heb ook nog een vraag over de luchtvervuiling die de scooters veroorzaken. Ik heb een onderzoekje gelezen van Milieudefensie. Daarin stond dat doordat het motorvermogen van die scooters zo wordt afgeknepen, er sprake is van onvolledige verbranding en zij dus veel meer luchtverontreiniging veroorzaken.

Die scooters vormen maar 1% van het vervoer op de wegen, maar zij zijn betrokken bij 16% van de verkeersongevallen. Er wordt gezegd dat moet worden gehandhaafd. Dat roepen wij bij elk probleem. Wij hebben echter niet zo veel politieagenten dat er op elk fietspad in de grote steden een politieagent kan worden gezet om die scooterrijders zover te krijgen dat zij zich aan de maximumsnelheid houden.

Ik wil nog iets zeggen over de maximumsnelheid van 130 km/u. De woordvoerder van D66 heeft het ook al keurig uitgelegd. Hoe kan een gemeente rekenen op het Rijk als een afspraak over de maximumsnelheid op de A2 die nog geen drie jaar geleden is gemaakt, wordt losgelaten en de snelheid toch wordt opgeschroefd? Er moet 6 miljoen euro worden uitgegeven aan een scherm, zodat automobilisten als het meezit één of misschien anderhalve minuut eerder aankomen. Mijn fractie begrijpt dit werkelijk niet. In een tijd waarin het geld niet voor het oprapen ligt, zou zo'n bedrag van 6 miljoen aan een heleboel andere nuttigere zaken kunnen worden uitgegeven – noem een cursus fietstechniek voor ouderen – dan een luchtscherm dat er alleen staat zodat mensen op dat stukje 130 km/u kunnen gaan rijden omdat zij dan een betere ervaring hebben. GroenLinks vindt dat echt – wij hebben hier vaker een punt van gemaakt – onbegrijpelijk. Het leidt tot luchtvervuiling en geluidsoverlast voor omwonenden, maar ook tot verkeersongelukken.

Ik kom nu op de registraties. Wanneer gaat de minister ervoor zorgen dat de registraties weer een 100% compleet beeld geven? Er moet niet alleen binnen de bebouwde kom worden geregistreerd, maar ook op de snelwegen. Niet alleen ongevallen met dodelijk afloop of zwaargewonden moeten worden geregistreerd, maar alle ongevallen. Wat nu een ongeluk met blikshade is, zou bij 130 km/u zomaar een zwaarder ongeluk kunnen zijn.

Mevrouw Fokke van de PvdA heeft in een debat over luchtkwaliteit op 17 januari 2013 opgemerkt dat haar partij met 130 km/u kan leven als de verkeersveiligheid en de luchtkwaliteit niet in het geding zijn. Ik zou graag van de minister horen op welke basis kan worden beoordeeld wanneer de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid in het geding zijn. Daarvoor moeten wij een registratie hebben en goede accurate metingen van de luchtkwaliteit ter plekke. Kan de woordvoerder van de PvdA toelichten welke toename van het aantal verkeersslachtoffers of welke mate van stijging van de luchtverontreiniging als gevolg van verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u voor zijn fractie acceptabel is?

Ik heb in mijn grabbelton nog twee kleine onderwerpen.

De **voorzitter**: Dat moet dan heel snel.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het eerste is vrachtverkeer. Voor vrachtauto's – de heer Elias herinnert zich dat ongetwijfeld – zijn zijpanelen beschikbaar die het onmogelijk maken dat fietsers onder de wielen komen en die bovendien 10% brandstofbesparing opleveren. De minister herinnert zich dat ongetwijfeld ook, want ik heb er al bij de behandeling van twee begrotingen een punt van gemaakt. Het is Nederlandse innovatie, van mensen van de TU Delft. Kan de minister die omarmen en in gesprekken proberen die innovatie wat meer op de weg te krijgen? Wij kregen als woordvoerders allemaal het bericht dat er bij het carnaval veel mensen met iets te veel op, op de weg zitten. Welke aandacht wordt daaraan gegeven?

Voorzitter: Kuiken

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Ik heb zeven minuten voor een groot aantal wijd uiteenlopende onderwerpen. Ik zal proberen er geen dubbelingen in te gooien.

Het aantal ernstig gewonden in het verkeer wil al jaren niet substantieel dalen en is behoorlijk uit het zicht van de streefgetallen geraakt. Het streven was namelijk om tot een maximaal aantal van 10.600 ernstig gewonden in 2020 te komen. De laatste prognose gaat uit van 16.700 tot 18.300 ernstig gewonden. Deze trend is in verschillende relatief verkeersveilige landen zichtbaar, maar wel degelijk reden tot zorg. De minister heeft hiervoor een actieplan opgesteld, dat wij hebben kunnen lezen. Aan welke factoren wijt zij het feit dat het aantal ongevallen niet daalt? Heeft zij de streefcijfers wat betreft het aantal gewonden voor 2020 inmiddels als onhaalbaar aangemerkt en, zo ja, aan welk nieuw streefcijfer kunnen wij haar nu houden? Er is al het een en ander gezegd over de registratie van verkeersongevallen. Daar sluit ik mij bij aan.

Ik wil graag weten of het kabinet mogelijkheden ziet om automobilisten beter te laten reageren op sirenes van hulpdiensten. Hierdoor ontstaan namelijk regelmatig gevaarlijke situaties. Er zijn verschillende waarschuwingssystemen ontwikkeld om dit gevaar te verminderen. Daar is in het verleden al over gesproken in de Kamer. Proeven lopen of zijn net afgerond. Je hebt Flister, dat de autoradio wegdrukt, en BlauwBlauw, dat met lampjes op de achteruitkijkspiegel werkt. Bekend is dat het gebruik van Flister een aantal bezwaren met zich mee lijkt te brengen. Zijn de resultaten van de proeven al bekend? Welke stappen kunnen wij verwachten op dit gebied?

Duidelijk is dat veel verkeersovertredingen worden begaan door een selecte groep. Deze verkeershuffers – ik aarzel niet om dat woord te gebruiken – zijn vaak ook in andere overlaststatistieken ruimschoots oververtegenwoordigd. Dergelijk onacceptabel gedrag zorgt voor veel ergernis bij goedwillende weggebruikers. Te vaak leeft bij de verkeershuffers het gevoel, zo lijkt het, dat zij toch wel weggelaten met hun gedrag. De VVD-fractie wil graag weten of verschillende registratiesystemen kunnen worden gekoppeld, maar wel zonder dat de politie hierdoor met allerlei bureaucratische rompslomp wordt opgezadeld. Is het bijvoorbeeld mogelijk om, binnen deze randvoorwaarden, verkeersovertredingen mee te nemen bij de bepaling van de zwaarte van de straf op andere terreinen? Ik denk hierbij aan tanken zonder te betalen, aan het meedoen aan straatraces en aan het toebrengen van schade aan de openbare ruimte. Graag hoor ik binnen een paar maanden welke mogelijkheden de minister – ik neem aan de minister van Veiligheid en Justitie – op dit terrein ziet. Bijzondere aandacht verdient innovatie op het gebied van infrastructuur. De Amerikaanse staat Nevada heeft bijvoorbeeld recent een auto die zonder bestuurder kan rijden een rijbewijs toegekend. Het lijkt futuristisch, maar de toekomst is dichterbij dan je denkt. Is dit in de nabije toekomst ook in ons land denkbaar? Ik vraag verder aandacht voor wat ook wel de intelligente snelweg wordt genoemd, met glow-in-the-darkbelijning, die

oplicht in het donker en verdere verlichting overbodig maakt, en waarschuwingen aangebracht met dynamische verf, die oplichten wanneer dat relevant is waardoor een waarschuwing voor gladheid pas leesbaar is als het daadwerkelijk vriest. Er zijn verschillende van dit soort mogelijkheden. De burgemeester van Eindhoven en de commissaris van de Koningin van Noord-Brabant hebben al belangstelling getoond voor een proefvak met een aantal van dit soort innovaties. Graag hoor ik of de minister van Infrastructuur en Milieu zich daarbij wil aansluiten. Er is al het een en ander gezegd over vrachtwagens. Ik wil nog wel iets zeggen over het inhaalverbod. Op sommige wegen zijn vrachtwagens verantwoordelijk voor een op de vijf ongelukken. Dat is echt te veel. Mijn voorganger heeft in eerdere algemeen overleggen voor een inhaalverbod voor vrachtwagens gepleit. De minister is met een voorstel gekomen voor zo'n inhaalverbod op een selectief aantal weggedelen. Het ziet er op het eerste gezicht interessant uit. Wanneer gaan wij daar nu concreet iets van zien?

Sinds 1 januari, dus nog maar recent, mogen langere en zwaardere voertuigen de Nederlandse wegen op. Ik krijg signalen dat de bestaande vangrails nog niet op deze zwaardere voertuigen zijn berekend. Is de minister daarmee bekend en wordt bij aanleg van nieuwe vangrails wel rekening gehouden met het toegenomen maximumgewicht van voertuigen?

Verkeersveiligheid is extra van belang in gebieden met veel kwetsbare weggebruikers. In het verkiezingsprogramma van de VVD wordt voorgesteld om veilige schoolzones in te voeren, gebieden waar de veiligheid van kinderen en hun ouders vooropstaat. Een aantal gemeenten is hier al voortvarend mee aan de slag gegaan, maar er is nog een lange weg te gaan. Kan de minister vertellen welke rol zij voor zichzelf weggelegd ziet ten aanzien van gemeenten waar nog niet of onvoldoende gebeurt op het gebied van schoolzones?

Mijn volgende punt betreft de fiets. Los van het feit dat een andere methodiek voor het bepalen van het aantal ziekenhuisgewonden wordt gebruikt, is duidelijk dat 70% van de ernstig gewonden fietsers zijn. Dat komt onder andere doordat er meer wordt gefietst, doordat ouderen steeds vaker fietsen en door de toename van het gebruik van de elektrische fiets. Als ik als 50-plusfietser in het weekend door de duinen fiets, kom ik bij het naar beneden suizen van een duinfietspad regelmatig onhandig geplaatste paaltjes tegen. Die paaltjes zijn daar neergezet – het is een serieuzer onderwerp dan mensen denken – om autoverkeer te weren. Er zijn heel veel situaties denkbaar waarin het niet te verwachten valt dat een automobilist een fietspad verkiest boven de autoweg, bijvoorbeeld om stiekem af te snijden. Is de minister bereid om te overleggen over het weghalen van paaltjes en allerlei oneffenheden om zo het aantal fietsgewonden omlaag te krijgen? Een enkele verdwalende of moedwillig een route afsnijdende automobilist tegenhouden, weegt toch veel minder zwaar dan vele fietsgewonden? Van de SWOV begreep ik dat het vooral om oneffenheden in de weg, paaltjes en allerlei obstakels gaat. Graag zou ik een reactie krijgen op dit punt. Het lijkt een klein en een beetje flauw punt, maar volgens de SWOV zou dit daadwerkelijk tot aanmerkelijk minder gewonde fietsers kunnen leiden.

Ik heb nog een paar punten over het CBR. Ik heb het rapport van Integis gelezen. Het is ongelooflijk – laten wij het boek overigens maar sluiten – hoeveel ruimte de toenmalige algemeen directeur van het CBR kreeg en nam om allerlei dingen te doen. Ik heb dat met stijgende verbazing gelezen. De puinhopen uit het verleden, zoals te lange wachttijden, slechte klachtenprocedures, onoverzichtelijke geldstromen en dubbele petten, lijken bij het CBR in redelijke mate te zijn opgelost sinds de directie is vervangen. Heeft de minister deze indruk ook? Is het toezicht nu beter geregeld? Van het CBR zelf begreep ik dat recent nieuwe gegevens omtrent de afwikkeling van rijexamens naar de minister zijn gestuurd. Kan

de minister toezeggen dat de Kamer deze gegevens op korte termijn tegemoet kan zien?

Mijn laatste punt gaat over het alcoholslot. Ik sluit mij aan bij de vragen ten aanzien van de mogelijkheid om dat ook op vrachtwagens te plaatsen. Bij zware gevallen van rijden onder invloed kunnen overtreders gedurende vijf jaar hun rijbewijs kwijtraken óf een alcoholslot in de auto krijgen. Echter, als zij gepakt zijn in een auto van een ander, moeten zij in sommige gevallen een auto kopen óf hun rijbewijs voor vijf jaar inleveren. Vindt de minister dat niet een wat merkwaardig neveneffect van de nu schijnbaar redelijk werkende regeling?

De **voorzitter**: De heer Bashir heeft al een aantal malen geïnterrupteerd. Omdat er niet zo heel veel is geïnterrupteerd, sta ik toe dat hij dat nogmaals doet.

De heer **Bashir** (SP): Mijn vraag aan de heer Elias gaat over de overbodige regels ten aanzien van rijbewijzen. Bij epilepsie of MS mag je in Nederland slechts vier uur zakelijk rijden maar privé onbeperkt rijden, terwijl iemand uit Polen of Hongarije, die precies hetzelfde heeft, niet onder die regels valt. Die mag in Nederland zakelijk onbeperkt rijden. Het grappige is dat je als Nederlander in Polen ook onbeperkt mag rijden. Die regels gelden dus alleen voor Nederland. Dat is absurd. Wat vindt de VVD daarvan?

De heer **Elias** (VVD): Daar weet ik te weinig van af. Ik wacht eerst het antwoord van de minister af. Verder interesseert het mij, verwijzend naar wat de heer De Graaf heeft gezegd, geen moer waar iemand vandaan komt. Wat iemand fout doet, dat moet je bestraffen. Aan zijn gedrag moet je iets doen. Waar iemand vandaan komt, maakt mij echter niet zo heel veel uit. De heer Bashir zegt: als je dat gelijk trekt voor iedereen, dan zou je voor mensen met epilepsie of ADHD of wat dan ook verruimende mogelijkheden moeten scheppen. Dat kan alleen als dat geen gevaarlijke situaties met zich brengt. Daar wil ik eerst iets meer over weten van de minister.

De heer **Bashir** (SP): Het maakt mij ook niet uit waar die mensen vandaan komen, maar ik wil daarmee bewijzen dat die regels raar zijn opgesteld voor Nederlanders die in Nederland rijden. Als een Nederlander in het buitenland rijdt, gelden die regels opeens niet meer. Die regels zijn dus absurd. Ook als je jaren geleden een epileptische aanval hebt gehad, waarvoor je behandeld bent en waar je geen last meer van hebt, houd je die aandoening volgens het CBR. Mij gaat het erom die overbodige ballast weg te gooien.

De heer **Elias** (VVD): Het algemene standpunt is natuurlijk dat er geen sprake mag zijn van rechtsongelijkheid. Het opheffen van die rechtsongelijkheid mag echter niet leiden tot gevaarlijke situaties. Dan moet er dus een andere oplossing voor komen. Het lijkt mij raar als iemand niet meer ziek is maar nog steeds als ziek wordt aangemerkt en daardoor te maken krijgt met beperkingen bij het verkrijgen van een rijbewijs. Daar wil ik dan eerst meer van weten. Daar ga ik niet op improviseren.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren heeft een vraag. Mag ik de overige leden vragen om naar de vragen te luisteren?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ga proberen om een interessante vraag te stellen, dan luistert vast de hele commissie. Ik ben benieuwd naar het standpunt van de VVD-fractie over het probleem met scooters die op het fietspad rijden in de grote steden.

De heer **Elias** (VVD): Dat punt had ik korthedshalve niet aangesneden. Ik zou weleens willen weten wat er precies gebeurt als zo'n scooter drie keer een overtreding heeft begaan en wat er gebeurt met de eerdere ideeën die mijn fractie naar voren heeft gebracht om de scooters in te nemen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Niet dat GroenLinks dat voorstelt, maar zou de heer Elias dan voorrang willen geven aan het handhaven van verkeersovertredingen op fietspaden met scooters, zodat je overtreeders überhaupt drie keer weet te pakken? Dat er drie overtredingen plaatsvinden, kan ik iedere ochtend zelf constateren, maar voordat het juridisch is, moet er wel een politieagent bij staan die dat constateert. Dat is nu juist het probleem. In theorie zouden die regels moeten werken op de fietspaden, maar in de praktijk – dat wordt breed geconstateerd – werken ze niet. Ook de fractie van de VVD in Amsterdam steunt het idee om in elk geval de grote steden de mogelijkheid te geven om hiermee te experimenteren dan wel er wat aan te doen. Ik ben benieuwd naar de positie van de VVD-fractie in dezen.

De heer **Elias** (VVD): We zitten thans in een algemeen overleg, en ik wil eerst horen hoe de minister hiertegen aankijkt. Ook loop ik niet per definitie achter de VVD in Amsterdam of Appelscha aan. Ik maak hier mijn eigen afweging.

Voorzitter: Elias

Schorsing 15.22 uur tot 15.32 uur.

De **voorzitter**: Aan de orde is het antwoord van de ministers in eerste termijn. Voordat zij dat doen, wil ik citeren wat een van de leden zojuist zei: als we allemaal toezeggingen doen, dan zijn we gauw klaar.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Het lijkt mij beter om in plaats daarvan goede inhoudelijke antwoorden te geven, want dan zijn wij ook snel klaar. Maar als er goede punten zijn ingebracht, doe ik graag een toezegging.

Ik begin met de cijfers over de verkeersdoden en -gewonden. Er zijn heel veel onderwerpen aan de orde geweest, maar uiteindelijk draait het om het volgende. Zijn wij met alle activiteiten die wij ondernemen, in staat om onze doelstellingen op het gebied van het terugdringen van het aantal verkeersdoden en -gewonden te halen? Vorig jaar deelde ik de Kamer al mee dat die cijfers tegenvallen. Het aantal doden en gewonden groeit licht. Bij het aantal doden denken we nog steeds onze doelstellingen te kunnen halen. Echter, uit berekeningen van de SWOV blijkt dat het aantal gewonden niet meer gaat passen bij onze doelstellingen. Naar aanleiding daarvan heb ik een beleidsimpuls voorgesteld om extra maatregelen te nemen om weer dichterbij onze doelstellingen te komen. Die is doorge-rekend maar daarmee halen we de doelstellingen nog niet. Terecht vragen Kamerleden wat dat dan betekent. Ga ik mijn doelstellingen verlaten of ga ik extra maatregelen nemen?

Ik zal alle vragen over allerlei verschillende soorten maatregelen langslopen. Ik heb mijn uiterste best gedaan om zo veel mogelijk haalbare maatregelen te bedenken, die nu ook toegepast en doorgevoerd kunnen worden. Dat betekent niet dat er daarna geen nieuwe maatregelen meer te bedenken zijn. Het denken mag nooit stilstaan, je moet ook verder durven gaan. In antwoord op een vraag van het CDA kan ik zeggen dat ik zeker ook de adviezen van de SWOV zal bekijken, maar sommige maatregelen gaan wel heel ver, zoals verplicht een helm dragen voor iedereen of 0% alcohol op de weg. Je zult op een gegeven moment moeten gaan afwegen wat je het belangrijkste vindt. Het moet een continu proces zijn tussen mij en de Kamer en de verschillende partijen, om te bezien welke

extra maatregelen genomen moeten worden om de aantallen de komende jaren verder omlaag te brengen en wat we uiteindelijk een te grote ingreep vinden.

Onder andere is het toegenomen aantal slachtoffers onder fietsers aan de orde gekomen. Ik zal er zo dadelijk diep op ingaan wat we doen om dat te keren, maar ik wil het niet zo ver laten komen dat we zeggen dat ze dan maar niet meer moeten fietsen om die ongevallen te voorkomen. De komende jaren moeten we dus blijven zoeken naar reële, haalbare en maatschappelijk gesteunde maatregelen. Ook moeten we bekijken of we op basis daarvan onze cijfers nog verder kunnen bijstellen of dat we uiteindelijk moeten concluderen dat bijvoorbeeld het aantal gewonden niet verder omlaag kan. Daar kom ik dus graag op terug in de Kamer. Omdat de diverse leden er heel veel vragen over hebben gesteld, wil ik er dieper op ingaan. Wat is de trend en hoe is die ontstaan? Hoe komt het dat het aantal ongevallen niet daalt? Het aantal verkeersdoden in personen- en bestelauto's is de afgelopen jaren met 54% afgenomen. Dat is dus gigantisch. In 2011 waren er uiteindelijk 273 verkeersdoden minder dan in 2001. Ook het aantal verkeersgewonden in personen- en bestelauto's daalt tegen de trend in nog steeds. In 2009 waren er 2500 ernstig gewonden tegenover 3700 in 2001. Het totaal aantal ernstig gewonden stijgt helaas. Meer dan de helft van het aantal ernstige verkeersgewonden in 2011 is fietser, vaak een oudere fietser. Dat brengt een dilemma met zich mee. Voor deze duidelijk herkenbare, groeiende groep kwetsbare verkeersdeelnemers moet je andere activiteiten bedenken dan de activiteiten die we de afgelopen jaren hebben ontplooid, toen we ons heel erg op het veiliger maken van de snelwegen hebben gericht.

Ik zet de schouders er dus onder. Ik wil het streefcijfer zo dicht mogelijk benaderen, maar niet ten koste van alles. Ik wil geen maatregelen nemen, waarbij de welwillende verkeersdeelnemers uiteindelijk de dupe worden van een kleine groep die zich misdraagt. Ik wil mij qua verbeteringen vooral richten op de nieuwe groep die wij in beeld hebben, de groep van de fietsende 50-plussers.

Welke specifieke fietsmaatregelen zet ik daarvoor in? We zijn de best practices in Nederland op het gebied van de fietsveiligheid aan het bekijken. In het voorjaar van 2013 willen we een modelaanpak voor de fietsveiligheid klaar hebben, een instrument om gemeenten te ondersteunen bij het opstellen van een fietsveiligheidsaanpak. In februari krijg ik de onderzoeksresultaten van een studie naar ongevallen met elektrische fietsen. VeiligheidNL heeft daarvoor slachtoffers van fietsongevallen, die de Spoedeisende Hulp hebben bezocht, geïnterviewd. De SWOV voert een diepteonderzoek uit naar fietsongevallen bij 50-plussers. De resultaten daarvan krijgen we eind 2013. Ik heb opdracht gegeven tot het opstellen van concrete handvatten voor gemeenten om de fietspaaltjes en de gladheid aan te kunnen pakken. De heer Elias heeft ook gevraagd naar de fietspaaltjes, maar dan in de duinen. We hebben in vier gemeenten pilots uitgevoerd om fietspaaltjes van de weg af te krijgen. Ook proberen wij gemeenten breder, via vakbladen, nieuwsbrieven, bijeenkomsten en congressen, bekend te maken met de gevaren van die fietspaaltjes. We moeten nagaan waar ze echt nodig zijn en waar misschien iets anders zou kunnen worden gerealiseerd.

Met de Fietzersbond zijn we aan het bekijken hoe we fietsroutes veiliger kunnen maken voor ouderen, met name voor de e-bike. Het resultaat daarvan wordt verwacht in april 2013. Er wordt een verkenning uitgevoerd naar de beleidsmogelijkheden voor het verbeteren van de fietsverlichting. Dat is een van de maatregelen uit de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid, die ik volgende maand, februari 2013, ontvang.

Er is gevraagd hoe het zit met de ontvlechting van langzaam en sneller verkeer. Wij voeren momenteel een verkenning uit naar de ontvlechting van de auto en de fiets buiten de bebouwde kom. Dit moet uiteindelijk leiden tot handvatten voor de wegbeheerders. Er zijn drie veiligheidsfietsi-

deeen uitgewerkt, en onder andere het project Het Vergevingsgezinde Fietspad komt in aanmerking voor een financiële bijdrage. Kennis over fietsveiligheid staat in de kinderschoenen in vergelijking met de kennis over autoveiligheid. Ik was er daarom ook blij mee dat op het NVVC de Nationale Onderzoeksagenda Fietsveiligheid aangekondigd kon worden. Via Blijf Veilig Mobiel proberen wij ouderen te vertellen hoe zij beter kunnen fietsen, op welke momenten, en waar ze op moeten letten. Het project omvat praktische producten en informatie, en zelfs filmpjes over de driewielers voor ouderen. Dat laatste klinkt misschien gek, maar zo gek is het idee van een stabielere constructie om ongevallen te voorkomen eigenlijk niet. Als je ouder bent is het risico op vallen en ernstige verwondingen immers groter. Kortom, er is veel aandacht voor het thema fietsen en we hopen dat al die onderzoeken, discussies en activiteiten effect hebben en nieuwe kennis opleveren, waardoor wij er nog beter op kunnen sturen. Volgend jaar kunnen we dan wellicht een aantal maatregelen nemen waardoor we de ongevallenratio nog verder omlaag kunnen brengen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Wat de minister ons vertelt, klinkt heel positief. Geldt wat zij zei ook voor de rotondes? De regels van een kwart van de gemeenten wijkt een beetje af van de regels van die andere 75%, en dat geeft verwarring voor de automobilisten. Als je daar woont, weet je het wel, maar anders niet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Een paar maanden geleden heb ik de Kamer gemeld dat ik voorstander ben van uniformering van de rotondes. Ik ga daarover in gesprek. Ik heb het CROW gevraagd om basiskenmerken voor rotondes en kruisingen ook in overleg met de wegbeheerders uit te werken en de voorrangsregels daarin mee te nemen. De gemeenten hebben de vrijheid om daarin zelf keuzes te maken, maar het bieden van een basis, een standaardmodel, zal voor hen effect hebben. Daardoor hoeven zij het namelijk niet allemaal zelf te bedenken, maar kunnen zij de standaard gebruiken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik begrijp dat het CROW al een heel goede richtlijn heeft ontwikkeld. Het zou dus jammer zijn om tijd te verliezen door het gesprek opnieuw te beginnen, als er al iets ligt wat vrij snel kan worden toegepast. De minister deelt ongetwijfeld mijn mening dat elke zwaargewonde, ongeacht of het een jongere of een oudere is, er één te veel is. Is het niet mogelijk om er wat vaart achter te zetten door die richtlijn te gebruiken? Zo moeilijk zal het toch niet zijn om al die gemeenten op dezelfde wijze te laten werken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voor zover ik weet moet die richtlijn nog worden ontwikkeld. Daarom heb ik het CROW meteen gevraagd om in overleg te gaan met de verschillende wegbeheerders. Gemeenten, waterschappen en provincies zijn, net als wij, wegbeheerders. Als zij klaar zijn, hoeven zij wat mij betreft nergens op te wachten en kan het zo snel mogelijk worden geregeld. Alleen, ik heb andere informatie dan mevrouw Van Tongeren over de fase waarin dit basisontwerp zich bevindt.

Verschillende leden hebben gezegd dat zij het goed vinden dat ik een extra beleidsimpuls ga geven. Zij vragen zich echter af in hoeverre het meetbaar is en de commissie kan controleren of het effect heeft. Dat is overigens ook een punt van de SWOV. Ik vind het van belang om die 23 actiepunten regelmatig te monitoren en daarover overleg te voeren met alle partijen. De SWOV maakt de jaarlijkse berekening, maar inderdaad over het totaal. Ik vind het prima als de berekening plaatsvindt over de individuele stukken, maar dat is niet altijd even goed mogelijk. Als de beleidsimpuls bijvoorbeeld «het verbeteren van de infrastructuur van

gemeenten» is, is het moeilijk om te zeggen hoeveel minder gewonden dat oplevert. Ik hoop dat de commissie mij daarin kan volgen. Dat is geen onwil, maar je kunt niet zomaar alles kwantificeren. Als het kan, is het goed om dat zo inzichtelijk mogelijk te maken. Uiteindelijk moet het toch leiden tot een totaalcijfer, dat gebaseerd is op schattingen wat de individuele maatregelen opleveren.

Mevrouw Kuiken heeft specifiek gevraagd naar de 60 en 80 kilometerwegen. Als wegbeheerder zijn wij in gesprek met de provincies en dat blijven wij doen. Tijdens een wegbeheerdersoverleg zal ik speciaal aandacht vragen voor de veiligheid van dat onderliggende wegennet. Het zijn voornamelijk provinciale wegen, en voor zover het gemeentelijke wegen zijn zal ik daar ook aandacht voor vragen.

Mevrouw Kuiken stelt dat ik met heel veel partijen, namelijk alle verkeersveiligheidspartijen, aan tafel zit, maar zij vraagt zich af of ik ook met slachtoffers aan tafel zit. Dat vind ik een heel goede vraag. V en J zit al met Slachtofferhulp aan tafel, maar vanuit een andere rol. Wij geven ook geld aan de stichting Slachtofferhulp, maar dat bedoelt mevrouw Kuiken waarschijnlijk niet. Zij bedoelt de ervaring die Slachtofferhulp heeft, op grond waarvan men ons daar kan adviseren over nieuwe ideeën met betrekking tot het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het lijkt mij goed om daar een gesprek over te organiseren. Te zijner tijd moeten we bekijken of we die gesprekken regelmatig of eenmalig voeren.

Onder anderen de heer Elias heeft gevraagd of gemeenten wel genoeg doen om schoolzones in te voeren. Het is inderdaad hun verantwoordelijkheid. Ik zie ook dat er op dat vlak veel gebeurt. De stadsregio Amsterdam bijvoorbeeld heeft de Leidraad Veilige Schoolzones opgesteld, die gemeenten helpt om lokaal passende oplossingen te realiseren. Ik zal de VNG vragen om die leidraad onder de aandacht van alle gemeenten te brengen. Ikzelf neem dit punt expliciet mee bij de inventarisatie van de best practices in het kader van de fietsveiligheid.

Ook wat dat betreft kan rond scholen, zeker op drukke momenten, natuurlijk veel misgaan. Verder weet ik dat Veilig Verkeer Nederland samen met buurtbewoners, gemeenten, politie en scholen het Meldpunt Veilig Verkeer heeft opgepakt. Daar kunnen bewoners verkeersgevaarlijke situaties uit hun buurt melden. Ook daar wordt dus aan gewerkt.

De SGP en de VVD hebben gevraagd naar de risico's van lzv's, onder andere voor de vangrails. Zelf heb ik nog niet begrepen dat daarmee een probleem is. De vangrails op de autosnelwegen voldoen aan de Europese norm. Daar worden zware constructies voor toegepast, bij viaducten zelfs nog zwaardere dan bij de afscherming van een sloot of een weiland. Aan lzv's worden extra veiligheidseisen gesteld, bijvoorbeeld ten aanzien van remmen of aslastmeters. Ik heb altijd begrepen dat de geldende prestatieklasse voor vangrails in Nederland ook volstaat voor de lzv's.

De voorzitter: Er kijken allerlei mensen mee, dus kunt u die afkorting uitleggen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Lzv's zijn lange, zware voertuigen. Daar worden heel grote vrachtauto's voor gebruikt. Ook is mij door de heer De Rouwe gevraagd om van de nul een punt te maken. Hij zegt dat je je ambities nooit moet opgeven. Het schijnt dat wij flink achteruit kachelen qua cijfers. Gelukkig staat er: maximaal 500 doden. Het is dus geen ondergrens maar een maximum. Natuurlijk streven wij altijd naar een veel lager aantal, maar een risico van nul is niet haalbaar. Dat geldt overigens niet alleen voor de verkeersveiligheid, maar eigenlijk voor alles. Ik denk dat je altijd reële streefdoelen moet stellen. Wat mij betreft ligt het aantal veel lager. Het zou heel mooi zijn als het nul kon zijn, maar een streefcijfer van nul veronderstelt ook dat de maatregelen optellen tot nul. Daarvoor moet je echter veel verder gaan dan wij ons kunnen voorstellen, tot en met de vraag: mag je eigenlijk de weg wel

op? Dat is de reden waarom ik nul nooit als officieel streefcijfer heb gekozen. Wij nemen het uiteraard wel ter harte. Ook is gevraagd of de wintertijd daarop van invloed is. Ik zou het echt niet weten. Ik zal dat navragen en daarop terugkomen. De cijfers over 2012 heb ik nog niet en dus kan ik daar nog niet over oordelen. In maart schijnen de eerste cijfers te komen over de doden en in november komen de cijfers over de gewonden. Zoals de Kamer van mij gewend is, geef ik dan zo snel mogelijk aan wat de precieze cijfers en onze eerste conclusies zijn. Minister Opstelten komt zo dadelijk terug op de discussies over dit onderwerp met betrekking tot registratie en straffen.

De heer **De Graaf** (PVV): Mijn voorganger als woordvoerder op dit dossier, de heer De Jong, heeft bijna vijftien maanden geleden al om die cijfers gevraagd. Waarom moeten we dan nu weer tot november op die cijfers wachten? Het verzoek van de heer De Jong is dan alweer twee jaar oud.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We hebben het volgens mij over twee verschillende dingen. Ik spreek over de jaarlijkse verkeersveiligheidscijfers. De cijfers over 2012 worden in 2013 bekendgemaakt. Ik weet dus niet waar u op doelt.

De heer **De Graaf** (PVV): Excuus, ik haal twee dingen door elkaar.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mijn volgende punt is het alcoholslot. Dat is inderdaad een goede maatregel met flinke effecten en een zeer afschrikkende werking. Mevrouw Hachchi sprak over «een snorfietser met enkele biertjes te veel op», maar je moet echt een grove overtreding hebben begaan voordat je tot een alcoholslot wordt veroordeeld. Je moet echt vele malen meer in je bloed hebben dan is toegestaan. Ik verbloem niet dat ik vind dat je een moordwapen bent als je daarmee de weg opgaat. Dat wij daar een flinke straf tegenoverstellen, is wat mij betreft terecht.

De **voorzitter**: Ik geloof dat mevrouw Hachchi haar eerdere uitlatingen wil nuanceren.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik voel me inderdaad geroepen om daarop te reageren. De minister slaat aan op mijn voorbeeld van de snorfietser. Daarmee wil ik het niet bagatelliseren. Het is zeker zo dat alcohol en verkeer niet samengaan. Mijn voorbeeld ging erover dat iemand wordt gepakt op zijn snorfiets, maar een slot krijgt op zijn auto. En als hij geen auto heeft omdat hij te jong is, krijgen zijn ouders een slot. Ik zeg dit om te nuanceren, want ik wil niet dat de minister mij in een hoek zet waarin ik helemaal niet thuishoor.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben blij dat u daar niet in thuis wilt horen en het ook heel serieus neemt. Ik ga ook graag even in op dat voorbeeld van de snorfietser. Ik ben overigens ook nagegaan of het wetsvoorstel de werking heeft die het zou moeten hebben; ik heb er zelfs een vrij snelle reparatie aan doorgevoerd. Er zijn drie opties voor een bestuurder die gepakt wordt in een auto van een ander of op de snorfiets. Als je geen auto hebt, kun je voor vijf jaar je rijbewijs inleveren, want het maakt je toch niet uit omdat je geen auto rijdt. Je hoeft het slot dus niet in de auto van een ouder of van iemand anders in te bouwen. Je kunt ook zeggen: ik wil zelf een auto kopen en ga dan onder begeleiding rijden. Het is een heel stomme fout, ik had nooit mogen drinken tijdens het rijden, ik beter mijn leven en bewijs dat ook gedurende het Alcoholslotprogramma. Of je kunt inderdaad zeggen: ik wil graag gebruik kunnen maken van de auto van iemand anders. Dan zul je

daar een alcoholslot moeten inbouwen. Je hebt dus een keuzemogelijkheid, die het gevolg is van een ernstige overtreding. Wij kennen ook straffen als vrijheidsberoving of andere vormen van straf. Dit is ook een vorm van vrijheidsberoving, namelijk dat je niet zomaar mag autorijden. Je wordt niet vertrouwd totdat je je straf hebt uitgezeten. Ofwel je rijdt niet ofwel je laat het slot in de auto van iemand anders inbouwen. Dat is een vrijwillige keuze, je wordt daar niet toe gedwongen. Ook is gevraagd naar de mogelijkheden om het ASP uit te breiden naar beroepschauffeurs. Dat is een lastig punt. Ik sta er niet onwelwillend tegenover om het alcoholslot verder uit te breiden. Alleen, als beroepschauffeurs nu een overtreding begaan in hun vrije tijd, dan mogen zij al geen gebruik meer maken van de vrachtwagen of de bus. In dit geval gaat het echter om een heel klein aandeel chauffeurs. Uit onderzoek van de SWOV is gebleken dat het aandeel alcoholovertreders onder vrachtwagenchauffeurs honderd maal kleiner is dan onder bestuurders van personenauto's. Ook volgens de branche zelf zijn er nauwelijks problemen. Dan nog zou je kunnen zeggen: voor die ene overtreder die er wel is, moeten we iets regelen. Het probleem is alleen dat er op dit moment nog geen alcoholsloten voor vrachtauto's of bussen beschikbaar zijn. Er zijn wel preventieve sloten, maar nog geen die geschikt zijn voor de eisen van het alcoholslot. Ik stel dus voor om uit te zoeken in hoeverre de markt eraan mee wil werken om die sloten te maken, zodat ik er met de fabrikanten en de sector over in overleg kan gaan en kan uitzoeken wat al dan niet kan. Tevens wil ik de cijfers in beeld brengen, want we moeten met elkaar ook bekijken hoe de omvang van de maatregel zich verhoudt tot het effect. Op zich sta ik er dus positief tegenover.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik ben blij te horen dat de minister er welwillend tegenover staat. Nu weten wij toevallig dat er een transportbedrijf is dat al alcoholsloten op vrachtwagens heeft geplaatst. Als de minister zegt dat het technisch nog niet mogelijk is, lijkt mij dat dus vreemd. Zij zijn namelijk ook gebruikt als proef om te bezien of het zou werken. Daarna viel het stil. We hebben informatie over dit transportbedrijf en wellicht is het handig om die te delen na afloop van de vergadering. Ik heb begrepen dat de minister er welwillend tegenover staat en dat zij gaat bekijken welke mogelijke belemmeringen er zijn. Op welke termijn worden wij daarover geïnformeerd?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is mijn informatie dat er een alcoholslot was dat aan het vereiste programma voldoet, maar dat niet kan worden uitgelezen. De namen van de partijen heb ik ook, maar de informatie daarover zal ik buiten de vergadering om wisselen. Het gaat dus vooral om de vraag of het kan. Dat zoek ik graag uit en alle informatie die de Kamer mij daarvoor kan aanleveren, neem ik graag in ontvangst.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Op welke termijn worden wij geïnformeerd?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij moeten vrij snel in gesprek kunnen gaan met de sector om te bezien wat al dan niet kan. Sowieso binnen een maand zal ik de Kamer een brief sturen met de stand van zaken.

De **voorzitter**: Voor 1 maart?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Ja. Mevrouw Hachchi heeft nog gevraagd of de evaluatie sneller gereed kan zijn. Eigenlijk is eind 2014 al aan de snelle kant om te weten wat het effect van de maatregel is. Voor de zomer ontvangen we in het kader van een procesevaluatie wel de eerste resultaten van de enquêtes onder

deelnemers en niet-deelnemers en van de interviews onder ketenpartners. Ik heb er echter geen beeld van of de kwaliteit van zo'n tussenrapportage voldoende is om er conclusies aan te verbinden. Ik zou de Kamer rond de zomer kunnen informeren over de tussenrapportage, maar ik wil niet bij voorbaat de evaluatie naar voren halen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik kijk uit naar wat de minister ons rond de zomer zal toesturen, los van de vraag of dat compleet is of niet. Ik begrijp dat de minister nog niet wil evalueren, omdat de tijd tot eind 2014 echt nodig is. Wel vind ik het terecht om terug te blikken, zeker gezien de vele voorbeelden die al de revue zijn gepasseerd over dit programma, dat in de uitwerking juist heel veel problemen met zich brengt. Een voorbeeld heeft de minister net zelf al behandeld.

De **voorzitter**: Wat is uw vraag?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik moest eerst reageren op de laatste opmerking van de minister. De minister zegt dat ze de cijfers in kaart moet brengen en dat ze gaat bekijken of zo'n slot in een vrachtwagen kan worden geplaatst. De rechter in Haarlem oordeelde echter dat het belang van de chauffeurs zwaarder weegt dan de argumenten die de minister aandraagt, want er is gewoon een hiaat in de wet. In dit geval worden chauffeurs te zwaar aangepakt omdat zij hun beroep niet meer kunnen uitoefenen. Kan de minister op dat punt nog ingaan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, wij zijn in beroep gegaan tegen de uitspraak van de rechter. Op dit moment kan ik dus nog niet zeggen dat ik het met hem eens ben.

De heer **Bisschop** (SGP): De minister denkt na over de introductie van het alcoholslot in vrachtauto's. Die lijn ondersteunen wij van harte en wij zijn dus ook benieuwd naar de verdere ontwikkelingen. Complicerende factor is echter dat het niet alleen gaat over vrachtauto's met een Nederlands kenteken maar in principe ook over vrachtwagens met een buitenlands kenteken. De vraag is of we daarmee niet in strijd met de Europese wet- en regelgeving handelen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is een van de complicerende factoren. Daar zullen we dus ook naar moeten kijken. Ik constateer overigens dat er in het buitenland ook interesse is voor het alcoholslot. Het kan dus best zijn dat wij daarin vooroplopen. Voor dit alles geldt echter dat je voor een deel in je eigen land moet bepalen wat je van belang vindt voor jouw rijkswegennet en wie je daarop kunt aanspreken en daarop kunt pakken. Datzelfde geldt voor boetes, die ook niet altijd goed betaald worden door degenen die niet van hier zijn. Op een gegeven moment ontdek je daar systemen voor waardoor je wel kunt handhaven, maar het is inderdaad complex.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik dank de minister voor de toezegging dat zij het zal onderzoeken. Het gaat om een kleine groep, maar dat is wel een groep waar het een grote impact op heeft. Dat is ook wat de rechter heeft uitgesproken. Ik denk dat het goed is om in beroep te gaan. Desalniettemin kan ik mij een Kamerdebat herinneren waarin er aarzeling was. Er werd gezegd: laten we eerst beginnen met automobilisten, en als dat werkt kunnen we een stap verder zetten. Volgens mij voelen we aan dat die stap aanstaande is. Wij spraken over truckchauffeurs maar wij bedoelen het grote rijbewijs. Dat kan ook voor buschauffeurs bedoeld zijn. Verstaan wij elkaar daarin goed? Dat was namelijk de opzet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, het geldt ook voor buschauffeurs.

De **voorzitter**: Als de commissie het mij toestaat, heb ik als VVD-woordvoerder nog een vraag om een tweede termijn te vermijden. In eerste instantie vond ik het heel raar dat iemand die een alcoholslot heeft gekregen en zelf geen auto heeft, een auto moet kopen om zijn straf te kunnen ondergaan. Volgens mij zei de minister daarop: luister eens, het is eigenlijk een heel zwaar vergrijp, je hebt een keuze, je kunt ook vijf jaar niet rijden, eigen schuld, dikke bult, verder niet zeuren. Kwam het daarop neer? Ik moet er even over nadenken of ik het daarmee eens ben. Dat vind ik eigenlijk wel, namelijk.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daar komt het op neer. Als je voor zo'n zware overtreding bent gepakt, mag je niet rijden. Als je dat dan toch wilt doen, mag je alleen begeleid rijden. En als je zelf geen auto hebt, en de auto van je moeder of anderen gebruikt, moet daar ook zo'n slot in. Die andere gebruiker moet dan ook blazen als hij gaat rijden.

De **voorzitter**: Dan heb ik het in ieder geval helder voor ogen. De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan kort zijn over het kentekenen van trekkers. In deze commissie is daar vele malen over gesproken. Toen is ook gesproken over meerdere varianten om de veiligheid te vergroten, bijvoorbeeld de verhoging van de toegestane maximumsnelheid of het aanbrengen van speciale herkenningsplaten of snelheidsbordjes et cetera. Die resultaten hebben de commissieleden in hun bezit. Naar aanleiding daarvan is de motie-Atsma ingediend, waarin wordt verzocht om het kenteken niet verplicht te stellen. Daarna is door mijn voorganger Eurlings en door mij altijd gezegd dat het aan de Kamer is om te oordelen over de zin van snelheidsverhogingen voor een deel van de landbouwvoertuigen en over de vraag hoe je die categorie ook optisch herkenbaar wilt maken. De Kamer is daar tot nu toe altijd verdeeld over geweest. Het blijft bij de Kamer. Het maakt ons dus niet zo veel uit. Uit kostenoverwegingen is het ooit niet doorgegaan, maar als de Kamer in meerderheid toch voor kentekenen is, zullen wij dat niet tegengaan. Dat is naar ik meen het enige onderwerp dat al jaren bij de Kamer zelf ligt. Over het CBR zijn veel vragen gesteld. Het is belangrijk om het daarover te hebben. Het betreft twee onderwerpen, het rapport over de pensioenen uit het verleden en het actuele punt van de medische keuringen. Toen ik net minister was, was het rapport over de pensioenen een hot item. Er was intern veel discussie over de vraag wat er allemaal gebeurd was met de pensioenbudgetten en hoe het allemaal gelopen was tussen het management en de organisatie. Om er een keer van af te zijn, hebben we daar toen een paar onafhankelijke partijen naar laten kijken. Ook hebben er veel wisselingen in het management plaatsgevonden. De heer Bashir en anderen hebben gevraagd hoe ik er nu tegen aankijk. Mijn gevoel is dat er enorm veel gebeurd is in de CBR-organisatie. Heel veel van de kou is uit de lucht. Het was een grondig onderzoek. Je kunt nooit alles 100% in beeld brengen, 80% is al heel veel om in beeld te brengen. Daarmee is de onderste steen boven, zoals toen ook is gevraagd. In het verleden heb ik zelf gesproken met de or en de directie. Ik heb gezegd: zet je eroverheen, zodat je een nieuwe tijd kunt ingaan. Ik hoop ook echt dat dit kan gebeuren met dit rapport. Ik hoop niet dat de vraag komt om nog een onderzoek te doen, en daarna nog een. Ik heb het gevoel dat we zeer veel tegen het licht hebben gehouden. Om die laatste 20% in beeld te krijgen, moet je een nog langere periode gaan bekijken, inclusief alle geldstromen betreffende de pensioenregeling, ook de geldstromen

binnen het pensioenfonds van het CBR bij Nationale Nederlanden en zelfs de beleggingen bij Nationale Nederlanden. Dat gaat heel ver. Volgens mij is de essentie van het rapport dat er geen duidelijk aanwijsbare malversaties hebben plaatsgevonden, maar dat men wel op allerlei punten steken heeft laten vallen en in het verleden niet goed heeft aangestuurd. Iedereen die op die stoel zat, is inmiddels weg. Wat mij betreft is het hiermee afgesloten en zou men met een schone lei moeten beginnen. Ik heb er vertrouwen in dat de nieuwe directie dat goed aanpakt.

De heer **Bashir** (SP): Door het onderzoek zijn inderdaad een aantal onregelmatigheden en onrechtmatigheden aan het licht gekomen. Toch bekruipt mij het rare gevoel dat de veroorzakers van de problemen en de verantwoordelijken daarvoor, er nu gemakkelijk mee weggomen; die zitten er immers niet meer. Wat vindt de minister daarvan? Mijn tweede punt is dat er heel veel rapporten onder het nu gepubliceerde rapport liggen. Ik heb begrepen dat de onderzoekers en het CBR erbij zijn om het ons vertrouwelijk te overhandigen. Ik vraag de minister om dat te faciliteren, zodat wij daar nog even rustig naar kunnen kijken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als daarover overeenstemming bereikt kan worden met de partijen die het onderzoek hebben uitgevoerd en uitgezet, heb ik daar geen bezwaar tegen. Ik zal dat voor de zekerheid bij hen checken, maar het lijkt mij goed als de Kamer daar kennis van kan nemen. Ik heb begrepen dat er nooit sprake is geweest van eigen gewin of dat werknemers of pensioengerechtigden iets tekort zijn gekomen. Wel heb ik begrepen dat heel veel dingen niet goed zijn gegaan in het verleden.

Zelf heb ik gesproken met de toenmalige leden van de raad van toezicht en heb ik gezegd dat het me beter leek dat er een andere raad van toezicht zou komen. Dat heeft dus effect gehad op diegenen die zich er nog mee bemoeiden. Ik heb geen signalen gekregen dat hier nog strafrechtelijke vraagstukken uit voortkomen die tot individuen zijn te herleiden. Misschien beantwoord ik daarmee ook de vraag wat er gebeurt met de mensen die er in het verleden een rommeltje van hebben gemaakt.

De heer **Bashir** (SP): Is de onderste steen nu boven? Ik vraag dat, omdat sommigen binnen het CBR het gevoel hebben dat dit niet zo is. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat die mensen wel het gevoel krijgen dat de onderste steen boven is gekomen en dat er het uiterste uit is gehaald?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik denk echt dat de onderste steen boven is; er is namelijk uit zo veel hoeken naar gekeken. Ook de partijen die de zorgen hebben geuit zijn betrokken bij de vraagstelling wat er precies onderzocht moet worden. Dat sommigen nog steeds het gevoel hebben dat ze nog niet helemaal klaar zijn, kan ermee te maken hebben dat het een heel emotioneel onderwerp is geweest dat vele jaren gespeeld heeft. Soms is het dan best moeilijk om het af te ronden en tot een einde te komen. Ik vraag me af of ik daar als minister nog een rol in moet hebben. Ik denk dat het vooral een taak is voor de directie van het CBR om met de interne partijen die nog twijfels hebben, in het reine te komen en om ervoor te zorgen dat iedereen vooruit en naar de toekomst kijkt en niet meer naar het verleden. Ik hoop dat de oproep hier en het beeld van hoe de commissie erin zit iedereen in de organisatie het gevoel geeft dat het afgesloten is en dat men verder kan.

De heer **Bashir** (SP): De minister vindt dus dat het aan de directie van het CBR is om ervoor te zorgen dat zij, samen met de mensen die nog dat gevoel hebben, er uitkomen en naar de toekomst kunnen kijken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij hebben sommige leden van de ondernemingsraad nog vraagtekens. De directie en de ondernemingsraad zitten regelmatig bij elkaar over allerlei onderwerpen. Ze zullen met elkaar een modus moeten vinden om de volgende stap te kunnen maken.

De heer **Elias** (VVD): Het is onvoorstelbaar wat daar allemaal is gebeurd. Dat is het gevoel dat je bekruipt als je het rapport leest. Kan de minister mijn fractie ervan verzekeren dat dit haar extra zal motiveren – voor zover ze al niet extra gemotiveerd was – om overal waar zij invloed heeft ervoor te zorgen dat toezichthouders strak functioneren? Want daar ontbreekt het toch te vaak aan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De groep die nu toezicht houdt, is heel stevig. Ik begrijp dat de heer Elias het in brede zin bedoelt. Naar deze club echter heb ik natuurlijk extra goed gekeken. Het is een stevige club, die stevig toeziet. Ook de directie zit op een goede manier in de wedstrijd. Er komen natuurlijk altijd weer andere mensen, dus we zullen daar altijd op blijven toezien. In algemene zin heeft de rijksoverheid ook enkele organisaties dichter naar zich toegehaald in de afgelopen periode, juist om dichterbij bepaalde taken te staan. Dat geldt ook hier, want er is een andere constructie ontwikkeld. Dan wilde ik verder gaan met de medische keuringen, want daar hebben we nog veel te doen. De SP zwingelt dit steeds terecht weer aan. Ik krijg hier zelf ook veel brieven over. Dan vraag ik me natuurlijk ook af of het wel logisch is. Ik heb ook wel eens over mijn eigen ervaringen in het verleden gesproken. Ik heb de Kamer voorafgaand aan dit AO bewust een brief gestuurd om te laten zien dat de vraagstukken die steeds terugkomen op de rol staan omdat we ze uitgezet hebben, bijvoorbeeld bij de Gezondheidsraad. Dan gaat het bijvoorbeeld om de grote hoeveelheid medische keuringen. De SP heeft mij specifiek gevraagd waarom ik het ADHD-experiment zo voorzichtig invul. Toen de motie werd ingediend, heb ik al gezegd dat zij in strijd was met de huidige wetgeving en dat ik dus echt moest zoeken naar een manier om het experiment een plek te geven. De Gezondheidsraad zal in maart een advies uitbrengen. Daarmee kunnen we vrij snel tot aanpassing van de wetgeving overgaan. Als we dat advies daarbij gebruiken, doen we het gedegener. Waarom mag je soms wel privé rijden en niet zakelijk? Er is gevraagd of ik dat niet overboord kan gooien, ook met betrekking tot enkele andere ziektebeelden. Er is echter wel degelijk verschil. Wie zakelijk rijdt, rijdt vaak langer en met grotere voertuigen. Daarom maakt de Gezondheidsraad in zijn adviezen tot nu toe dat verschil. Als de Gezondheidsraad een verschil ziet tussen iemand die privé of voor zijn werk rijdt, dan kunnen wij niet zomaar zeggen dat we dat niet van belang vinden en het overboord gooien. We zullen dat moeten aannemen. Wel zit het in de aanvraag die we nu bij de Gezondheidsraad hebben liggen. Die gaat opnieuw bekijken of het nodig is mensen opnieuw te keuren terwijl hun ziektebeeld niet verandert en of er onderscheid gemaakt moet worden tussen privé en werk. Verder is de vraag aan de orde of mensen met bepaalde ziektebeelden überhaupt gekeurd moeten worden en of het proces eenvoudiger kan als iemand toch gekeurd moet worden. Het CBR is daar zelf ook mee bezig trouwens. Er wordt dus aan gewerkt. Mijn ambitie is dezelfde als die van de heer Bashir: een transparant systeem van medische keuringen zonder dat we burgers onnodig belasten en strengere eisen stellen dan nodig is op grond van de verkeersveiligheid of Europese voorschriften. Ik heb dus bij de Gezondheidsraad een commissie rijgeschiktheid ingesteld. Die gaat op structurele basis adviseren. Ik heb aangegeven wanneer welke rapporten zullen verschijnen. Ik hoop in maart 2013 met de resultaten van het ADHD-onderzoek te komen. Ik hoop zodoende medio

2013 de herkeuringen voor mensen met ADHD aan te kunnen passen. Het is dus niet zo dat we niet willen of het probleem niet zien. We zijn er hard mee bezig. Ik wil het echter doen op basis van onderzoek.

Dan kom ik op de klantinformatie en het verbeteren van de processen. Het CBR richt zich op het verbeteren van klantinformatie en is bezig om de brieven en websites te verbeteren. Ook is het bezig de digitale dienstverlening te vergroten. Daarmee wordt het gemakkelijker om je afhandeling te volgen. Het is ook bezig met het verbeteren van het maken van afspraken met medisch specialisten en met ICT-verbeteringen. Tegelijkertijd krijg ik toch nog veel brieven. Ik zit er dus bovenop en ik vraag na of het hard genoeg loopt. Er wordt hard aan gewerkt, maar er is sprake van verschillende specialistengroepen, met iedereen moeten afspraken gemaakt worden en er moet gezocht worden naar een soort format. We hebben het gewoon niet meteen van vandaag op morgen omgebouwd.

De heer **Bashir** (SP): We hebben al vaker gediscussieerd over ADHD. De minister herhaalt nu eigenlijk wat ze eerder ook al zei. Er is echter wel een motie aangenomen die toch iets anders van de minister vraagt dan zij heeft gedaan, namelijk om mensen met ADHD die onder behandeling zijn niet meer periodiek te keuren. Omdat de minister die verantwoordelijkheid niet wilde nemen, heeft de Kamer die genomen, omdat wij ook geen gevallen kennen van mensen met ADHD die onder behandeling zijn en afgekeurd zijn. Waarom voert de minister die motie niet uit? De Kamer wil die verantwoordelijkheid nemen, ook als er iets gebeurt. De motie wordt nu niet uitgevoerd zoals wij bedoeld hadden. De eigen arts wordt niet meegeteld en men moet toch om de drie jaar gekeurd worden. Er is weinig veranderd sinds het aannemen van de motie. We hebben de mensen wel blij gemaakt, maar achteraf blijkt dat met een dode mus te zijn. Dat gevoel leeft tenminste bij de mensen en spreekt ook uit de mailtjes die ik krijg. Wil de minister hier uitleg over geven?

De **voorzitter**: Als voorzitter, niet om politieke conclusies te trekken, merk ik op dat ik de minister heb horen zeggen dat de motie in strijd is met de wet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat heb ik inderdaad gezegd, ook toen ik de motie in de Kamer van een oordeel voorzag. Het staat de Kamer natuurlijk altijd vrij een motie aan te nemen. Ik kan dan twee dingen doen. De motie naast me neerleggen – dat heb ik niet gedaan – of proberen haar voor zover het binnen de wet past, toe te passen. Dat laatste heb ik gedaan. In maart komt het advies van de Gezondheidsraad. We hopen dat we op basis daarvan medio 2013 de medische keuring kunnen aanpassen en dat de wet daarop wordt aangepast. Uiteindelijk is de wet het hoogste goed. De Kamer is weliswaar medewetgever, maar pas als zij de wet veranderd heeft, kunnen we daar ook naar handelen. Ik heb dus geprobeerd om zo veel mogelijk te leven naar de motie, maar daarbij niet de wet te overtreden.

De heer **Bashir** (SP): Het zou wel helpen als de huisarts voortaan ook mag adviseren. Dat is nu nog niet het geval. Dan komt de minister meer aan de gevoelens van de Kamer tegemoet. Klopt het overigens dat ook het CBR in de Gezondheidsraad zit? Het is toch raar dat het CBR, dat de wet moet uitvoeren, zichzelf ook adviseert?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het CBR heeft geen adviesrol in de Gezondheidsraad, bijvoorbeeld over de ziektebeelden en wat daarvan de gevolgen zijn. Het CBR wordt wel uitgenodigd om informatie te geven als dat nodig is.

Het vraagstuk van de huisartsen ken ik. Binnen de huidige wet kan het niet, maar we kijken ernaar voor de toekomst. Ik krijg van huisartsen

echter ook signalen dat het complex is, omdat ze een vertrouwensrelatie hebben met hun patiënten. Zij willen dan niet degene zijn die oordeelt of mensen met ADHD moeten worden herkeurd voor hun rijbewijs. Dat is voor sommige huisartsen een zware last. Maar goed, daar wordt inderdaad verschillend over gedacht. Sommige huisartsen willen het wel, andere niet. Het kan nu in ieder geval niet. Daarom bekijken we de mogelijkheden voor de toekomst.

De **voorzitter**: Ik geef mevrouw Kuiken het woord. Ik waarschuw de leden wel op de klok te gaan letten.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): De focus is nu gericht op ADHD, maar er zijn ook mensen die van hun specialist hebben gehoord dat ze zo gezond als een vis zijn, maar vervolgens wel in het traject van de medische keuringen terechtkomen. Dat lijkt me niet de weg die we moeten bewandelen. Ik ga er dus van uit dat ook dit soort zaken worden meegenomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zeker. Ik wil namelijk dat alleen mensen die écht gekeurd moeten worden, gekeurd worden. En dat proces moet zo makkelijk mogelijk zijn. Dat geldt dus voor alle ziektebeelden. Ik heb het al wel eens verteld, maar ik had vroeger epilepsie en dan moet je allerlei tests ondergaan. Maar als je geen aanval hebt, kun je niet zien wat er aan de hand is. Het is dus de vraag wat het effect van die testen was. Dat soort dingen proberen we er in de toekomst uit te halen. We willen veiligheid op de weg en goede keuringen. Mensen die gevaar opleveren, willen we echt niet op de weg, maar mensen die dat niet doen, moeten we niet onnodig lastigvallen.

Ik ben nog een paar dingen vergeten over de overgangsregelingen en de keuringen. We kijken naar de effecten van de keuringen omdat in Europees verband die bovenleeftijd niet eens meer gesteld wordt. Ik was zelf ook al bezig om van 70 naar 75 te gaan. We kijken ook mee in het onderzoek naar seniorenkeuringen. We nemen daarin mee wat we met de overgangsgroep van mensen van 69 moeten doen. Ik kan niet bij voorbaat zeggen dat zij elke vijf jaar hun rijbewijs krijgen. We bekijken hoe we de overgang soepel kunnen laten verlopen.

Over de motorexamens die als gevolg van het slechte weer niet zijn doorgegaan, heb ik een brief aan de Kamer gestuurd. Het is niet mogelijk om die alsnog onder de oude regeling te laten vallen. Vanaf vorig jaar is al aangekondigd dat alle systemen zouden omschakelen en dat men binnen het jaar dat examen moest doen. Bovendien waren er wachtlijsten, dus men moest het niet op het laatste moment laten aankomen. Zelfs voor het risico op slecht weer is gewaarschuwd. Nu zijn al die systemen om, zowel de computersystemen als de wet- en regelgeving. We kunnen iemand dus niet meer onder de oude regels laten vallen. Ik realiseer me natuurlijk dat dit heel vervelend is. Ik heb daarom voorgesteld om die mensen een financiële compensatie te geven voor het nieuwe examen. Die brief daarover heeft de Kamer al.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is fijn dat de minister er zelf even naar heeft gekeken. Er zijn best veel reacties van mensen die tussen wal en schip vallen. Enerzijds kun je inderdaad zeggen dat mensen gewaarschuwd waren dat die wijziging eraan kwam. Anderzijds hebben andere landen, bijvoorbeeld België, wel uitzonderingsmaatregelen en ook een latere invoeringsdatum. Is het vooral een technisch probleem of is het juridisch gewoon niet mogelijk? Kan de minister ook iets meer zeggen over de financiële compensatie?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is volgens mij én technisch én juridisch niet mogelijk. Ik heb begrepen dat de Belgen geen overgangsregeling hebben, maar te laat zijn met de invoering. Dat is ons

ook wel eens gebeurd; niet alle Europese regelgeving is altijd strikt op tijd geïmplementeerd. Daar ligt het in België dus aan. In mijn brief heb ik voorgesteld de kosten voor het examen te compenseren.

De heer **Klein** (50PLUS): De minister heeft een bevredigend antwoord gegeven op mijn vragen over de verhoging van de leeftijd van de seniorenkeuring van 70 naar 75. Met de overgangsregeling kun je twee kanten uit. Je kunt naar een regeling, maar je kunt ook insteken op voorlichting. Dan kun je de mensen van 69 erop wijzen dat deze situatie eraan zit te komen.

De **voorzitter**: Voor de procedure: dit zijn eigenlijk vragen voor de tweede termijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als wij wet- en regelgeving aanpassen, zijn wij verplicht om de betrokken partijen daarover te informeren. Dat doen we altijd langs diverse wegen. Ik ga ervan uit dat we dat in dit geval ook zullen doen, bijvoorbeeld via ouderenbladen of de ANWB.

De heer **Bisschop** (SGP): In een poging om een tweede termijn te voorkomen: kan de minister zeggen hoe zij denkt om te gaan met de keuring voor binnenvaartschippers?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wilde daar onder het kopje «overig» op ingaan, maar het hangt hier inderdaad mee samen. Ik wil voor de binnenvaartschippers gaan bekijken of zo'n seniorenkeuring nog nodig is. Het algemene beeld is namelijk dat mensen langer gezond blijven en ouder worden. Daar moeten we naar kijken; dat lijkt me logisch. Volgens mij hebben we binnenkort weer een overleg over de binnenvaart.

De **voorzitter**: Ja, op 6 februari.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal er dan wellicht op ingaan.

De heer **Bashir** (SP): Mensen die bezig waren met het motorrijbewijs, worden gedupeerd door de nieuwe regels. Is het volgens de minister juridisch echt onmogelijk om hier iets mee te doen? Ik heb ook nog een vraag over de compensatie. Soms hebben mensen niet kunnen deelnemen aan het examen bij het CBR door het weer of door andere onmogelijkheden. Dan is het wel eerlijk om ook voor de extra lessen compensatie te geven. Het gaat om heel veel geld. Waarom compenseert de minister alleen het examen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is juridisch echt niet mogelijk, omdat de oude regels niet meer geldig zijn sinds de richtlijn op 19 januari van kracht is geworden. In 2012 hebben zich 72% meer kandidaten aangemeld voor een examen dan in 2011, omdat zij wisten dat er een nieuwe richtlijn zou komen. Het CBR heeft in het laatste halfjaar 8000 uur overwerk ingezet om de verwachte piek voor 19 januari op te vangen. Het heeft dus echt zijn best gedaan. Ik heb aangegeven dat ik voor gedupeerde motorrijders de kosten van een nieuw examen op me wil nemen. Ik heb begrepen dat zij over voldoende kennis beschikken om dat nieuwe examen ook onmiddellijk te doen. Ik denk dus alleen aan gratis examens en niet aan het betalen van nieuwe lessen. Ik heb het CBR gevraagd om deze optie op zeer korte termijn verder uit te werken.

De **voorzitter**: Zelf heb ik gevraagd of wij de recente gegevens die het CBR aan het departement heeft verschaft, zouden kunnen krijgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Uw vraag heb ik inderdaad nog niet beantwoord. Laat ik maar ja zeggen. Dat krijgt u binnen een maand.

Over de scooters kan ik kort zijn, want daar hebben we het al vaak over gehad. Het is niet mijn intentie om de scooters in een andere categorie te laten vallen. Ik blijf bij mijn standpunt. Ik heb daar ook geen Zeeuwse kap voor nodig. Het is ooit ontstaan om mensen tegemoet te komen die om welke reden dan ook geen helm willen of kunnen dragen en ook niet willen of kunnen fietsen. Ik kan me voorstellen dat in bepaalde lokale situaties het verplaatsen naar de rijbaan een optie is, maar bij wegen waar men 50 km/u rijdt, is het snelheidsverschil tussen een auto en een niet-opgevoerde snorfiets wel erg groot. Ik vind het daarom riskant. Een helmplicht kan het risico willicht iets verkleinen, maar voorkomt geen ongevallen. Ook moet het voor weggebruikers overzichtelijk blijven, dus heb ik liever geen lokale helmplicht. Misschien moet ik ook even een beeld geven van de scooterongevallen. Er wordt het beeld geschetst dat de arme fietser lijdt onder de scooteraar. Het aantal doden en ziekenhuisgewonden bij botsingen tussen fietsers en snorfietsers ligt echter op ongeveer 50 per jaar. Dan gaat het met name om het risico voor de snorfietser zelf. Die heeft meestal de verwondingen, waarschijnlijk ook gewoon omdat hij meer snelheid heeft. Als we de snorfietser de weg op sturen, weet ik niet of het aantal verkeersongevallen zal dalen. Misschien stijgt het eerder.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Onze wegen waren oorspronkelijk bedoeld voor paard en wagen. Sinds die tijd hebben we echter nogal wat ontwikkelingen doorgemaakt. De oorspronkelijk fiets met hulpmotor kon prima naast een fiets op het fietspad. Ik kan de redenering wel volgen dat het ook een probleem op de rijbaan is, maar daarmee kan de minister dit punt niet van tafel vegen. Op hele stukken rijbaan, vooral in de spits in de grote steden, wordt echt geen 50 km/u gereden. De steden zelf vragen om ruimte om hiermee te experimenteren. De minister kan wel aantallen doden en gewonden noemen, maar voor heel veel fietsers is het enorm ontmoedigend om op die tijd te fietsen. Sommigen doen dat niet eens meer omdat het te druk en te gevaarlijk is. Uit Amsterdams onderzoek blijkt dat er forse hinder is voor de fietsers. Ik wil de snorfietzers natuurlijk niet gewond of dood hebben, maar we zoeken een goede oplossing voor deze verkeersstromen. De minister komt er niet door te zeggen dat zij blijft bij waar het oorspronkelijk voor bedoeld was.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb dit verteld omdat het zo beeldend is. Ik heb ook aangegeven dat ik het om veiligheidsredenen niet wenselijk vind die groep naar de weg te verplaatsen. Gezien de cijfers ligt het probleem veel meer bij de snorfietser zelf dan bij de fietser. Er is één gemeente die mij gevraagd heeft iets te doen, namelijk Amsterdam. Die gemeente wil een helmplicht invoeren voor de snorfietser, maar dat wil ik helemaal niet. Dat zou namelijk betekenen dat ik heel Nederland moet verplichten een helm te dragen omdat men in Amsterdam de snorfietser van het fietspad naar de weg wil hebben. Daar ben ik steeds duidelijk over geweest. Ik zie dit ook niet als het grootste probleem. Over de aanpak van snorfietzers voeren we een andere discussie en die zal zo ook nog wel gevoerd worden. Ik vind het echter geen oplossing om ze naar elders te verwijzen en ze te verplichten een helm te dragen. Daarover blijven we van mening verschillen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ken de minister als bijzonder creatief. Als het voorstel van Amsterdam haar niet bevalt, waarom gaat zij dan niet op zoek naar alternatieven? Er zijn steeds meer scooters, ook opgevoerde, die steeds meer gevaarlijke situaties veroorzaken. Sommige gemeenten willen daar wat aan doen. Als de oplossing van Amsterdam

niet kan, wat kan er dan wel? Ik bespeur een gesloten deur bij de minister. Ik wil haar aanmoedigen die deur op een kier te zetten. Wat kan er wel? Er komen tenslotte steeds meer scooters bij. Hoe kunnen we het voor iedereen veilig maken op de fietspaden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het aantal scooters neemt juist af. Er komen dus niet steeds meer scooters bij zoals mevrouw Van Tongeren zegt. De rijders die zich misdragen, moeten we pakken en bestraffen. We moeten echter niet onmiddellijk grijpen naar instrumenten om die hele groep aan te pakken. Over die misdragingen hebben we het al vaker gehad en collega Opstelten zal daar straks op ingaan. Over de uitrusting van de berijder heb ik al meerdere keren gezegd dat ik niet de behoefte heb daar verandering in aan te brengen.

Dan kom ik op de snelheden. Er zijn vragen gesteld over de bebording en over de milieu en verkeersveiligheidsgrenzen van de toekomstige uitrol van de A2. Rijkswaterstaat en de ANWB hebben meldingen gekregen over de onduidelijkheid. Die hebben wij bekeken. Ook hebben we een schouw gedaan. Soms was een bord na een groeizame zomer tussen de struiken komen te staan of stond het op een onduidelijke locatie, ook al was het conform de richtlijnen geplaatst. We hebben op 100 locaties de bebording aangepast. We blijven verbeteren naar aanleiding van meldingen. Er zijn echter ook andere onduidelijkheden. Die discussie hebben we laatst in verband met de A2 gehad. Mensen denken dat ze 130 km/u mogen rijden en krijgen toch een boete. Het wensbeeld is kennelijk dat men op de hele A2 130 km/u kan rijden, maar de toestemming geldt alleen tussen Vinkeveen en Breukelen. Dat staat gewoon goed aangegeven. Ik ben daar zelf ook nog gaan rijden om te bekijken of ik gek ben of dat – nu moet ik wel oppassen, anders kom ik in een lastig parket – anderen gek zijn. Uiteindelijk blijkt de bebording te kloppen. Het heeft natuurlijk ook te maken met verwachtingen. Ik heb toen in de media nog maar weer eens geroepen van waar tot waar je 130 km/u mag. Je hebt dus onduidelijkheid en onduidelijkheid: wens en onduidelijkheid. Wij blijven daar in ieder geval op letten.

Daarnaast is er de dubbele bebording bij de spitsstroken. Die zullen worden aangepast. Straks staat er geen bordje meer, maar verandert de informatie mee met het rotatiepaneel. Als de spitstrook open gaat is er een andere snelheid dan wanneer die gesloten is. In de toekomst zal dit steeds minder een probleem zijn, omdat ik verwacht dat het dan in de auto zelf te zien zal zijn. Dat is nu echter nog niet het geval. In de toekomst zal het ook minder problemen geven als we met de uitrol van de 130 km/u aan de slag gaan. Het mag nu op ongeveer de helft van ons wegennet. We hebben aangegeven dat we dat in de toekomst uitbreiden naar de plekken waar het binnen de milieu en verkeersveiligheidsgrenzen na. Dan krijgen we wat minder verschillende situaties. In reactie op de heer De Graaf merk ik op dat het nog steeds gaat over 130 km/u, want er ligt nergens een besluit om over te gaan op 140 km/u. Ik hoor natuurlijk dat hij daar onderzoek naar gedaan heeft, maar ik denk dat mensen ook enthousiast zouden zijn als je 150 km/u of 160 km/u voorstelt. Wij hebben echter afgesproken dat 130 km/u de norm is en dat een uitrol daartoe mogelijk is als dat past binnen de milieu en verkeersveiligheidsgrenzen.

De GroenLinks-fractie heeft mij gevraagd wat die milieu en verkeersveiligheidsgrenzen inhouden. De milieugrenzen zijn wettelijk vastgelegd, ook in het NSL. Daar moet het altijd binnen passen. Zo niet, dan moet je het kunnen mitigeren met een geluidscherm of milieuscherm. De verkeersveiligheidsgrenzen zijn niet per weg neergelegd, maar gelden voor het totaal. Als je harder rijdt, heeft dat gevolgen voor de verkeersveiligheid. De toename van het aantal ongevallen moet weer tenietgedaan worden door extra maatregelen aan het wegennet. Dat hebben we gedaan. Hoe zit het specifiek met de A2? Hebben we de mensen daar geen recht op de oude afspraken? Ik besef dat die afspraken gemaakt zijn. Volgens mij is onder

mevrouw Peijs al gezegd dat er een maximumsnelheid zou komen als de snelweg werd verdubbeld. Daarna zijn echter nieuwe regeerakkoorden gekomen. Daarmee is een nieuwe situatie ontstaan. Dat geldt trouwens voor heel veel onderwerpen; denk maar aan de gratis schoolboeken. We hebben dat ook aan de gemeenten gemeld. Die hebben natuurlijk het recht om bezwaar te maken en dat doen ze ook. We zullen moeten afwachten of de rechter een regeerakkoord een nieuw feit vindt. Sommige omwonenden maken ook bezwaar. Er zijn echter ook omwonenden die mij hebben gemaïld dat ze er heel blij mee zijn. De gevoelens zijn dus divers.

De heer **Elias** (VVD): Over de rotatieborden zegt de minister: je hebt echte onduidelijkheid en onduidelijkheid die ten onrechte wordt gepercipieerd. Wanneer komen er borden waardoor de echte onduidelijkheid – bijvoorbeeld langs de A12 – weg is en je in één keer kunt zien hoe hard je op dat moment mag rijden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat wordt april. Dat moet formeel worden aanbesteed, daarom kon het niet meteen gedaan worden. We hebben wel meteen erkend dat het niet zo duidelijk is, ook al was het getest. Naar aanleiding daarvan komen er rotatiepanelen. Aan het woonerfbord wordt gewerkt; daar heb ik vorige keer ook wat over gezegd.

Over bureaucratie bij 2toDrive krijg ik graag berichten. Het is niet zo dat je een tienjaarseis moet hebben. Je moet een vijfjaarseis hebben en je moet minimaal 27 jaar zijn. Verder moet iemand van onbesproken verkeersgedrag zijn. Als er specifieke punten zijn om de administratieve lasten weg te nemen, hoor ik die graag. Het is namelijk mijn doel om tot minder regels en meer transparantie te komen. Een evaluatie van 2toDrive volgt en dan zullen dit soort dingen misschien ook naar voren komen.

De heer Bisschop vroeg naar de ontwikkelingssamenwerking. Het SWOV wordt gefinancierd door middel van een jaarlijks subsidieprogramma. Ook wij zijn regelmatig in het buitenland. Ik heb dit onderwerp bijvoorbeeld in India besproken. Dit is echter niet een van de hoofdonderwerpen van het kabinet. We hebben een aantal speerpunten geformuleerd en daar wil ik het ook bij houden. Er is aandacht voor vanuit diverse partijen, maar niet als hoofdonderwerp.

Aan langeafstandfietswegen wordt gewerkt door diverse provincies. We hebben het geld beschikbaar gesteld en nu is het aan de provincies om ze te realiseren.

Over vrachtauto's met flappen heb ik tijdens de begroting gesproken. De Europese Commissie wil in de eerste helft van 2013 voorstellen doen voor de aanpassing van de EU-richtlijn 9635 Maten en gewichten. Een van de onderwerpen is de verbetering van de aerodynamica. Dit punt zal ik daarbij zeker naar voren brengen als een item dat positief bijdraagt aan de verhoging van de verkeersveiligheid. Dit is een onderwerp waarin GroenLinks en de VVD gezamenlijk optrokken, dus dat vergeet ik niet zo snel.

Geldt de Bob-campagne ook voor carnaval? Die geldt eigenlijk voor alles. We gaan daar geen specifieke actie voor voeren. Als je drinkt, moet je gewoon niet rijden, zeker niet tijdens dit soort festiviteiten. Zoek een Bob. Innovaties op de weg, bijvoorbeeld «glow in the dark»-strepen, hebben mijn warme belangstelling. Ik ben er zelf mee bezig en Rijkswaterstaat heeft bijvoorbeeld een traject ontwikkeld met marktpartijen om ultrastil asfalt te ontwikkelen. We doen proeven met led, met verlichting op de geleiderail en de ideeën over een intelligente snelweg zijn mij bekend. Ik bekijk met Rijkswaterstaat hoe we dat kunnen meenemen. «Glow in the dark»-strepen zijn zeer interessant, maar kunnen verlichting niet altijd vervangen. Misschien kunnen we het wel combineren met het uitzetten van verlichting in het kader van besparingen.

Dan kom ik op de hulpsystemen voor voorrangsvoertuigen zoals Blauwblauw en de Flister. De resultaten van de proef met Blauwblauw in samenwerking met Connexxion en verschillende verzekeraars zijn waarschijnlijk in april bekend. Ik weet dat EZ in gesprek is met het Universitair Medisch Centrum Groningen. Daarnaast zijn een aantal radio-omroepen bereid gevonden om mee te werken met het gebruik van de Flister. Met EZ wordt gesproken over de mogelijkheden. Ik volg de ontwikkelingen op afstand met het oog op de verkeersveiligheid als randvoorwaarde. De hulpdiensten zelf zijn namelijk verantwoordelijk voor de voorrangsvoertuigen. Mijn ambtgenoot van EZ gaat over de regelgeving die het gebruik van de Flister mogelijk zou moeten maken. Er is ook gevraagd naar de boete: die is € 220.

De voorzitter: Dan is nu het woord aan de minister van Veiligheid en Justitie.

Minister Opstelten: Voorzitter. Het belang van het onderwerp is groot. Een aantal vragen ligt op mijn terrein. Iedereen heeft over de registratie gesproken. De heer Bisschop vroeg of er voldoende druk op is gezet. Ja, er is heel veel druk op gezet. De Nationale Politie biedt natuurlijk ook veel meer mogelijkheden daartoe. Ik kan zeggen dat het aan het eind van 2013 op orde is. Er wordt nu al van elk ernstig ongeval altijd een proces-verbaal van aanrijding opgesteld. Vanaf 1 april 2013 is de kenmerkenmelding op orde. Deze informatie gaat dan automatisch naar de verschillende instanties. Eind 2013 is de kenmerken-plus uitgebreid mogelijk. Dan is ook het hele ICT-systeem dat hiervoor nodig is voor de politie op orde, zodat de diender op straat ook de juiste instructies kan krijgen. Dit is belangrijk en ik vind het terecht dat de leden hier scherp naar vragen. Enkele leden hebben ook vragen gesteld over de veelplegers.

De heer De Rouwe (CDA): De minister zei zojuist dat het op orde komt.

Minister Opstelten: Nee. Het is in 2013 op orde! Ik heb niet gezegd «het komt», want dat vind ik onvoldoende. Het is op orde in 2013. Ja, dat is mijn uitspraak.

De heer De Rouwe (CDA): Wat wil «op orde» dan precies zeggen? Werkt het ICT-systeem dan? Zo ja, dan wijs ik erop dat het een middel is en dat de Kamer naar het doel heeft gevraagd, namelijk betere registratie. Ik wil dus weten wat de norm voor die registratie is.

Minister Opstelten: Ik wilde het graag kort houden en daarom antwoordde ik staccato. Ik dacht in dit geval dat ik het al had gezegd, maar ik wil het graag herhalen. Op dit moment worden de processen-verbaal van aanrijding al opgemaakt. Vanaf 1 april is de kenmerkenmelding op orde. Dat houdt in dat vanaf dat moment wordt geregistreerd wat er is gebeurd en wat de kenmerken van een ongeval zijn. Eind 2013 is het maximale prachtige registratiesysteem voltooid, want dan komt de kenmerkenregistratie-plus gereed. Dat betekent dat het dan met alles erop en eraan voor elkaar is. Waarom is het dan voor elkaar? Het is dan voor elkaar, omdat dan de ICT van de politie op orde is. Dat is het verhaal.

De heer De Rouwe (CDA): Welke norm hanteert de minister voor de registratie die nodig is om goed beleid te maken?

Minister Opstelten: Welke norm? Het gaat erom dat langs deze kaders de informatie beschikbaar komt die we kunnen gebruiken om jaar op jaar zaken met elkaar te vergelijken. En dat biedt ons weer de mogelijkheid om te besluiten hoe we politie en handhaving inzetten. Het is een topnorm die ontwikkeld is tot een hoog kwalitatief niveau.

Ik zie aan de blik van de heer De Rouwe dat dit antwoord onvoldoende is, maar wat wil hij dan horen? Als hij zegt wat hij wil horen, ben ik natuurlijk bereid om hem te antwoorden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is prima dat het systeem straks draait, maar dit systeem is natuurlijk een middel. De kritiek van diverse betrokken partijen – de ANWB, de SWOV – is dat er niet naar samenwerking wordt gezocht. Dat roept bij mij de vraag op welke registratienorm de minister hanteert. Die norm ligt nu onder de 70%, maar ligt er in 2014 een norm die we allemaal redelijk en haalbaar vinden?

Minister **Opstelten**: Het gaat om politieregistratie. Daar gingen ook alle vragen over. De registratienorm is dat alle punten die ik zojuist noemde, worden geregistreerd. Dat is nu natuurlijk ook makkelijker, omdat we één organisatie hebben en we niet langer 25 organisaties bij elkaar hoeven te brengen. Alle gevallen – ik neem geen genoegen met minder – waar de politie bij is, worden geregistreerd. Dat is eind 2013 dus op orde.

De heer **Bisschop** (SGP): Vanaf eind 2013 is er dus 100% registratie?

De **voorzitter**: Dat is de toezegging.

De heer **Bisschop** (SGP): Op 1 april wordt de volgende tranche ingevoerd. Is het mogelijk dat wij naar aanleiding daarvan voor de zomer worden geïnformeerd over de stand van zaken? Dat voorkomt dat wij tot eind 2013 niets meer horen.

Minister **Opstelten**: Dat kan een heel korte brief worden. In die brief zal namelijk staan dat het loopt zoals ik had toegezegd.

De heer **Bisschop** (SGP): Ik wil niet alleen horen dat het loopt, maar ook hoe het loopt.

Minister **Opstelten**: De heer Bisschop onderbreekt mij, want ik wilde zeggen: het loopt zoals ik hier heb aangegeven. Met minder neem ik namelijk geen genoegen. Ik zeg overigens graag toe dat we de Kamer na 1 april zullen informeren.

Ik herhaal voor alle duidelijkheid wel dat het niet om 100% van de ongevallen gaat, maar om 100% van de ongevallen waarbij de politie betrokken is. Verder strekt mijn verantwoordelijkheid natuurlijk niet. De Kamer heeft naar de politieregistratie gevraagd. Ik zal de Kamer na 1 april een tussenstand geven, maar ik heb al aangegeven hoe die ongeveer zal luiden.

De **voorzitter**: De brief komt voor 1 mei. Als die brief vragen oproept, dan komen wij te zijner tijd bij de minister terug.

Minister **Opstelten**: Voorzitter. Het tweede punt van de heer De Rouwe waar ik op terug wil komen, is zijn initiatief voor aso's en veelplegers. Ik ga niet herhalen wat ik hierover in de brief heb geschreven, maar ik wil nog wel iets zeggen over twee opmerkingen die de heer Bashir in dit verband maakte.

De heer Bashir wees erop dat het voor de zomer helemaal operationeel is en vroeg of het nu alvast met vijf kan in plaats van met tien. Ik ontraad dat idee. Het klinkt of je dat heel makkelijk even kunt doen, maar dat is niet zo. Ik stel daarom voor om het eerst met kracht uit te voeren en op een goede manier operationeel te maken. Dat moet goed zichtbaar zijn, voordat we de organisaties die hiermee belast zijn, vragen om alvast vijf te doen. De

heer Bashir ziet dat ik hieraan met kracht werk en ik vraag hem daarom om de mensen die hieraan werken, de ruimte te geven om op tien in te zetten.

De heer **Bashir** (SP): Dat is prima, maar het zou mijns inziens beter zijn om iets meer te doen. Ik denk bijvoorbeeld aan de mogelijkheid dat iemand die zijn zesde bekeuring krijgt, niet meer de normale bekeuring krijgt, maar een oranje bekeuring en vervolgens een rode bekeuring. Als we dat systeem zouden implementeren, zouden we daar later financiële consequenties aan kunnen verbinden. Een oranje bekeuring zou dan twee keer zo hoog en een rode bekeuring drie keer zo hoog kunnen zijn. Daarmee zorg je ervoor dat het niet bij een dreigend briefje blijft en dat het echt consequenties heeft.

Minister **Opstelten**: Je moet eenduidig opereren. Auto-eigenaren met meer dan tien boetes worden aangeschreven en gewaarschuwd. Daarnaast zal iedere regio-eenheid een top tien krijgen. Dat betekent dat mensen een brief krijgen waarin ze worden gewaarschuwd dat ze het risico lopen dat hun rijbewijs wordt ingetrokken. Vervolgens – ik kom nu toe aan een punt van de heer Elias – kan hun zaak worden overgedragen aan het OM. De suggestie die de heer Elias deed, is kansrijk. Het WODC heeft namelijk in een rapport aangetoond dat mensen die voor een verkeersdelict worden aangehouden, vaak al eerder met Justitie in aanraking zijn gekomen. Dat geldt zeker voor de veelplegers en het is op zichzelf dan ook goed dat vanuit deze persoonsgerichte benadering – de wens van de heer De Rouwe – de stap gemaakt kan worden naar de officier van justitie. Die gaat namelijk kijken welke andere zaken door de persoon in kwestie zijn gepleegd. Ik zal de suggestie van de heer Elias dan ook meenemen bij de uitwerking. Op 1 juli wordt het operationeel en daarna zal ik de Kamer rapporteren. Dit punt zal daarbij worden meegenomen, opdat de Kamer het kan volgen.

De heer De Rouwe ging in op het wetsvoorstel voor de aanpak van drugs in het verkeer. Hij stelde daarover ook een vraag, maar ik ben even afhankelijk van een korte schriftelijke ronde. Ik wacht die af, maar ik zal die vragen zeker snel beantwoorden.

Mijn collega heeft al een groot aantal vragen beantwoord over de bromfiets/snorfiets. Ik zal nu ingaan op de vragen die zij niet heeft behandeld. We doen in ons kabinet zaken niet twee keer: één keer is genoeg. Ik merk het bij mijn werkbezoeken, maar het is een zaak van de lokale driehoeken om daarbij keuzes te maken, of het nu groot of klein is. Dat geldt natuurlijk ook voor Amsterdam en de andere grote steden. Een voorbeeld dat wellicht niet bij iedereen bekend is, is de gemeente Urk. Daar heeft men prioriteit gegeven aan de bestrijding van scooteroverlast, omdat die als een groot probleem werd ervaren. Uit de politieregistratie blijkt dat de overlast daardoor in 2011 met 32% is afgenomen. Hieruit blijkt wel dat het erom gaat dat men keuzes maakt.

Het is een herhaling van zetten, maar de heer Elias brengt wederom zijn grote wens naar voren om onmiddellijk tot inbeslagname over te gaan. Hij weet dan ook dat ik nu ga antwoorden dat we gewoon te maken hebben met de uitspraken van de rechter over de proportionaliteit daarvan. Als drie keer is geconstateerd dat een bromfiets is opgevoerd, wordt deze door de politie in beslag genomen. Het OM zal vervolgens bij de rechter eisen dat de bromfiets aan het verkeer wordt onttrokken, opdat deze daarna wordt vernietigd. Ik heb er overigens al wel vaker op gewezen dat onmiddellijke inbeslagname mogelijk is als de verkeersveiligheid dat vereist. Of van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt, is de verantwoordelijkheid van de politie. Men kan het middel dus wel toepassen! Mevrouw Kuiken kwam met een in mijn ogen zeer goede suggestie! Van wat zij zei over die categorieën I, II en III, was ik niet op de hoogte. Ik vind dat ook een raar systeem. Er is een verschil tussen technisch opvoeren en

daadwerkelijk te hard rijden, maar niettemin vind ik het een goede gedachte om deze categorieën gelijk te trekken. Ik ga het serieus bekijken, maar ik moet wel met het Openbaar Ministerie bespreken waarom hiervoor is gekozen. Ik zal hierover voor het zomerreces rapporteren. Van mij mag het ook eerder, maar dergelijke zaken moeten met het oog op de goede uitvoering altijd in bepaalde comités worden besproken.

De heer Bisschop vroeg naar de handhaving in de 30 kilometerzones. Ik heb mij goed voorbereid en daarom heb ik ook een antwoord paraat op een vraag die helaas niemand heeft gesteld. Ik zie de vraag van de heer Bisschop maar even als een handreiking om dat antwoord toch te geven. Er wordt wel eens gedacht dat de verkeershandhaving door de politie vooral bij de grote wegen plaatsvindt. Op mijn verzoek heeft men de cijfers van de laatste elf maanden van vorig jaar verzameld en die laten zien dat de politiecapaciteit, de inzeturen, voor meer dan 90% wordt ingezet op de wegen binnen en buiten de bebouwde kom. Het beeld dat de politie enkel op de snelwegen controleert, is dus onjuist. Misschien dat dit de heer Bisschop wat vertrouwen geeft.

Over de 30 kilometerzone hebben we al vaker gesproken. Ook dit onderwerp is vooral lokaal beleid, zeker als het gaat om de fysieke maatregelen. Ik kan er veel woorden aan wijden, maar uiteindelijk is het aan de lokale driehoek om een keuze te maken. Daar zal men moeten beslissen of en wat men hieraan wil doen. In de lokale driehoek wordt immers besloten waarvoor men de politie inzet. Ik geef eerlijk toe dat het lastig is dat we de verkeersonveiligheid in de buurt niet terugvinden in harde ongevalscijfers. Het is vaak een onveiligheidsgevoel in de buurt en dan is het jammer dat het niet mogelijk is om op basis van cijfers je inzet te plegen. Ter aanvulling op de regionale verkeersprojecten stelt het Landelijk Parket Team Verkeer overigens al wel enkele jaren mensen en middelen beschikbaar om klachten over de verkeersveiligheid in gemeenten te onderzoeken. Ik stel het verder bij herhaling aan de orde in het strategisch veiligheidsberaad met de voorzitter en het bestuur van de VNG en andere partners. Ik zeg toe dat ik dit onderwerp daar wederom zal agenderen.

In aanvulling op wat mijn collega zei over de alcoholcontroles rond carnaval wijs ik erop dat alcohol een speerpunt van de politie is. Bij speciale evenementen bepaalt de lokale politie of er extra alcoholcontroles zullen plaatsvinden. Bij die speciale evenementen moet gedacht worden aan festivals, oud en nieuw en carnaval.

De heer De Graaf maakte een opmerking over – laat ik het zo maar zeggen – de buitenlandse weggebruiker. Het gaat ons natuurlijk niet om de herkomst van iemand, maar om de verkeersoverlast die iemand veroorzaakt. Ter aanvulling kan ik hem nog wel zeggen dat in het geval van staandehouding van buitenlandse automobilisten de sanctie direct en ter plaatse aan de politie dient te worden voldaan. In 2010 zijn 64 zaken met Poolse bestuurders door het CJIB verwerkt. Bij een constatering met flitsapparatuur is het ingewikkelder. In sommige landen is het ons namelijk onmogelijk om de bestuurder aan de hand van het kenteken te achterhalen, omdat hiervoor geen verdragsrechtelijke basis bestaat of omdat die landen niet beschikken over een centraal kentekenregister. Nederland heeft afspraken gemaakt met Duitsland, België en Zwitserland over de uitwisseling van boetes. September vorig jaar is de Europese richtlijn inzake grensoverschrijdende handhaving verkeersveiligheid aangenomen. Na implementatie, vermoedelijk november dit jaar, maakt deze richtlijn het mogelijk om kentekengegevens uit de overige Europese landen op te vragen en een boete op te sturen naar aanleiding van een geflitste overtreding.

Er vinden alcoholcontroles in de grensgebieden plaats. Daarbij wordt op een goede manier samengewerkt. Ik zal echter bij de korpschef van de nationale politie – ook dit gaat sneller dan vroeger – benadrukken dat het verder moet worden geconcretiseerd en bewaakt.

De **voorzitter**: Ik bedank de man die zich morgen een 68-plus fietser mag noemen, voor zijn beantwoording.

Een aantal leden gaf eerder aan geen behoefte te hebben aan een tweede termijn, maar ik ga toch maar het rijtje langs.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik heb geen behoefte aan een echte tweede termijn. Ik wil alleen aankondigen dat ik wellicht een VAO aanvraag.

De **voorzitter**: Op welk punt?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Over de trekkers.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik bedank beide ministers voor de beantwoording.

De minister stelt zich niet onwillig op tegenover mijn voorstellen voor ADHD'ers en andere mensen die zich medisch moeten laten keuren. Zij is in ieder geval bereid om hard aan de slag te gaan en naar een oplossing te gaan zoeken. Ze wil tot maart wachten. Dat zij zo, maar dan verzoek ik haar wel om de benodigde wetgeving in ieder geval voor te bereiden. We wachten hier nu al twee jaar op en dat is echt heel lang.

De minister heeft toegezegd dat de Kamer de stukken mag inzien. Kan zij mij echter ook zeggen op welke termijn wij de stukken onder het rapport van Integis kunnen inzien?

Ik ben heel erg ongelukkig over de manier waarop de wetgeving voor de motorrijbewijzen op 19 januari jongstleden van kracht is geworden. De minister stelt weliswaar een compensatieregeling in, maar dat helpt niet de mensen die zich erop hadden ingesteld dat ze het oude rijbewijs zouden halen. Deze mensen moeten nu jaren wachten voordat ze aan de eisen voldoen die nu worden gesteld aan het rijbewijs voor een zwaardere motor. Is er voor deze specifieke groep helemaal niets te bedenken? Wanneer laat de minister ons ten slotte weten hoe de compensatieregeling er precies uit gaat zien?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik bedank de bewindslieden voor de beantwoording. Ik ben zeer tevreden met de aanpak van de veelplegers. Ik kijk echt uit naar de ingangsdatum van 1 juli. Dank voor de inzet van de minister!

Op één punt blijf ik haken en dat is de manier waarop wordt omgegaan met de kritiek op de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid. De minister zegt dat zij moet bezien wat er mogelijk is, maar zij heeft de Kamer toegezegd dat zij haar doelstellingen zal halen. Ik ga ervan uit dat zij die toezegging gestand zal doen.

De minister zei dat zij niet kan bepalen hoe het gemeentelijke fietsbeleid eruit moet zien. Maar is zij dan wel bereid om met de gemeenten prestatieafspraken te maken over verkeersveiligheid? Dat zou de vrijblijvendheid wegnemen.

Ik waardeer het ten slotte dat de minister de door mij genoemde mogelijkheid voor het alcoholslot zal bekijken en dat zij in gesprek zal gaan met de slachtoffers van verkeersongevallen. Het lijkt mij heel goed dat zij ook bij hen haar oor te luisteren legt.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Ik bedank de bewindslieden voor hun beantwoording. Minister Opstelten ben ik verder in het bijzonder dankbaar voor wat hij zei over de alcoholcontroles op de weg.

De heer Elias en de minister zeiden dat het hen niet gaat om de afkomst van mensen. Maar ik stop die wodka natuurlijk niet zelf in die Polen! Het gaat mij dus ook niet om de afkomst. Ze drinken die wodka heus zelf. Als het beestje bij de naam moet worden genoemd, dan doe ik dat! Het gaat mij dus niet om de afkomst van deze mensen maar om de feiten.

Ik sluit aan bij wat de heer Bashir zei over de mensen met motorrijlessen die door de sneeuw buiten de boot zijn gevallen. Ik heb hierover al vragen gesteld, maar ik kom hier toch ook nu op terug omdat deze groep mensen echt onze aandacht verdient. Wellicht is het mogelijk om een deel van de mensen die hun examen hebben gemist – ik denk dan vooral aan de 18-jarigen – toch een A2-examen te laten doen. Minister Schultz sprak over eenduidigheid. Ik zal met een kritische blik naar de uitvoering kijken, want de bebording moet wel voortvarend ter hand worden genomen. Als er iets misgaat of als het te langzaam gaat, zal de minister zeker van de PVV horen.

De heer **Klein** (50PLUS): Voorzitter. Ik bedank beide ministers voor hun beantwoording en hun reactie op de opmerkingen. Bij de seniorenkeuring van rijbewijzen draait het mij er vooral om dat senioren minder geld hoeven te betalen voor hun rijbewijsverlenging. Nu moeten zij hieraan immers vaak onnodig veel geld uitgeven. Hierover is uitgebreid gesproken en het is mij duidelijk wat er gaat gebeuren. In een bijzinnetje zei de minister van Infrastructuur dat zij aan de slag gaat met de verkeersborden voor woonerven. Wanneer begint zij daarmee? Het is niet alleen belangrijk dat de snelheidsborden goed te zien zijn, maar ook dat het iedereen duidelijk is wanneer je waar welke snelheid mag rijden. Dat moet een logisch geheel zijn, want dan begrijpen mensen ook beter de logica achter een eventuele boete voor een overtreding. Dus niet alleen visueel, maar ook duidelijkheid over wanneer je waar welke snelheid mag rijden.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Ik bedank beide ministers voor hun antwoorden. Om het aantal ernstige verkeersgewonden terug te dringen is goede ongevallenregistratie onontbeerlijk. Het is goed dat het kabinet ernaar streeft om dingen niet twee keer te doen, maar dan ga ik er wel van uit dat er een goede ongevallenregistratie komt en dat die niet wordt bemoeilijkt door de scheiding van de taken van de politie van de taken van minister Schultz. Ik kijk uiteraard uit naar waarmee de minister komt. Minister Schultz zei het niet eens te zijn met de uitspraak van de rechter dat bij het Alcoholslotprogramma de belangen van de chauffeur zwaarder wegen dan de argumenten van de minister. Zal zij de Kamer informeren wanneer er duidelijkheid is over de uitspraak in hoger beroep? Ik bedank de minister verder voor haar toezegging dat zij de Kamer in een tussenrapportage zal informeren over het Alcoholslotprogramma. In eerste termijn wees ik erop dat het CBR en de rechter op verschillende manieren omgaan met het Alcoholslotprogramma. Minister Schultz had het zelfs over vrijheidsberoving door het CBR. Ik zou daarop graag een reactie van minister Opstelten krijgen. Belangrijker voor mij is echter zijn reactie op het feit dat die twee partijen op verschillende manieren opereren. Dit roept in de praktijk – laat ik het vriendelijk zeggen – nogal wat vragen op.

De heer **Bisschop** (SGP): Voorzitter. Ik beperk mij tot het bedanken van de ministers voor hun beantwoording en hun toezeggingen. Er zijn zeker punten waar ik graag op terug zou komen, maar dat zal ik doen in de komende vergaderingen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Dank voor de antwoorden op de vragen over de SideWings op vrachtwagens en ook dank voor de toezegging dat wij in de toekomst accurate cijfers zullen krijgen van minister Opstelten. Het rapport van de SWOV laat zien dat betere fietsinfrastructuur 100 tot 130 doden en 3000 tot 4000 ernstig gewonden per jaar kan schelen. Die

aantallen zijn zo substantieel dat ik van de minister verwacht dat hij heel serieus naar de voorstellen van de SWOV zal kijken.

De heer Elias sprak over een auto met een eigen rijbewijs. Kan de heer Elias mij ook zeggen of die auto zijn rijbewijs alleen maar mocht halen als hij beloofde tot zijn achttiende niet te roken?

Ik bedank minister Schultz voor haar antwoord op mijn vragen over de langeafstandsfietssnelwegen. Is de minister bereid om de provincies tussen de ribben te porren als zij daarmee niet opschieten?

Per sms werd ik gesouffleerd dat richtlijn 126 voor de rotondes klaar is en dat de gemeenten daar onmiddellijk mee aan de slag kunnen. De Fietzersbond meldt mij dat. Ik zou daarop graag een reactie krijgen van de minister.

Met het probleem van de scooters en de fietsers zal het waarschijnlijk net zo gaan als bij de hypotheekrenteaftrek: de minister zal er op termijn toch aan moeten geloven. In ieder geval zal zij moeten gaan onderzoeken hoe we de fietspaden veiliger kunnen maken.

De heer **Elias** (VVD): Ik heb nog een paar vragen. Ik denk dat ik die van de commissie nog wel even mag stellen.

De minister van Infrastructuur zegt dat er een schouw is gedaan op de A2 en dat haar van onduidelijkheid niet is gebleken. Op de plaatsen waar er wel sprake was van onduidelijkheid, zullen rotatieborden worden geplaatst. Zij wijt de klachten over de A2 aan wensdenken, maar dat verklaart natuurlijk niet waarom er zo veel klachten over flitsacties op de A2 bij de pers zijn binnengekomen. De mensen die zijn geflitst, dachten blijkbaar dat zij daar harder mochten rijden. Wordt daar overigens echt zo veel geflitst? Zo ja, is de minister het dan niet met mij eens dat er vooral moet worden geflitst waar de veiligheid in het geding is?

Minister Opstelten zei twee weken geleden in het vragenuur dat gegevens van het WODC lieten zien dat boetes helpen bij het vergroten van de verkeersveiligheid. Hij zou daarover nieuwe gegevens hebben, maar ik heb die niet in het Parlementair Informatiesysteem (Parlis) kunnen vinden. Dat betekent dat ik slecht heb gezocht of dat ze nog niet zijn verstuurd, maar hoe het ook zij: ik zou ze graag ontvangen of horen waar ik ze precies kan vinden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik zal zoals gevraagd alvast aan de slag gaan met wetgeving voor ADHD. Ik heb verder begrepen dat er misschien een VAO komt over de trekker. De heer Bashir en meer in het algemeen de heer De Graaf vroegen naar de motorexamens. Tegen de heer De Graaf zou ik willen zeggen dat ik zijn vraag volgens mij al heb beantwoord. Het waren een heleboel antwoorden en misschien dat dit antwoord daarin een beetje verloren is gegaan. We hebben mensen een jaar lang verteld dat de oude regels door nieuwe zouden worden overruled. Met het oog daarop hebben we ook gewaarschuwd dat men niet tot op het allerlaatste moment moest wachten met het afleggen van het examen. Om dat mogelijk te maken is er gezorgd voor 8000 extra uren en dat laat wel zien dat we er heel veel aan hebben gedaan.

Het is niet meer mogelijk om het oude examen af te leggen. Om deze mensen tegemoet te komen heb ik voorgesteld dat ze de kosten voor het nieuwe examen vergoed krijgen. De heer Bashir vroeg of het mogelijk is om deze oude groep toch meteen met zwaardere motoren te laten rijden. Dat is onmogelijk. De oude regelgeving stond toe dat je automatisch naar een zwaardere motor ging, maar in de nieuwe regelgeving is met het oog op de verkeersveiligheid expliciet opgenomen dat je eerst een lichtere A1-motor rijdt, vervolgens na twee jaar een A2-motor en ten slotte twee jaar daarna een zware A3-motor. Het kan voortaan echt alleen maar via die opbouw.

De richtlijn met die stappen A1 tot en met A3 is overigens juist om verkeersveiligheidsredenen in het leven geroepen. Het is een groot verschil met het verleden, maar ik kan daaraan om technische en juridische redenen echt niets veranderen. Afgezien daarvan lijkt het mij overigens heel verstandig om mensen goed te laten oefenen en ze in tranches naar een volgende categorie motor te laten gaan.

De heer De Rouwe vroeg nogmaals naar de beleidsimpuls. In het bijzonder wilde hij weten of ik me wel aan de cijfers houd. Natuurlijk hanteer ik uitgangspunten als de maximale hoeveelheid verkeersdoden en verkeersgewonden. Daar kan hij mij dan ook op aanspreken. Tegelijkertijd heb ik gesignaleerd dat het aantal gewonden, ondanks al onze programma's en de beleidsimpuls, onvoldoende omlaag gaat. Op een gegeven moment zullen we onze doelen dan ook waarschijnlijk moeten actualiseren, wat overigens zeker niet betekent dat ik het al opgegeven zou hebben. Ik zoek nog steeds naar mogelijkheden om die aantallen wel omlaag te krijgen. Maar hoe het ook zij: uiteindelijk zul je wel moeten durven bezien wat reëel haalbaar is. De heer De Rouwe mag mij hierop dus zeker aanspreken. Ik hoop echter dat hij het met mij eens is dat je in de toekomst doelen moet kunnen aanpassen als die doelen echt onhaalbaar blijken te zijn. Maar daarover krijgen we dan uiteraard nog een politieke discussie.

De PVV-woordvoerder zegt dat hij mijn werk voor de bebording grondig zal volgen. De PVV is meestal wel blij met hogere snelheden en hij moet dan ook blij zijn met het feit dat wij daarover zo veel mogelijk duidelijkheid proberen te geven. Hij gaat mij kritisch volgen, maar ik hoop dan wel dat het opbouwende kritiek is.

De heer Elias vroeg waarom er toch zo veel klachten over de A2 bij de pers terecht zijn gekomen. Ik heb dat al proberen uit te leggen, maar volgens mij bestond dus bij heel veel mensen het beeld dat op de A2 vanaf 19.00 uur 130 km/u gereden mocht worden. Dat mag echter alleen tussen Vinkeveen en Breukelen. Op het stuk langs Botshol mag dat om milieuredenen niet, want in dat gebied wordt nu al, dus zonder die 130 km/u, te veel stikstof geconstateerd. Je kunt daar dus niets doen dat tot nog meer stikstof leidt. Dat is allemaal volgens onze afspraken, maar wellicht kunnen we de snelheid daar in de toekomst alsnog verhogen als we de stikstofuitstoot omlaag weten te brengen. Op dit moment is dat niet mogelijk.

Kennelijk leeft bij mensen het idee dat je op de hele A2 130 km/u mag rijden. Dat is ook de reden waarom er op dat eerste stuk zo veel boetes zijn uitgeschreven. Mensen die de A2 opreden, gingen immers meteen 130 km/u rijden, ook al wordt pas vanaf Vinkeveen aangegeven dat dit mag. Kennelijk komen de verwachtingen niet geheel overeen met wat er mag. Met het oog daarop heb ik al op heel veel plekken en ook vandaag hier geroepen dat het alleen maar geldt voor het stuk tussen Vinkeveen en Breukelen. Er is ook een vraag gesteld over het aantal boetes, maar die was gericht aan minister Opstelten.

Mevrouw Hachchi vroeg of ik de Kamer op de hoogte zal stellen van de uitslag van het hoger beroep. Dat zal ik uiteraard doen.

De fietsinfrastructuur vind ik van groot belang en ik zal dan ook blijven werken aan verbeteringen van die structuur.

Ik beschik echt over andere informatie over de rotondes dan mevrouw Van Tongeren. Ik weet niet beter of het is pas in 2014 klaar. Zij heeft haar informatie van de Fietsersbond en ik zal me voor alle zekerheid ook door hen laten voorlichten.

De heer **Klein** (50PLUS): De minister zou nog iets zeggen over het bord voor de woonerven.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er leeft hierover blijkbaar een misverstand. Ik heb gezegd dat het een apart bord zou

worden en die borden zijn dan ook gerealiseerd. De heer Klein wil blijkbaar ook dat ze worden geïntegreerd. Dat ben ik niet van plan te doen, want ik ben uitgegaan van een apart blok. Overigens komt er nog een campagne over snelheid in de woonwijken.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb de minister gevraagd om de compensatieregeling snel openbaar te maken. De gedupeerden weten dan waar ze recht op hebben.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Dat zal ik doen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb ook een vraag gesteld over afspraken met de decentrale overheden over verkeersveiligheid. Die vraag is nog niet beantwoord. Is de minister nu wel of niet bereid om afspraken te maken met de andere overheden over de doelstellingen die wel centraal maar niet lokaal of decentraal worden gehanteerd?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik werk hieraan, maar ik kan ze niet dwingen. Ik kan ze wel verlokken en dat probeer ik dan ook. Ik overleg hierover onder meer met hen in het overleg voor wegbeheerders. Daarbij laat ik het niet, want ik heb inmiddels een aantal burgemeesters benaderd met de vraag of zij niet een soort ambassadeurs zouden willen zijn. Op die manier hoop ik meer aandacht voor dit onderwerp te krijgen in de gemeenten. Zoiets doe je natuurlijk alleen maar als je vervolgens ook wat concrete punten met elkaar kunt vastleggen. Ik zoek hier dus ook naar, maar dan wel in de wetenschap dat ik niet kan zeggen: gij zult over twee jaar al uw fietspaden aangepast hebben! Dat kan gewoon niet. De gemeenten zullen zich dan ook zelf verantwoordelijk moeten gaan voelen voor het stijgende aantal gewonden. Ook zij zullen daar actie op moeten willen nemen.

Minister **Opstelten**: Voorzitter, er zijn mij drie vragen gesteld. Mevrouw Hachchi vroeg naar het Alcoholslotprogramma. De praktijk wordt nog geëvalueerd en het is dan ook te vroeg om harde conclusies te trekken. We beschikken verder ook niet over harde cijfers van het Openbaar Ministerie. In 2014 ligt de evaluatie bij de Kamer en ik denk dat we daarop moeten wachten.

De heer Elias kan ik zeggen dat bij de selectie van de locaties waar trajectcontroles worden gehouden, de overtredingspercentages, gegevens over de verkeersonveiligheid en geluids- en milieunormen uiteraard een rol spelen. Ook de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet is gebaat bij handhaving van de maximumsnelheid. De heer Elias wordt met andere woorden op zijn wenken bediend.

De heer Elias doelde waarschijnlijk op een zin op bladzijde 4 van het WODC-rapport uit 2011 «De afname van het aantal boetes en transacties voor verkeersovertredingen nader verklaard». Uit dit rapport blijkt dus dat boeteverhogingen effect hebben op het nalevingsgedrag van overtreders. Het betreft hier vooral recidivisten en in het bijzonder jonge recidivisten en meerplegers. Waarvan akte! Ik zal de Kamer dit rapport doen toekomen.

De **voorzitter**: Daarmee zijn wij vrijwel aan het einde gekomen van dit overleg. «Vrijwel», want ik heb nog de taak de toezeggingen op te sommen. De minister van I en M heeft zeven toezeggingen gedaan en de minister van V en J vijf.

De toezeggingen van de minister van I en M luiden:

- De minister van I en M zegt toe, navraag te doen naar de relatie tussen het instellen van de wintertijd en ongelukken in het verkeer. Zij zal de Kamer hierover nader informeren.

- De minister van I en M zegt toe, te onderzoeken of het mogelijk is een alcoholslot in vrachtwagens en bussen te installeren en zal de Kamer hieromtrent voor 1 maart informeren.
- De minister van I en M zegt toe, te kijken naar de mogelijke problemen die het Alcoholslot met zich meebrengt en zal de Kamer hierover voor de zomer informeren in een tussenrapportage.
- De minister van I en M gaat na of een seniorenkeuring voor schippers in de binnenvaart nodig is en zal de Kamer op korte termijn, het liefst voor het algemeen overleg zee- en binnenvaart d.d. 6 februari 2013, nader informeren.
- De minister van I en M zegt toe, de gegevens over verbetering van de prestaties die het CBR het ministerie heeft toegestuurd binnen een maand naar de Kamer te sturen.
- De minister van I en M zegt toe, de Kamer inzicht te verschaffen in de onderliggende stukken rondom het rapport van Integris, nadat zij dat eerst heeft geverifieerd.
- De minister van I en M zegt toe, de Kamer nader te informeren over de uitslag van het hoger beroep dat is aangegaan rondom het Alcoholslotprogramma en wanneer dit bekend is.

De toezeggingen van de minister van Veiligheid en Justitie luiden:

- De minister van V en J zegt toe dat de registratie voor ongevallen bij de politie eind 2013 op orde zal zijn en zal de Kamer in mei nader informeren over de voortgang.

Minister **Opstelten**: Is op orde! Dat is echt wezenlijk.

De **voorzitter**: Ik ga door.

- De minister van V en J zegt toe, de suggestie voor een persoonsgerichte benadering mee te nemen in de aanpak van veelplegers in het verkeer en zal de Kamer in juli 2013 nader informeren.
- De minister van V en J zegt toe, te zullen onderzoeken of het mogelijk is het opvoeren van scooters van categorie I-overtredingen naar een hogere categorie te plaatsen en zal het resultaat voor het zomerreces aan de Kamer doen toekomen.
- De minister van V en J zegt toe, de alcoholcontrole in grensgebieden in contacten met korpschefs onder de aandacht te brengen en verder te concretiseren.
- De minister van V en J zegt toe, het WODC rapport waarin op pagina 4 wordt gerept van het feit dat boetes werken en helpen aan de Kamer te zullen doen toekomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Een laatste opmerking. U noemde bij het opsommen van de toezeggingen ook het toesturen van informatie over het CBR. Dat moet wel vertrouwelijk, want het gaat om vertrouwelijke rapporten.

De **voorzitter**: Ik bedank de leden van het kabinet hartelijk voor de gegeven antwoorden. Ik bedank de collegae voor hun inzet en de mensen op de publieke tribune en de mensen thuis voor hun zitvermogen.

Sluiting 17.34 uur.

Volledige agenda

1. *Uitstel beantwoording motie Elissen en Kamervragen Wiegman over het rijden van ambulances op o.a. vluchtstroken*
33 000-XII-142 – Brief regering d.d. 17-08-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
2. *Toezegging ongevallencijfers met betrekking tot personen uit Midden- en Oost-Europa*
29 398-333 – Brief regering d.d. 05-07-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
3. *Inzicht in de maatregelen van de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid*
29 398-340 – Brief regering d.d. 21-09-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
4. *Antwoorden op vragen van de commissie inzake de reactie op de motie Bashir over de periodieke herkeuringen voor het rijbewijs (Kamerstuk 29 398, nr 332)*
29 398-337 – Brief regering d.d. 22-08-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
5. *Maximumsnelheid A2 Vinkeveen – Maarssen*
32 646-37 – Brief regering d.d. 23-08-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
6. *Beantwoording Kamervraag over de reistijdwinst 130 km n.a.v. het WGO over de Jaarverantwoording I en M 2011*
33 240-XII-10 – Brief regering d.d. 05-07-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
7. *Stand van zaken van het trekkerrijbewijs voor land- en bosbouwtrekkers (LBT's) en motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS-en)*
29 398-341 – Brief regering d.d. 04-10-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
8. *Cijfers verkeershandhaving binnen de bebouwde kom*
29 398-335 – Brief regering d.d. 25-07-2012
staatssecretaris van Veiligheid en Justitie, F. Teeven
9. *Stand van zaken CBR*
29 398-343 – Brief regering d.d. 29-10-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
10. *Aanpak scooteroverlast en veelplegers in het verkeer*
29 398-342 – Brief regering d.d. 26-10-2012
minister van Veiligheid en Justitie, I.W. Opstelten
11. *Reactie op de motie van de leden Bashir en de Graaf (33 400 XII, nr. 24) over het gebruik van matrixsignaalgevers voor het aangeven van de maximumsnelheid op het hoofdwegennet*
33 400-XII-49 – Brief regering d.d. 27-11-2012

minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

*12. Antwoorden op vragen van de commissie over de Motie Bashir 29 398, nr. 330) over de periodieke herkeuringen voor het rijbewijs 29 398-344 – Brief regering d.d. 29-11-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

*13. Antwoorden op vragen van de commissie inzake in- en uitkomende geldstromen van de Stichting Toeslagfonds CBR 29 398-345 – Brief regering d.d. 03-12-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

14. Aanbieding rapport «Vrachtwagenongevallen op snelwegen» van De Onderzoeksraad voor Veiligheid 2012Z20868 – Brief derden d.d. 03-12-2012

*15. Staat van de transportveiligheid 2011 33 400-XII-50 – Brief regering d.d. 03-12-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

*16. Reactie op verzoek commissie over de stand van zaken rondom het meldpunt klachten over het CBR 29 398-347 – Brief regering d.d. 07-12-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

*17. Cijfers over ernstig verkeersgewonden in 2011 29 398-346 – Brief regering d.d. 04-12-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

*18. Uitleg over een verkeerssituatie op de A20 ter hoogte van de op- en afrit bij Nieuwerkerk aan den IJssel 2013Z01217 – Brief regering d.d. 24-01-2013
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

*19. Reactie op verzoek commissie m.b.t. het klachtenloket CBR 29 398-350 – Brief regering d.d. 22-01-2013
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

*20. Reactie op het bericht in de Telegraaf van 20 december 2012 dat de onderzoeken waarop het CBR de innames van rijbewijzen baseert, deels worden uitgevoerd door onbevoegden 29 398-349 – Brief regering d.d. 22-01-2013
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

*21. Verruiming van het inhaalverbod vrachtwagens en verhoging maximumsnelheid vrachtverkeer 29 398-351 – Brief regering d.d. 22-01-2013
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

22. Uitvoering motie Van Bommel c.s. (29 398, nr. 309) over opnemen van buitenlandse kentekens in het Nederlandse kentekenregister

*29 398-318 – Brief regering d.d. 05-03-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

*23. Beantwoording schriftelijke vragen n.a.v. van de motie Bashir (29 398,
nr. 330) over de periodieke herkeuringen voor het rijbewijs en het rapport
«Vrachtwagenongevallen op snelwegen»*

2013Z01338 – Brief regering d.d. 25-01-2013

*minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

24. Stand van zaken medische keuringen t.b.v. het rijbewijs

29 398-352 – Brief regering d.d. 25-01-2013

*minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*