

Vergaderjaar 2015–2016

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 496

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 24 februari 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 8 december 2015 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 december 2015 met de verzamelbrief inzake het wegverkeer en de verkeersveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 482);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 24 juni met de reactie op het rapport Opschakelen naar meer verkeersveiligheid van de SWOV (Kamerstuk 29 398, nr. 466);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 september 2015 inzake de actualisatie van het inhaalverbod voor vrachtwagens (IVV) (Kamerstuk 29 398, nr. 474);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 juli 2015 inzake flitscontroles (Kamerstuk 29 398, nr. 468);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 juni over kansen en onzekerheden van autodelen (Kamerstuk 33 043, nr. 43);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 november 2015 inzake de definitieve invoering van 2toDrive (Kamerstuk 29 398, nr. 477);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 oktober 2015 over het onderzoek spitsstroken (Kamerstuk 29 398, nr. 476);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 november inzake de uitvoering van de motie van het lid Hoogland over de snorfietsproblematiek (Kamerstuk 29 398, nr. 457) (29 398, nr. 479);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 november inzake het aantal ernstig verkeersgewonden in 2014 (Kamerstuk 29 398, nr. 478);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 november inzake de verlaging van de minimumleeftijd voor het behalen van het busrijbewijs (Kamerstuk 29 398, nr. 480).**

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

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Tijdink

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Israel

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Van Dekken, Van Helvert, Hoogland, Houwers, Madlener, Ulenbelt en Visser,

en Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 16.00 uur.

De **voorzitter**: Een heel goede middag. Ik wens alle aanwezigen van harte welkom bij dit algemeen overleg over wegverkeer en verkeersveiligheid. De spreektijd is vijf minuten met twee interrupties.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik heb een keuze gemaakt in de onderwerpen over verkeersveiligheid, want ik kan niet alle onderwerpen op de agenda behandelen.

Ik begin met een eerlijker boetesysteem bij het begaan van verkeersovertradingen, een onderwerp dat wij eerder dit jaar zelf hebben ingebracht. De Minister heeft in samenspraak met de Minister van Veiligheid en Justitie aangegeven de mogelijkheden en onmogelijkheden van ons voorstel voor een progressieve boete verder te willen uitwerken. Hoe staat het daarmee? De uitwerking zou voor het einde van dit jaar komen, maar daar zitten we al dicht tegenaan.

In reactie op de motie-Hoogland heeft de Minister een brief geschreven over de helmplicht op de rijbaan in Amsterdam. De PvdA is blij met de adequate uitvoering van de motie, die inhoudt dat in Amsterdam gestart zal worden met het verplaatsen van de snorscooter naar de rijbaan met een helmplicht. De Minister noemde in haar brief een aantal mogelijke acties, met name met betrekking tot de BOVAG. De BOVAG heeft boter op zijn hoofd, omdat veel van zijn leden betrokken zijn bij het opvoeren van de snorscooter. Is de Minister bereid daarnaar te kijken en er iets aan te doen? Ik heb wat brieven opgezocht uit het verleden. Ik kwam in 1996 uit, toen mevrouw Jorritsma nog Minister was. Zij schrijft ook al dat ze met de brancheorganisatie BOVAG een platform heeft opgericht om in overleg te treden. Het is nu 2014, dus dat overleg is nu – de heer Madlener is het beste in hoofdrekeneren – achttien jaar later nog steeds gaande. Naast me hoor ik «2015». Het is zo leuk dat elk rekensommetje in deze commissie misgaat. Vanaf 1996 is dat overleg gaande en er is nog steeds niet bereikt wat je zou willen. Is de Minister bereid te onderzoeken of de leden van de BOVAG strafrechtelijk vervolgd kunnen worden als zij zich bezighouden met dit soort praktijken? Daarnaast voeren mensen thuis ook zelf hun snorscooter op. Is de Minister bereid te bekijken of daaraan iets gedaan kan worden?

De **voorzitter**: Ik weet niet of het kwam door uw opmerking over het hoofdrekendossier, maar de heer Madlener heeft een vraag.

De heer **Madlener** (PVV): Ik kwam iets later binnen, dus misschien stel ik een overbodige vraag. Weet de heer Hoogland, die zo goed kan rekenen, hoeveel mensen in Amsterdam belast zijn met de handhaving van de overlast door snorscooters?

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat heeft dan weer weinig met rekenen te maken. Ik dacht dat het een man of tien was, niet veel, maar de heer Madlener kan mij vast het antwoord geven.

De heer **Madlener** (PVV): In deze stad met een lange PvdA-historie en een PvdA-burgemeester is 2,5 fte belast met het controleren en handhaven

van 40.000 scooters en snorfietsen. Er zijn 40.000 gebruikers in Amsterdam. Het heeft natuurlijk weinig zin om om allerlei maatregelen te vragen als er geen mensen zijn om die te handhaven. Kan de PvdA hierop ingaan?

De heer **Hoogland** (PvdA): Handhaving is natuurlijk een van de instrumenten. Er zijn in de brief zeven dingen genoemd, zoals het harder aanpakken van dealers en een zonaal snorfietsverbod. Er zijn natuurlijk heel veel mogelijkheden om die problematiek aan te pakken. Wat in onze invloedssfeer ligt, is het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan met een helmplicht. Daar kun je voor of tegen zijn. Hoeveel handhaving Amsterdam inzet, is een keuze die in Amsterdam wordt gemaakt. Als de heer Madlener mij vraagt dat te kwalificeren, zeg ik dat dat best geïntensiveerd zou kunnen worden, maar dat ik geen lid ben van de gemeenteraad van Amsterdam en er vanaf hier verder weinig aan kan doen. Dat geldt natuurlijk ook voor de heer Madlener.

Naast het punt over de BOVAG, is het ook het overwegen waard om sneller te kunnen handhaven ten aanzien van scooters die te hard rijden en deze eerder te kunnen afpakken. Is de Minister bereid daarop in te gaan?

Elk jaar krijgen wij rapportages over het aantal verkeersslachtoffers. Ik heb het gevoel dat we een beetje vastzitten. Vandaag hebben we een zwartboek gekregen van een aantal mensen dat nu in de zaal zit. In het zwartboek wordt een aantal zaken aangegeven waarbij mogelijk een doorbraak geforceerd kan worden door het slachtoffer bij verkeersdelicten beter te behandelen en centraal te stellen. Kent de Minister het zwartboek? Is ze bereid een reactie op het zwartboek te schrijven? Daarmee zou ze recht doen aan al het werk dat de vrijwilligers, die zelf ervaring hebben op dit terrein, erin gestopt hebben. We zitten een beetje vast. Het aantal verkeersdoden gaat wel omlaag gaat. Dat gaat natuurlijk nooit snel genoeg, het streven is nul, maar het gaat wel de goede kant op. Het aantal ernstig gewonden gaat echter niet de goede kant op. Mijn ervaring is dat er veel diners worden georganiseerd, waarbij gepraat wordt over het onderwerp. Dat is op zichzelf af en toe nuttig. Er zijn echter achttien maatregelen voorgesteld. De Minister zegt dat ze met een gedeelte daarvan niets kan doen. Hoe moeten we nu verder om nog een trendbreuk te forceren waarmee het aantal zwaargewonden naar beneden gaat? Dat zal knap lastig zijn.

Wij zijn niet zo tevreden over het beleid voor het inhaalverbod voor vrachtauto's waarover de Minister een brief heeft gestuurd, alleen al omdat het wat onduidelijk is. Is een algeheel inhaalverbod voor vrachtauto's op bijvoorbeeld tweebaanssnelwegen en driebaanssnelwegen een optie? Wat zijn de mogelijkheden? Vaak wordt je toch ingehaald binnen de uren dat inhalen niet is toegestaan. Wordt dat gehandhaafd? Zijn er mogelijkheden om daar iets aan te doen?

Ik kom op de veiligheid op de rijkswegen. Ik zag laatst een interessant programma op SBS6 over de meest onveilige plekken van Nederland, waarin een heel helder beeld werd geschetst van de problematiek. Moeten we niet een top 10 van de gevaarlijkste knelpunten hebben, zoals we die ook bij de files hebben, of een top 50 of een top 100, en op basis daarvan werken? Het is op zijn plaats om op dit punt een compliment uit te delen aan de Minister en Rijkswaterstaat voor de effectieve aanpak van het knooppunt bij Joure. Dit is een gelijkvloerse kruising waarop veel ongelukken gebeuren, maar over een paar jaar is zij veilig. Er zijn echter meer van dat soort kruisingen. Is zo'n werkwijze nuttig? Of zegt de Minister dat we daar niet aan moeten beginnen? De PvdA wil een top tien en het lijstje van boven naar beneden laten afwerken.

De heer **Madlener** (PVV): Die top tien is er natuurlijk allang. We weten allemaal dat de provinciale wegen in Nederland de gevaarlijkste wegen

zijn. Daarvan zijn lijstjes gemaakt. Ik heb al drie keer een amendement ingediend om meer geld vrij te maken juist voor de veiligheid op de provinciale wegen. De PvdA steunt die amendementen telkens niet. Waarom steunt de PvdA de aanpak niet? Vindt de PvdA niet dat de provincies veel meer moeten doen? Ze kunnen wel opcenten van de automobilist afpakken, maar stoppen dat lang niet altijd in de wegen, terwijl het de gevaarlijkste wegen van Nederland zijn.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat zijn heel veel punten bijeen. Als ik het kort samenvat, zegt de heer Madlener dat het lijstje al bestaat. Voor een deel heeft hij daarin gelijk, maar de vraag is of het lijstje op het juiste bureau terechtgekomen is, namelijk dat van het ministerie. Zijn wij er hiermee systematisch aan de slag? Dat is niet het geval. Dat moeten we dus gaan doen. De PvdA stemt nooit voor PVV-voorstellen. Meer kan ik de heer Madlener niet bieden en dat heeft een heel andere reden dan de verkeersveiligheid. Daar weet hij zelf alles van. Ik vervolg mijn betoog.

De **voorzitter**: Dat kunt u niet, meneer Hoogland, want uw spreektijd is voorbij. Er zijn nog vervolgvragen van de heer Madlener, de heer Houwers en de heer Van Helvert. Dus u kunt uw lol wel op.

De heer **Madlener** (PVV): De PvdA stemt nooit voor PVV-amendementen, zelfs niet als ze goed zijn of het aantal verkeersslachtoffers terugbrengen. Ik vind het een zwak betoog. Ik heb dat eerder gehoord, maar ik schrik er toch van. We leven toch in een democratie, dus ik wil graag de redenen weten waarom de PvdA nooit een goed amendement van mij steunt.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik ben door mijn spreektijd heen en kan niet alle voorbeelden noemen waarbij de partijleider van de PVV dingen doet die wij laakbaar vinden. Daarom hebben wij op een zeker moment gezegd: we trekken één lijn, wij steunen geen PVV-voorstellen meer. Laat ik één voorbeeld noemen: het moment waarop hij op een steenworp afstand in een Haags café riep «minder, minder, minder». De heer Madlener weet dat heel goed. Dat is de reden waarom wij in dit parlement nooit voorstellen van de PVV steunen. Daar moet hij het mee doen.

De **voorzitter**: Dank u wel. Eigenlijk is dit buiten de orde, maar de heer Madlener verdiende een antwoord. We maken er geen gewoonte van, laat staan een traditie.

De heer **Houwers** (Houwers): Op het gevaar af dat ik een soortgelijk antwoord krijg, wat ik niet hoop, kan ik me voorstellen dat iemand anders zo'n amendement of motie van de PVV overneemt en indient. Is de inhoudelijke beoordeling van de PvdA dan wel aanwezig? Want dat is natuurlijk wel belangrijk. Nog veel belangrijker is de vraag of de heer Hoogland ook bereid is om verder te kijken dan alleen naar plekken. Ik begrijp wel dat er een top tien van plekken is, maar er is natuurlijk ook een top tien van oorzaken, van redenen dat er ergens een ongeluk gebeurt. Is de heer Hoogland bereid om met name dat aspect nadrukkelijker te laten bekijken?

De heer **Hoogland** (PvdA): Zeker. Ik denk dat de weging daarvan kan worden meegenomen bij de opstelling van de lijst van de ernstigste knelpunten. Ik wil in de tweede termijn eigenlijk een VAO aanvragen. Ik stel voor dat we dan zakendoen.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik ben zeer blij met het antwoord. Wat mij betreft komt er een VAO. Dan bekijken we samen wat we kunnen doen om aan die aspecten extra aandacht te schenken, tenzij de Minister – ik kijk

hoopvol in haar richting – ons van dermate fantastische antwoorden voorziet dat een VAO niet meer nodig is. Dat zou betekenen dat de Minister de ernst en de noodzaak van de aanpak inziet. We bekijken dat straks.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik heb een vraag voor de PvdA over de combinatie van het experiment met de snorscooter op de rijbaan in Amsterdam en het aantal verkeersslachtoffers, dat vooral toeneemt door het aantal senioren dat bijvoorbeeld op pedelecs of andere versnelde fietsen een ongeluk krijgt. Vindt de PvdA het verstandig om in Amsterdam een experiment met levende mensen uit te voeren door ze op de rijbaan te plaatsen, terwijl het onderzoek daarnaar nog niet is afgerond? Vragen we niet om meer verkeersslachtoffers door opa met de pedelec tussen de vrachtauto's in Amsterdam te laten rijden?

De heer **Hoogland** (PvdA): Van alles is een karikatuur te maken, zo ook hiervan, maar in Amsterdam rijden 60.000 snorscooteraars op smalle fietspaden in de oude historische binnenstad tussen mensen door. De heer Van Helvert maakt een karikatuur daarvan, door te spreken over een experiment met levende mensen – zijn woorden – en opa op een speed pedelec – zijn woorden – maar we moeten elkaar wel serieus nemen. De problematiek in Amsterdam is namelijk serieus. Het verplaatsen van de snorscooter naar de rijbaan is een onderdeel van de oplossing. Ook het instellen van 30 kilometerwegen, het zonaal verbieden van de snorscooter of het gebruiken van een vrijwillig fietspadbord behoren tot de mogelijkheden. Die afwegingen moeten lokaal gemaakt worden. Het enige, maar dan ook echt het enige waarover wij hier gaan, is de vraag of er een helmplicht voor de snorscooter moet gelden bij het rijden op de weg. Die vraag ligt hier voor en op die vraag zeggen wij ja.

De heer **Van Helvert** (CDA): Zo karikaturaal vond ik mijn vraag eigenlijk niet, in tegendeel zelfs.

De **voorzitter**: Ik vel daar geen oordeel over, dat weet u.

De heer **Van Helvert** (CDA): Dank u wel, voorzitter, hoewel ik zeer geïnteresseerd was in uw oordeel. Maar alle gekheid op een stokje, we zien juist steeds meer oudere mensen op zo'n versnelde fiets zitten en steeds meer oudere mensen raken ernstig verkeersgewond doordat er iets gebeurt terwijl ze op die fiets zitten. De situatie waarbij verkeer dat maximaal 25 km/u mag rijden zomaar op de rijbaan bij het 50 kilometerverkeer wordt geplaatst, vind ik niet een karikatuur. Dat is gewoon een heel gevaarlijke situatie. Het is een experiment waarbij we levende mensen, de mensen die op de snelle fiets of de snorscooter zitten – dat is ook geen karikatuur – ineens bij het snelverkeer plaatsen. Wil de heer Hoogland namens de PvdA, zonder het te ontwijken met een karikatuurgrapje, antwoord geven op de vraag of dat verantwoord is, zeker gezien het feit dat de gemeente Amsterdam – en hij vond het zelf heel erg weinig – slechts 2,5 fte over heeft voor de handhaving?

De heer **Hoogland** (PvdA): Gezien het voorstel dat ik hierover heb ingediend, is de mening van de PvdA wel helder. In het voorstel staat: maak het op een zorgvuldige manier mogelijk en doe dat in samenhang met lokale maatregelen. In Amsterdam kan dat nu gaan gebeuren. Dat is een afweging van het stadsbestuur daar en we moeten die daar laten liggen.

De heer **Ulenbelt** (SP): Voorzitter. Mijn buurman heeft al opgemerkt dat we vanmiddag het zwartboek hebben ontvangen van de Vereniging Verkeersslachtoffers met heel herkenbare problematiek. Kan het kabinet

een uitvoerige reactie op de aanbevelingen van deze vereniging geven? Het gaat hier niet alleen om dit ministerie, maar ook om Justitie. Wie door Amsterdam rijdt, ziet hoe dan ook het probleem van de snorscooters. Ook in andere steden is het een probleem. Mijn beide buurlieden noemden het vanmorgen zelfs terreur, althans, dat was de kop in het Algemeen Dagblad. Bij terreur denk je in deze tijden aan iets heel anders, maar het is wel heel erg. Mijn fractiegenoot Farshad Bashir had een heel elegante oplossing. Hij zei: schaf de snorscooters gewoon af. Het zijn dichtgedraaide bromscooters, maak er weer scooters van, dan kunnen ze weer gewoon deelnemen aan het 50 kilometerverkeer. Als je ze afschaft, is de elektrische fiets de keuze voor mensen die snel willen gaan op het fietspad. Samen met de VVD hebben wij het voorstel ingediend, dat zelfs in de Kamer is aangenomen, om de snorscooters die in overtreding waren ter plekke door de shredder te halen. Dat is aanpakken, daar zijn wij van. Maar nu gaat er iets vreemds gebeuren. De Minister zegt: je mag met snorscooters, die langzaam kunnen, tussen het snelle verkeer; maar dat is onveiliger en daarom maken we het weer veiliger door die mensen een helm op te zetten. Maar het wordt er niet veiliger van. Kan de Minister, als zij dit voorstel doorzet, eerst uitzoeken wat het betekent als je zulk langzaam verkeer tussen 50 kilometerverkeer zet? Volgens mijn fractie is het echt nodig dit uit te zoeken, wil je bijdragen aan de veiligheid in het verkeer.

Mevrouw **Visser** (VVD): De heer Ulenbelt vervangt de heer Smaling die in Parijs zit. Ik kan me dus voorstellen dat hij niet de hele historie van dit dossier kent. We hebben vaker hierover gesproken. Tot mijn grote verbazing hoor ik de SP voor een gedegen invulling pleiten, maar de SP heeft gewoon voor de motie-Hoogland gestemd die de Minister de opdracht heeft gegeven om dit uit te voeren. Wat is het standpunt van de SP? Onder welke condities gaat de SP hiermee niet akkoord? Ik hoor namelijk een opening in de bijdrage van de heer Ulenbelt.

De heer **Ulenbelt** (SP): Mevrouw Visser heeft dat goed gehoord. Het is volstrekt duidelijk dat mijn fractie hiermee worstelt. Wij blijven echter bij de oplossing om de snorfietsen – daarmee was de VVD het trouwens ook helemaal eens – bij een overtreding hup door de shredder te halen. Dan rijdt 50 kilometerverkeer bij 50 kilometerverkeer en langzaam verkeer op het fietspad. Die kant moeten we op. Nu er een bepaalde situatie is ontstaan, vinden wij dat je eerst heel nadrukkelijk moet bekijken wat het hebben van dat langzame verkeer tussen het snelverkeer betekent, want dat is überhaupt niet onderzocht. Dat moet je eerst in ogenschouw nemen voordat je er een fatsoenlijke beslissing over kunt nemen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Over die shreddermotie spreken we straks vast nog verder, al dan niet in een VAO, maar het verbaast me toch dat de SP heeft ingestemd met de motie-Hoogland die de Minister deze opdracht heeft gegeven. De SP had daarmee niet moeten instemmen. Het voorstel van de heer Ulenbelt om scooters verplicht om te katten naar bromfietsen klinkt heel elegant, maar daarbij hoort ook een rekening van een paar honderd euro. De SP stuurt iedereen die bewust voor een snorscooter heeft gekozen omdat men dan ook geen helm op hoeft, een rekening van € 400 omdat zij blijkbaar niet een eenduidig verhaal heeft over scooters op de rijbaan dan wel het fietspad.

De heer **Ulenbelt** (SP): Ik heb begrepen dat dat opwaarderen € 350 kost. Als de veiligheid in het verkeer ons wat waard is, mag er best een prijskaartje aan hangen. Dat is niet het probleem. We hebben zelfs voorgesteld om mensen die van hun snorscooter af willen, hem in te laten ruilen tegen een elektrische fiets. Als je in dat soort oplossingen denkt, zou je het probleem kunnen oplossen. Wil de Minister, voordat ze verder

gaat, de risico's onderzoeken van het langzame verkeer tussen de vrachtauto's en de auto's die 50 km/u rijden?

De heer **Houwers** (Houwers): Gaat het niet veel meer om het vertoonde gedrag dan om het gekozen vervoermiddel? Het gedrag moet passen bij het vervoermiddel. Als dat vervoermiddel op een onjuiste manier wordt gebruikt, ontstaan gevaarlijke situaties. De heer Ulenbelt gaat toch ook geen auto's, die misschien wel 200 km/u kunnen rijden, door de shredder halen als ze 120 km/u rijden op een plek waar ze maar 100 km/u mogen? De vergelijking gaat misschien niet helemaal op, maar moeten we niet veel meer het gedrag aanpakken in plaats van een bepaald vervoermiddel ongewenst verklaren, nog los van alle consequenties die mevrouw Visser al noemde?

De heer **Ulenbelt** (SP): De heer Houwers zegt zelf al dat de vergelijking niet helemaal opgaat. Nou, hij gaat helemaal niet op. Als je vaak 200 rijdt, ben je je auto ook gewoon kwijt. Natuurlijk heeft het met gedrag te maken, maar als je gedrag effectief wil beïnvloeden, moet je het ding afpakken waarmee het gedrag plaatsvindt. Heel simpel. Dat is een heel elegante oplossing. We doen dit voor de verkeersveiligheid. In Amsterdam is 80% van die dingen opgevoerd, rijdt te hard, levensgevaarlijk. Tegen levensgevaarlijk gedrag moet je resolute maatregelen nemen. Dat ding in de shredder is toch een mooie oplossing?

De heer **Houwers** (Houwers): Dank aan de heer Ulenbelt voor het antwoord op een vraag die ik niet gesteld heb. Ik heb niet gevraagd of het goed zou zijn om auto's en scooters die veel te snel rijden door te shredder te halen. De vraag was of het vervoermiddel als zodanig afgeschaft zou moeten worden. Dat is namelijk wat de heer Ulenbelt voorstelt. Ik vraag het nog een keer: wil hij ook auto's, die 200 km/u zouden kunnen maar dat misschien nooit doen omdat de bestuurder zich netjes aan de regels houdt, ook afschaffen? Mijn kernvraag blijft: gaat het niet veel meer om het gedrag dan om het gekozen vervoermiddel?

De heer **Ulenbelt** (SP): Snorscooters die te snel gaan, wat eigenlijk niet mag, zet je op de hoofdrijbaan. Dat is onveilig, dus moeten ze een helm op. Op het fietspad zouden ze langzaam moeten rijden, maar dat doen ze niet. Op zo'n snording zit je altijd fout. Je rijdt te hard op de hoofdrijbaan en omdat je eigenlijk niet zo hard mag op dat ding zou je hem moeten omzetten naar een gewone bromscooter. Als je langzaam wilt gaan, hebben we tegenwoordig een alternatief en dat is de elektrische fiets. Heel simpel.

De **voorzitter**: De heer Van Helvert heeft ook nog een vraag.

De heer **Ulenbelt** (SP): Wat ben ik populair als vervanger.

De heer **Van Helvert** (CDA): Dat is ook zo. Dat komt omdat de heer Ulenbelt eigenlijk ook heel verstandige dingen zegt, waarvoor alle lof. Maar hij heeft niet de hele discussie meegemaakt. De SP steunde eerder nog de motie-Hoogland die het kabinet oproept om samen met alle stakeholders, dus ook de BOVAG en de RAI, de gevolgen in kaart te brengen voordat met een eventueel experiment gestart wordt. Vindt de SP dat die motie goed is uitgevoerd?

De heer **Ulenbelt** (SP): Dat is een heel moeilijke vraag voor een vervanger. Het antwoord daarop moet ik schuldig blijven. Ik gaf al aan dat wij de motie destijds gesteund hebben, Amsterdam wilde een oplossing en daaraan wilden wij meewerken, we wilden dat niet tegenhouden. We zijn echter wel heel erg beducht voor het introduceren van een mogelijk nieuw gevaar, dat het kabinet niet onderzocht heeft. Daarom vraag ik het

kabinet om alsnog te onderzoeken wat het voor de veiligheid van alle verkeersdeelnemers betekent.

De heer **Ulenbelt** (SP): Vanzelfsprekend zijn wij, net als iedereen, geschrokken door de forse toename van het aantal verkeersgewonden. Er valt op dit terrein dus nog heel wat te doen. Zelf ben ik een redelijk fanatiek fietser en ik ben ook wel eens gevallen. Dat was niet leuk, maar liep wel goed af. Ik kom nu op een leeftijd – dat kan iedereen zien – waarop het risico van omvallen met de fiets alleen maar toeneemt. Ik pleit dus ook een beetje voor mezelf. Het valt mij op dat in het polderland waar ik rijd, in de buurt van Leiden – de Minister kent daar ook de weg – het asfalt op de fietspaden pats omlaag loopt, waarna je in de bagger zit. Als je van het pad afstuurt, ga je geheid op je plaat. Mensen die ervoor doorgestudeerd hebben, zeggen dat er witte lijnen aan beide kanten van het fietspad moeten komen om dat te voorkomen. Ook slechtiende mensen hebben het dan eerder in de gaten. Misschien is het nog wel een veel betere oplossing om stenen langs de kant van het fietspad te plaatsen, zoals we dat voor vrachtwagens ook doen. Dat zijn van die stenen waar het gras doorheen groeit. Op het moment dat je de berm instuurt, per ongeluk of van schrik of wat dan ook, verdwijn je niet meteen in de bagger die bij ons in Leiden langs de fietspaden ligt. Misschien kan de Minister die suggestie in het overleg met de gemeenten en provincies naar voren brengen.

Wij hebben een halfjaar geleden de filevorming bij flitspalen aan de orde gesteld en we hebben nog steeds geen reactie daarop gekregen. Waarom moet dat zes maanden duren? Kunnen we de reactie snel krijgen?

Tot slot een wellicht vreemde vraag in dit verband over de veiligheid van vrachtwagenchauffeurs in Calais. Hierover heb ik eerder met de Minister gesproken. Vorige week hebben we beelden gezien van aanslagen met stenen op mensen die daar hun werk doen. Ik heb zelfs een foto gezien van een paal die dwars door de voorruit van een vrachtwagen was gegaan, niet op de plek waar de bestuurder zat maar op de plek van de bijrijder, die daar gelukkig niet zat. Wil het kabinet een oproep doen aan de verladers en transporteurs in Nederland om Calais voorlopig te mijden totdat de problemen daar zijn opgelost?

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Ik begin ook met het zwartboek dat we aangeboden hebben gekregen. Als de Minister het zwartboek nog niet heeft ontvangen, bieden we het haar zo aan. De VVD heeft dit voorjaar al aandacht gevraagd voor alcohol en drugs in het verkeer en hoe dit beter, zowel repressief als preventief, aangepakt kan worden. Het kabinet zou met een reactie komen, maar heeft dat nog niet gedaan. Wij zijn uiteraard benieuwd naar die reactie. In dit zwartboek wordt nadrukkelijk gesproken over de positie van het slachtoffer. Als je geliefde is omgekomen, moet je allerlei dingen regelen met je verzekeraar, diegene uitschrijven uit het kentekenregister en allerlei andere praktische zaken regelen waar je op dat moment niet bij stilstaat. We willen mensen dat zo gemakkelijk mogelijk maken, want die zijn echt met andere dingen bezig. Wil de Minister met dit voor ogen het actieplan van de VVD bekijken en reageren op het zwartboek?

De heer Hoogland sprak over het progressief boetesysteem toen de beantwoording op schriftelijke vragen over het boetesysteem binnenkwam. We krijgen voor het kerstreces een kabinetsreactie op het nieuwe boetesysteem. Ik ben daar erg benieuwd naar, want het is belangrijk dat op de juiste manier gehandhaafd wordt. Mensen begrijpen nog wel dat ze voor een goed doel geflitst of aangepakt worden, maar niet dat ze een boete krijgen als ze op de A2 even een bordje hebben gemist. De Minister heeft aangegeven dat ze met een aantal partijen om de tafel gaat om oplossingen te vinden voor het aantal ernstig verkeersgewonden. Die oplossing is niet zo gemakkelijk. Ik ben blij dat de diverse partijen in

het veld de handschoen hebben opgepakt en de ambitie onderschrijven. De VVD wil dat er nadrukkelijker gekeken wordt naar private initiatieven. Ik heb al eerder het voorbeeld genoemd van de Gouden Ridders, die vrachtwagenchauffeurs extra in het zonnetje zet, maar er zijn onlangs ook initiatieven gestart, zoals de Safety Deals – het is helaas een Engelse term – met ouderen, waarbij samen met verzekeraars vooral naar bepaalde doelgroepen wordt gekeken. In het voorbeeld van de ouderen wordt ook samengewerkt met de Algemene Nederlandse Bond voor Ouderen (ANBO) en opticiens. Dat soort dingen wordt nooit meegenomen in het kader van effectieve maatregelen, waardoor we in de politiek al heel snel praten over zaken die bijna niet haalbaar zijn of zo veel inzet vragen dat we geen stap vooruitkomen. Kan de Minister ook kijken naar deze private initiatieven? De VVD denkt dat daarmee de meeste winst te behalen is. Ook met de leasemaatschappijen kan overlegd worden over appen achter het stuur. Als je werkgever je aanspreekt, ben je misschien sneller geneigd ernaar te handelen dan wanneer een politieagent dat doet.

Een ander belangrijk punt betreft de scooters. De Minister kent het standpunt van de VVD. Wij zijn geen voorstander van het verplaatsen van scooters naar de rijbaan. Dat is een verplaatsing van het probleem. Straks heb je in Nederland per wijk een rijbewijs nodig. In de brief van de VNG lezen we dat niet alleen Amsterdam, maar ook Groningen deze plannen voor de scooter heeft. Op deze manier gaat straks iedere stad en iedere straat zijn eigen regels instellen. Het is ook geen oplossing. In haar brief van 17 november pleit de Minister voor een mogelijk algeheel rijverbod voor snorfietsen. Daarvan zijn we een beetje geschrokken. We zijn daar helemaal geen voorstander van. Een kleine groep verpest het eigenlijk voor een grote groep. Mensen die zich misdragen in het verkeer, of het nou scooterrijders zijn of automobilisten, moet je gewoon aanpakken. Wij vinden nog steeds dat daarnaar gekeken moet worden. We hebben eerder met de SP de shreddermotie ingediend, maar die betrof vooral de opgevoerde scooters. De vraag is of je niet gewoon beter moet handhaven als iemand zich ernstig misdraagt, zoals ook bij de automobilist gebeurt. De scooter wordt pas afgepakt als iemand binnen twee jaar drie keer is aangehouden. Dat zou veel eerder moet gebeuren. Kan de Minister dat bekijken? Welke aanvullende handhavingsmaatregelen zijn mogelijk om dit aan te pakken?

Voor verkeersboetes op buitenlandse kentekens hebben we meerdere malen aandacht gevraagd. De Minister van Veiligheid en Justitie is daarmee bezig, maar wij weten dat het probleem voor een aantal landen nog niet is opgelost. Wil de Minister samen met haar collega bekijken of er in de tussenperiode toch aanvullende maatregelen genomen kunnen worden? Privacy en het bewaren van gegevens blijkt het probleem te zijn. Wellicht kan daar concreet een oplossing voor gevonden worden.

Ik kom op het verloren rijbewijs. Iedereen kent het wel van zichzelf of uit zijn omgeving. Je bent je rijbewijs kwijt, gaat naar het politiebureau en doet aangifte, of het politiebureau stuurt je naar je gemeente. Het is heel gek, maar men zegt dan: u mag officieel niet meer rijden, want u bent uw rijbewijs kwijt. Je wordt eigenlijk dubbel gestraft, want je kunt op dat moment niets meer en in heel veel gemeenten kun je ook nog eens een boete betalen, het zogenaamde vermissingslege. Bij de Paspoortwet, die we in 2013 hebben behandeld in de Kamer, gaf Minister Plasterk aan dat het eigenlijk wel een heel gekke situatie was. Voor de paspoorten heeft hij dat opgelost. Kunnen we ook niet iets simpels voor de rijbewijzen bedenken? Een land dat zegt koploper te willen zijn met bijvoorbeeld zelfsturende auto's, blijkt niet in staat te zijn om dit soort praktische dingen op een gemakkelijke manier te regelen. Ik krijg graag een reactie van de Minister.

Voorzitter, ik zie u al kijken, maar ik wil nog twee punten maken.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat u dat in tweede termijn doet.

Mevrouw **Visser** (VVD): Het is een korte vraag.

De **voorzitter**: U bent ruimschoots over uw spreektijd heen. Ik wil geen ruzie met de collega's.

Mevrouw **Visser** (VVD): Een korte vraag over de N36.

De **voorzitter**: Ik wil geen ruzie met de collega's.

Mevrouw **Visser** (VVD): Verkeersveiligheid, wanneer wordt het aangepakt?

De **voorzitter**: Mevrouw Visser, u weet het, ik sta het niet toe. Ik geef het woord aan de heer Van Helvert, van wie ik weet dat hij zeer gedisciplineerd met zijn gesprekstijd omgaat.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Ik sluit mij geheel aan bij de woorden van mevrouw Visser over het zwartboek. Niet alleen voor je gevoel, maar ook objectief gezien gaat er meer aandacht uit naar de dader dan naar het slachtoffer. Er wordt ook meer geld uitgegeven aan de dader. Dat voelt heel onterecht en eigenlijk is dat ook zo. Of niet? In haar brief van 18 november schrijft de Minister dat het aantal ernstig verkeersgewonden is gestegen tot meer dan 20.000. Dat is een stijging van 10% sinds 2013. Het gaat vaak om fietsongevallen met ouderen, enkelvoudige maar ook meervoudige ongevallen. De Minister stelt vast dat deze stijging sinds 2007 al zichtbaar is en zich nu lijkt voort te zetten. De Minister zit daarmee in een spagaat. Er is een goedgekeurde motie met als streefgetal 10.600 ernstig gewonden in 2020. Er zijn echter cijfers die er duidelijk op wijzen dat we dat niet gaan halen. De Minister wijst ons op die cijfers en op het feit dat we het niet gaan halen, maar ze houdt wel vast aan die doelstelling. Het CDA denkt dat de Minister zich alleen maar indekt door te zeggen dat ze de doelstelling niet gaat halen, want we zien ook niet direct actie om het wel op te lossen.

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft een rapport uitgebracht met maatregelen, maar de Minister wijst deze van de hand met de mededeling dat er weinig draagvlak voor is. Ik vind dat geen recht doen aan het rapport. De SWOV zegt niet: deze achttien maatregelen moet u nemen, mevrouw de Minister. Nee, er staat: we geven u hier achttien knoppen waaraan u kunt draaien. Die knoppen hoeven niet meteen helemaal open of helemaal dicht, maar iets ervan zouden we eigenlijk wel moeten doen. In de CDA-motie van 6 november 2013 – ik kan me die me nog herinneren als de dag van gisteren, al zat ik toen zelf nog niet in de Kamer – stond dat het leed voor de ernstig verkeersgewonden onnoemelijk groot is en dat de maatschappelijke kosten 12,5 miljard euro per jaar bedragen. Naast het vele menselijke leed, kost het de maatschappij ook veel geld. Dus als je het menselijkerwijs al niet zou willen aanpakken, dan zou je het als Minister nog altijd financieel-zakelijk of financieel-economisch kunnen oppakken. In de motie werd het kabinet gevraagd om de doelstelling niet los te laten en te komen met een realiseerbaar plan. Het is nu 2016, we hebben nog vier jaar te gaan om de doelstelling te halen en we missen concrete acties van de Minister. Er zijn voorbeelden genoeg. Ik wil ze gerust allemaal noemen als de Minister erom vraagt, maar in verband met de tijd en de discipline die de voorzitter ons oplegt, kan ik dat nu niet doen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik geef de heer Van Helvert wat extra spreektijd met deze interruptie. De heer Van Helvert geeft terecht aan dat het debat over ernstig verkeersgewonden al langere tijd loopt. De SWOV geeft in haar brief aan de Kamer aan dat ze blij is met de stap van het inzetten van risicogestuurd handhaving. In het SWOV-rapport staat een aantal

maatregelen. Welke van de achttien maatregelen stelt het CDA concreet voor? In het rapport is bijvoorbeeld sprake van kilometerheffing. Pleit het CDA voor een kilometerheffing?

De heer **Van Helvert** (CDA): Dat zijn die achttien maatregelen waarover ik het had. Het CDA staat open voor een goed plan van de Minister. Alle achttien maatregelen zijn voor ons bespreekbaar, allemaal. Het aantal slachtoffers moet teruggebracht worden en daarvoor zullen misschien ook pijnlijke maatregelen genomen moeten worden. Dat kan best. Als het een goed integraal plan is, zijn ook pijnlijke maatregelen voor het CDA bespreekbaar.

De heer **Houwers** (Houwers): Mijn interrupties zijn al opgebruikt, maar ik heb een punt van orde. Mevrouw Visser zegt dat de kilometerheffing een van die achttien maatregelen is, maar op mijn lijstje staat die er niet bij.

De **voorzitter**: Ik zie dat niet als punt van orde, maar als een normale vraag. U bent me er eentje.

De heer **Van Helvert** (CDA): Mijn antwoord op de vraag van mevrouw Visser blijft gewoon staan.

Binnenkort kunnen alle gemeenten in Nederland snorfietsen en -scooters van het fietspad naar de rijbaan verbannen. Snorscooters mogen maximaal 25 km/u rijden en hebben een blauw kentekenplaatje. Ik vind deze ontwikkeling buitengewoon gevaarlijk. Ik vraag de Minister om te heroverwegen of ze moet meewerken aan de uitvoering van dat experiment met levende mensen in Amsterdam. Ik snap dat er overlast door scooters is. We moeten met zijn allen bereid zijn om te handhaven als mensen de wet overtreden. We moeten echter niet zeggen: weet je wat, scooters zijn toch vaak opgevoerd, duw ze dan maar op de rijbaan. Want daarmee doe je juist de mensen die zich aan de regels houden tekort. Het gaat niet alleen om opa's op pedelecs, maar ook om heel brave dochters. Mijn dochter is nu 11. Over vijf jaar is ze 16 en dan controleer ik zelf of ze die scooter heeft opgevoerd, want dat mag niet van mij. Zij moet dan ook in Amsterdam tussen de vrachtwagens gaan rijden. Ik vind het buitengewoon onterecht en levensgevaarlijk in de letterlijke zin van het woord als je juist mensen die zich wel aan de regels houden gaat straffen. Ik kan me niet voorstellen dat de PvdA dat niet ook levensgevaarlijk vindt. Aanvankelijk was ook de PvdA tegen dit experiment, maar nadat de burgemeester en de wethouder van Amsterdam de heer Hoogland hebben gebeld en zeiden – «Duco, wat maak je me nu?!» – kwam er ineens een motie waarmee het experiment mogelijk werd gemaakt. De Minister is erin meegegaan. Ik vind het een zeer gevaarlijke en slechte zaak en wil eigenlijk dat de Minister vandaag zegt dat we dat niet gaan doen en dat we eerst goed onderzoeken of het kan, zoals de SP en de VVD dat ook vragen.

Ik kom op het voorrangsvervoer, het opzij gaan voor de ambulance. Toevallig kregen we vandaag een brief van de Minister hierover, waarin staat dat ze niets wil doen omdat er al zo veel regeltjes en ideetjes zijn in dit land. Het CDA vindt dat we bij het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) een regel moeten leren bij onze rijopleiding, zodat we weten wat we moeten doen als er een voorrangsvoertuig komt. We weten wel dat we aan de kant moeten, maar welke kant? Of we vaart moeten minderen of juist vermeerderen, iets vooruit moeten rijden of iets achteruit, dat weten we niet. De Minister verwijst naar een onderzoek uit 2011 dat zegt dat alleen algemene regeltjes goed zouden zijn. In 2012 heeft het Instituut voor Fysieke Veiligheid (IFV) een rapport uitgebracht, waaruit blijkt dat 60% van het voorrangspersoneel constant te maken heeft met gevaarlijke situaties. Een algemene regel, bijvoorbeeld met zijn

allen naar rechts of naar buiten schuiven, zoals die in een heleboel andere landen geldt, zou gewoon moeten kunnen.

De **voorzitter**: En dan wilt u nu natuurlijk uw laatste punt maken.

De heer **Van Helvert** (CDA): Laatste punt.

De **voorzitter**: Dat gaan we niet doen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Dan doe ik dat in tweede instantie.

De heer **Houwers** (Houwers): Voorzitter. Ik begin met een compliment aan de aanbieders van het zwartboek. Ik vraag de Minister om het zwartboek met veel aandacht te bekijken. In mijn interruptie heb ik al gezegd dat het vooral om het gedrag in het verkeer gaat en niet zozeer om de gebruikte middelen. Ik begrijp van de indieners dat verkeersongevallen heel vaak veroorzaakt worden door grove overtredingen van verkeersregels. Graag aandacht daarvoor.

Door zelfrijdende auto's in volledig geautomatiseerd verkeer wordt in de toekomst het aantal verkeersslachtoffers teruggebracht naar nul of bijna nul. We zijn op dit moment echter nog niet zo ver. We hebben nu dus nog te maken met een nog steeds te hoog aantal verkeersslachtoffers. In 2014 viel er gemiddeld meer dan 1 dode per dag en meer dan 56 ernstig gewonde slachtoffers. Dat is veel te veel. Als we blijven doen wat we nu doen, gaan we uiteindelijk de doelstellingen niet halen, dat lijkt ons heel erg duidelijk. De Minister moet daaraan echt iets gaan doen. Bovendien zie ik dat in 2020 tussen de 6.000 en 6.900 extra slachtoffers bovenop de doelstelling komen. Dat lijkt me een gevaarlijke en verkeerde ontwikkeling. Volgens de Minister komt dat omdat er meer met de fiets wordt gereden. Als dat waar is, hebben we ineens geen CO₂-probleem meer en ook geen fileprobleem. Het kan niet juist zijn dat er in verhouding zo veel mensen op de fiets gaan. Blijft de Minister bij de stelling dat het echt alleen daaraan ligt?

Ik kan me voorstellen dat de Minister van een aantal maatregelen van de SWOV aangeeft dat niet zij daarover gaat, maar dat dat aan de provincies is. Een aantal maatregelen is in werking gezet, maar ik mis extra maatregelen, want op deze manier gaan we er gewoon niet komen. Ik wil er met de Minister graag wel komen. Vandaar dat ik extra aandacht vraag voor de progressieve boetes. Ik begrijp dat er voor de kerst een brief komt. Ik ben zeer geïnteresseerd of en wanneer dat systeem ingevoerd wordt.

Daarnaast ben ik ook zeer geïnteresseerd in een punt dat de ANWB al een aantal keren naar voren heeft gebracht: een meer gedetailleerd inzicht in ongevallencijfers, waarmee we precies weten waardoor een ongeval wordt veroorzaakt. Is het drank, drugs, appen? Wat is er gebeurd?

Waardoor vindt het ongeval plaats? Misschien kunnen we op dat punt meer actie ondernemen. Is de Minister bereid daaraan wat te doen?

Anders leen ik een motie van de heer Madlener die ik dan samen met de heer Hoogland kan indienen. Dan hebben we al drie fracties in de Tweede Kamer die voor zulke voorstellen zijn. We moeten dus beter kijken naar het gedrag. Ik ben dan ook blij met het meer risicogericht handhaven. Het is onzinnig om iemand op de A2 te beboeten omdat hij 10 kilometer te hard rijdt, of, zoals mevrouw Visser zei, een bordje heeft gemist. Het is beter te kijken naar onveilige plekken en daar wat steviger te handhaven. We zouden wat meer daaraan moeten doen. In Duitsland gebeurt dat ook nadrukkelijk.

Ik zie de voorzitter al een beetje kijken. Ik weet niet hoe het met de tijd gaat.

De **voorzitter**: Ik zit gefascineerd te luisteren. U hebt nog tweeënhalve minuut.

De heer **Houwens** (Houwens): Fantastisch, hartstikke goed. Ik deel de mening van degenen die zeggen dat het verplaatsen van de scooter niet de oplossing is. We moeten die scooter niet naar de rijbaan brengen alleen maar omdat mensen zich niet aan de regels houden. Dan moeten we gewoon meer handhavers inzetten, zodat de snorscooter op een normale manier wordt gebruikt en dus op het fietspad kan. Het ding verbieden, zie ik helemaal niet zitten. Het lijkt me de beste weg om het ding goed te gebruiken. Het invoeren van een helmplicht zal voor veel van die mensen alleen maar een probleem zijn. Vandaag hebben veel sprekers cijfers genoemd. Het belangrijkste is dat we niet alleen naar de cijfers kijken, maar ook naar de mensen achter de cijfers. Ik kom weer terug bij de aanbieders van het zwartboek. Er moet wat meer aandacht komen voor en misschien wat meer recht gedaan worden aan de slachtoffers. Ik ben benieuwd wat de Minister gaat doen als zij het zwartboek heeft gelezen en of zij wellicht voorstellen daaruit haalt.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik sluit mij meteen aan bij de rest van de sprekers die om een reactie op het zwartboek vragen. Wil de Minister op het zwartboek reageren?

Het probleem met de snorfiets speelt zich vooral in Amsterdam af. Er zijn daar 40.000 snorfietzers op de weg en tweeënhalve ambtenaar die zich bezighoudt met de handhaving. Ik vind het vreemd dat uitgerekend een stad die zo weinig aan handhaving doet bij de Kamer komt klagen en vraagt om snorscooters naar de weg te brengen. Ik zou beginnen met handhaving. Het lijkt me ook zeer gevaarlijk. Ik sluit me aan bij de sprekers die zeiden dat de snelle opgevoerde scooters door handhaving van de weg gehaald moeten worden. Er zijn echter ook heel normale scootergebruikers die geen zin meer hebben in de hoge parkeertarieven in Amsterdam, die het niet meer kunnen betalen en de scooter pakken om naar hun werk te gaan. Die mensen moeten we natuurlijk niet op de rijbaan hebben, want dat is levensgevaarlijk. Waarom gaat de Minister dat doen zonder dat ze eerst heeft laten onderzoeken of het niet tot extra doden leidt? Als we al die scooters ombouwen tot brommers, zitten we met heel veel brommertjes op de weg. Ik weet niet of de SP dat beeld graag ziet, maar ook dat lijkt me niet goed voor de veiligheid. Het is goed om met handhaving te beginnen. We moeten echter met elkaar vaststellen dat dat niet gebeurt. Wil de Minister een briefje aan de PvdA-burgemeester van Amsterdam schrijven en voorstellen om daar eens mee te beginnen? Daar wordt hij voor betaald. De Minister weigert dat te doen.

We zien gelukkig dat de auto steeds veiliger wordt, ook door technische maatregelen, zoals airbags en hulpsystemen. Dat gaat goed. We zien echter ook steeds meer ouderen die op de fiets stappen en onder hen zien we een stijging van het aantal verkeersgewonden. Dat baart ons natuurlijk allemaal zorgen, hoewel we natuurlijk wel blij moeten zijn dat steeds meer ouderen een elektrische fiets kunnen pakken en ook kunnen genieten van het fietsen. Dat is ook weer heel gezond. We moeten niet te snel zeggen dat die ouderen allemaal van de weg moeten, want we moeten blij zijn dat ouderen langer in een auto, op de fiets of op een snorscooter kunnen rijden. Van die laatste maken ook veel ouderen gebruik. Soms moeten we ons maar niet te veel ergeren aan andere weggebruikers. Dat gebeurt vaak, maar ook daardoor kunnen ongelukken gebeuren. We zien wel heel veel eenzijdige ongevallen gebeuren met mensen die helemaal niet tegen een auto aanrijden of andersom, maar die gewoon tegen een paaltje aanrijden dat op het fietspad stond of in een slechte berm terecht komen. Er zijn dus heel veel zaken die je kunt doen om de fietsverkeersveiligheid te verbeteren. Paaltjes op de fietspaden, slechte verlichting, stoepjes en gladheid op het fietspad, zijn zaken die verbeterd kunnen worden. De PVV

vindt dat dat moet gebeuren. De gemeenten moeten meer inspanningen verrichten en de Minister zou daarbij kunnen helpen.

De provinciale wegen zijn de gevaarlijkste wegen van Nederland. Al drie keer heb ik een amendement ingediend om meer verkeersveiligheid te bereiken door fysieke aanpassingen aan de provinciale wegen. Helaas kreeg ik geen steun van de meerderheid, maar wie weet, komt dat nog een keer. De provincies krijgen daarvoor overigens ook veel opcenten. Ze halen die op bij de automobilisten en moeten die gebruiken voor bijvoorbeeld de verkeersveiligheid. Dat gebeurt lang niet altijd. Er valt nog veel te bereiken zonder verboden. Wij vinden dat er geen helmplicht moet komen voor de scooter, omdat veel mensen er veel plezier en gemak van hebben.

Wij willen graag dat de spitsstroken permanent open zijn en breder aangelegd worden. Ik heb ook hiervoor diverse malen aandacht gevraagd. Dit is namelijk goed voor de doorstroming en zelfs een beetje voor de verkeersveiligheid, zo blijkt uit cijfers.

De files nemen weer enorm toe. Er zijn 50% meer files in vergelijking met een jaar geleden. Het kabinet heeft heel veel geld bij de automobilist weggehaald uit het infrastructuurfonds. Dat is echt een verkeerde beslissing geweest. Dat geld moet terug. Wat gaat de Minister doen om files tegen te gaan, nu ze weer zo enorm toenemen en tot zo veel kosten leiden voor Nederlandse weggebruikers?

De vergadering wordt van 16.53 uur tot 17.07 uur geschorst.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Voorzitter. Ik begin met de verkeersveiligheid en de verkeersgewonden. Elke keer als we dit overleg hebben, is dat voor mij toch het belangrijkste onderwerp omdat we allemaal deelnemen aan het verkeer. We willen dat zo veilig en zo lang mogelijk blijven doen. Ik wijs er toch maar weer op dat de verkeersveiligheid in Nederland natuurlijk relatief goed is, vooral wat betreft het lage aantal dodelijke slachtoffers, al is elk slachtoffer er een te veel. We moeten natuurlijk blijven streven naar minder doden en vooral ook minder gewonden, want op het terugdringen van het aantal ernstig gewonden hebben we nog geen grip gekregen. Het aantal gewonden in 2014 onderstreept des te meer dat we er nog lang niet zijn.

Ik heb ook al vaker aangegeven aan de Kamer dat ik worstel met de vraag welke maatregelen we nog kunnen nemen. Nadat we constateerden dat er sprake was van een stijgende in plaats van een dalende lijn, hebben we diverse partijen gevraagd om ons daarover te adviseren. De SWOV heeft bijvoorbeeld achttien maatregelen voorgesteld, maar ook gezegd dat als ze alle achttien worden uitgevoerd, het nog maar de vraag is of we het streefgetal halen. De achttien maatregelen zijn in de Kamer besproken en we hebben er uitgebreid over gedebatteerd. We hebben in de Kamer ook aangegeven welke onderdelen we wenselijk vinden. Ik hoorde een van de Kamerleden zojuist zeggen dat je altijd een afweging moet maken tussen wat je wilt en wat je belangrijk vindt. Ik noem bijvoorbeeld de afweging tussen het tot op hoge leeftijd blijven bewegen en fietsen en het omlaag brengen van het aantal verkeersgewonden. Mijn ambitie om het aantal verkeersgewonden omlaag te brengen is groot, maar niet ten koste van alles. Het gaat mij te ver om een maatregel in te voeren die zou bepalen dat je op een gegeven moment niet meer op de fiets mag. Ik worstel ermee en tegelijkertijd zien we ook oplossingen. De heer Hoogland en anderen vroegen hoe ik een trendbreuk wil realiseren en wat ik doe met die achttien maatregelen. Van die achttien maatregelen hebben we aangegeven welke we daarvan willen uitvoeren. Ik wist dat er in de Kamer geen draagvlak was voor het landelijk invoeren van de helmplicht. Andere elementen in de maatregelen voeren we inmiddels uit.

Nu het zo complex wordt, ben ik met decentrale partners nagegaan welke mogelijkheden er nog zijn om het aantal doden, maar vooral ook het

aantal gewonden in het verkeer veel meer locatiespecifiek terug te dringen. Tot nu toe hadden we een aanpak op basis van ongevalsanalyses. Er was een aanpak voor specifieke doelgroepen, zoals voor ouderen op de fiets, die steeds meer eenzijdige ongevallen hadden, voor jongeren, voor appen in het verkeer en noem maar op. We willen nu nog meer aan de slag met een toegevoegd element. We willen bekijken of we veel meer kunnen doen met de data-analyse. We verzamelen meer data over ongevallen en brengen deze met elkaar in verband, zodat er meer inzicht ontstaat in locatie, oorzaak en betrokken partijen bij ongevallen. De heer Houwers heeft gevraagd hoe het precies zit met die analyses. In het verleden konden we een deel van de analyses maken, maar een deel ook nog niet. We konden bijvoorbeeld wel zien om welk vervoerstype het ging, de vervoerswijze en de leeftijd, maar we hadden in de analyse niet altijd informatie over plaats en type weg, omdat ziekenhuizen die gegevens niet noteren als er een verkeersslachtoffer wordt binnengebracht. Binnenkort hebben we de beschikking over ambulancedata van 2014. Deze gaan we bewerken zodat we op basis daarvan nieuwe analyses kunnen maken. We verwachten deze eind volgend jaar te kunnen benutten in de analyse van de SWOV. Er is dan informatie over de plaats van de ongevallen, de betrokken voertuigen en verkeersdeelnemers. VeiligheidNL krijgt begin 2016 de opdracht om onderzoek te doen naar de omstandigheden van fietsgewonden die bij de spoedeisende hulp binnenkomen om zo meer inzicht te krijgen in de oorzaak van ongevallen. De monitor die SWOV elk jaar publiceert, en die eind 2015 weer wordt verwacht, bevat ook een analyse op basis van beschikbare informatie. Zo proberen we daarin nauwkeuriger te worden.

Daarnaast zien we ook nieuwe kansen in het volgen van de risicobepaling – een aantal Kamerleden noemde dat ook al – die het mogelijk maakt om vaker ongevallen te voorkomen. We bekijken plekken waar een ongeval kan plaatsvinden. Dat gebeurt dus niet op basis van de reeds voorgekomen ongevallen. Met name op regionale en lokale wegen kan een systematische aanpak winst opleveren. Het Interprovinciaal Overleg (IPO) is hiermee al aan de slag gegaan. De VNG zegt ook benieuwd te zijn naar wat die aanpak kan opleveren. De gemeente Amsterdam is er al mee bezig. Door het in kaart brengen van de risico's kun je veel gerichter sturen op het oplossen van gevaarlijke situaties en het voorkomen van ongevallen.

De heer Van Helvert sprak over de spagaat waarin ik zat, met aan de ene kant de groei van het aantal verkeersgewonden en aan de andere kant de doelstelling waaraan ik vasthoud. Het CDA heeft die spagaat ook wel veroorzaakt met de motie waarin staat dat ik de doelstelling niet mag loslaten. Ik wil de doelstelling ook helemaal niet loslaten, want ik wil natuurlijk ook graag dat het aantal omlaag gaat, maar ik heb de Kamer er ook ooit op gewezen dat de mogelijkheid voor het Rijk om in te grijpen kleiner is geworden dan toen de meeste ongevallen nog op de rijksweg plaatsvonden, want daarvoor hadden we het budget en de mogelijkheden. De ongevallen vinden echter steeds minder vaak op de rijkswegen plaats en steeds meer op het onderliggende wegennet en betreffen steeds vaker fietsers en eenzijdige ongevallen. De Kamer weet dat ik intensief samenwerk met gemeenten en provincies en dat zij dat ook heel belangrijk vinden. In het achttienpuntenplan van de SWOV staat eigenlijk dat alle wegen op lokaal en regionaal niveau op orde gebracht moeten worden. Dat kan, maar niet voor 2020. Alle gemeenten en provincies zouden dat dan in één keer moeten doen en dat is gewoon niet haalbaar. Het is niet dat ik het niet wil of dat ik mijn kop in het zand steek wat betreft de mogelijke maatregelen die in dat plan staan, maar we moeten ook realistisch zijn over wat we kunnen. Ik probeer de partners daarin zo veel mogelijk te stimuleren. Een voorbeeld hiervan is het inrichten van rotondes, waarbij we proberen de gemeenten positief te ondersteunen met verkeersveiligheidsmaatregelen. Als ze een rotonde moeten

aanpakken, kunnen ze dat meteen op de goede manier invullen. Hetzelfde geldt voor paaltjes, strepen op de weg en noem maar op. We hebben gemeenten gevraagd om een fietsveiligheidsplan te maken. We hebben fietsambassadeurs aangetrokken, waaronder burgemeesters, gedeputeerden en een commissaris van de Koning. Langs die weg proberen we alle andere partijen waarvan we niet direct de portemonnee of het werkterrein bestieren, zo ver te krijgen dat ook zij volledig voor de verkeersveiligheid gaan. Maar het is heel erg complex om dat voor 2020 te realiseren. Daarover ben ik nuchter.

De heer **Madlener** (PVV): Ik zie heel vaak paaltjes op een fietspad staan. Het lijkt me helemaal niet zo complex om die weg te halen en dit kost ook niet veel geld. Het nadeel is dat er soms een auto doorheen kan komen, maar misschien is het niet zo erg als dat een keer gebeurt. Als ik met een groepje fiets, schrik ik ook wel eens van die paaltjes. Even verderop staat dan een bord: pas op, paal in wegdek. Ik denk dat aardig wat mensen zich daar te pletter rijden als het een beetje schemerig is. In bijna de helft van het aantal gevallen van ernstig verkeersgewonden gaat het om fietsers die niet in aanraking komen met een motorvoertuig. De helft van alle gewonden betreft eenzijdige fietsgewonden. Dat is natuurlijk absurd. Wat is er zo complex aan het weghalen van paaltjes en waarom gebeurt het niet? Ik heb in de afgelopen jaren nog geen paaltje zien weghalen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is belangrijk om te weten waar de Kamer op stuurt. De Kamer kan mij zeggen dat ik alle obstakels moet wegnemen. Dat heb ik ook gedaan bij de rijkswegen. We hebben erop gestuurd dat er zo veel mogelijk obstakels weggehaald werden, zodat het aantal ongevallen zou verminderen. We hebben ook al eens geïnvesteerd om onze wegen op EuroRAP II-niveau te krijgen. We zijn er bijna overal mee klaar en we zijn bezig met het laatste stukje in Zeeland. Daar waar wij de verantwoordelijkheid dragen, doen we er alles aan om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarnaast heb ik gezegd dat ik me ook verantwoordelijk voel voor de gemeenten en de provincies. Daarom vraag ik hen aan tafel bij het overleg van wegbeheerders. Daarom hebben we de fietsambassadeurs ingesteld en diverse gemeenten gevraagd om fietsplannen te maken. Daarom zitten we hen achter de broek en brengen we het belang van verkeersveiligheid onder de aandacht. Ik kan echter niet zeggen dat ze hun paaltjes of andere obstakels moeten weghalen. Dat is de bevoegdheid van hun eigen raden en hun eigen budget. Ze zijn wel geneigd om ermee aan de slag te gaan. In de fietsplannen die ze maken, zitten bijvoorbeeld ook dit soort elementen. De heer Madlener vraagt wat er moeilijk aan is. Er is op zich niks moeilijks aan, maar het zal in de individuele gemeenten moeten gebeuren. Ze kunnen dat bijvoorbeeld doen als ze toch het wegdek vervangen. In het verleden zijn er natuurlijk juist veel paaltjes geplaatst om een scheiding te maken tussen fietser en auto of verschillende hoogten in het fietspad. In de gemeente waarin ik woon zijn de fietspaden op sommige plekken verhoogd aangelegd omdat ze denken dat auto's dan niet per ongeluk op het fietspad gaan rijden. Het is een beetje de vraag wie je daarmee helpt, want voor oudere fietsers kan het niveauverschil weer gevaarlijk zijn. Om terug te komen op de vraag: het is niet ingewikkeld, maar het moet natuurlijk wel gedaan worden door anderen en het moet gebeuren op het moment waarop het hen uitkomt.

De heer **Madlener** (PVV): Als Amsterdam aanklopt bij de Minister, dan springt ze meteen in de houding en begint ze aan een proef waarvan we hopen dat die goed afloopt, maar waarover we grote twijfels hebben. Omgekeerd vraag ik me af of de Minister aan Amsterdam gevraagd heeft om bijvoorbeeld paaltjes weg te halen. Is de Minister bereid om de oorzaak van het gigantische aantal fietsgewonden te onderzoeken? Kan ze

met een plan van aanpak komen? De gemeenten kunnen best een steuntje in de rug gebruiken. Het gaat echt om veel gewonden, met ook heel veel kosten voor iedereen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Doordat we steeds analyses maken, hebben we zelf geconstateerd dat het inderdaad een steeds grotere groep fietsers betreft. Ik heb al diverse maatregelen op dit punt genomen, zoals het aanbieden van specifieke cursussen voor ouderen, bijvoorbeeld een cursus omgaan met elektrische fietsen. Een van de eerste maatregelen die we drie jaar geleden met de gemeenten hebben besproken, was het weghalen van paaltjes en het veiliger maken van het fietspad. Er zijn inmiddels al heel veel paaltjes uit de gemeenten verdwenen. Ik vraag in principe dus ook wat van de gemeenten, maar zij hebben natuurlijk hun gemeentelijke autonomie over wat ze wanneer doen en tegen welke kosten. Ik probeer vooral te stimuleren en laat hen medeverantwoordelijk zijn. We voeren hier de discussie, maar zij moeten daar ook de discussie voeren. De fietsambassadeurs zijn benoemd zodat de burgemeesters in hun eigen raad kunnen zeggen: jongens, dat kan toch niet zo blijven?

Wat doen we om de fietsveiligheid te verbeteren? De heer Madlener vraagt of ik dat verder wil onderzoeken. De SWOV geeft aan dat de lokale aanpak Veilig Fietsen, die ik in gang heb gezet, groot effect heeft op de veiligheid van fietsers. Veel gemeenten hebben de maatregelen, die we de afgelopen jaren hebben laten ontwikkelen, zoals het verwijderen van paaltjes en gladheidsbestrijding, opgenomen in hun lokale aanpak. Vroeger werd er wel op de weg maar niet op de fietsdelen gestrooid. Bij ons worden nu eerst de bruggen gedaan waarop gelopen en gefietst wordt en pas daarna de weg. Ik blijf de burgemeester-ambassadeurs en de maatschappelijke organisaties stimuleren om werk te maken van het fietsveiligheidsberaad. CROW-Fietsberaad werkt in mijn opdracht aan nieuwe handvatten voor de lokale wegbeheerders, een praktische inrichting van de fietsstroken en de opvolger van het plan voor de rotondes. Dat is bijna gereed. Binnenkort start CROW-Fietsberaad een onderzoek naar de inrichting van fietsstraten. Vorig jaar heb ik de Fietsmodus-app gelanceerd. De Kamer zal het zich nog wel herinneren. Jongeren kunnen prijzen winnen als ze de app uitzetten tijdens het fietsen. Ik ontwikkel mede met TNO en een investeerder de intelligente fiets die de fietser waarschuwt voor achteropkomend verkeer en die gaat trillen als de fietser objecten nadert, zoals een paaltje. We verwachten dat deze innovatie na 2016 klaar is. We bekijken welke maatschappelijke ontwikkelingen we nog meer kunnen aanpakken, zoals het gebruik van je mobiel, alcohol en het type fiets. VeiligheidNL heeft de opdracht gekregen om onder fietsgewonden bij de spoedeisende hulp te onderzoeken of het aan een van die elementen ligt. Voor autoveiligheid zijn er bijvoorbeeld rijsimulatoren die impact hebben op het terugdringen van ongevallen. Auto's krijgen steeds vaker een soort scherm om zich heen waardoor ze elementen om de auto heen kunnen detecteren. Dit zijn voorbeelden van de vele vlakken waarop we bezig zijn.

Tegelijkertijd zien we steeds meer ouderen gebruikmaken van de fiets, wat ik echt heel goed vind. Niet alleen speelt zicht bij hen een rol, maar als zij vallen, breken ze ook sneller wat. En als je iets breekt, val je onder de ernstig verkeersgewonden. Dat is een van de mogelijke elementen. Ik zou de heer Ulenbelt niet dusdanig willen inpakken op de fiets dat hij niet meer kan bewegen. Hij begon zelf over zijn specifieke situatie. Het blijft een kwestie van afwegen. We proberen de obstakels weg te nemen, maar we willen mensen wel stimuleren om gebruik te maken van de fiets.

De heer Van Helvert (CDA): De Minister somt alle tools op die ze in de gereedschapskist heeft zitten. Misschien gebeurt daarmee hier en daar wel wat, op veel plekken misschien wel, maar de coördinatie schiet tekort.

Kan de Minister misschien wat minder zwart-wit denken en wat meer in nuance? Dus niet zeggen «ik kan het ze niet verbieden» of «er is geen draagvlak», want daar zit nog wel wat tussenin. De Minister kan gemeenten bijvoorbeeld niet verplichten een paaltje weg te halen, maar ze kan wel samen met de VNG een ranking maken met een groenboek van gemeenten die heel goed paaltjes weghalen en zijkantmarkering aanbrengen op fietspaden, en een zwartboek van gemeenten die dat heel slecht doen. Wil de Minister iets meer in nuance denken?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Volgens mij kent de Kamer mij als een genuanceerd Minister. Een van de dingen die we gedaan hebben, is gemeenten vragen om fietsplannen te maken. We hebben lijstjes gepubliceerd met de namen van gemeenten die dat plan wel en niet hadden gemaakt. We hebben groene en rode kaarten gebruikt. Leg maar eens uit aan je gemeenteraad dat je er niets aan doet, terwijl het wel jouw ouderen of jongeren zijn die in een gevaarlijke situatie zitten. Die positieve prikkels en misschien negatieve dwang hebben we ook. Juist vanwege de coördinatie proberen we CROW-richtlijnen te geven, zodat niet iedere gemeente zelf hoeft te bedenken wat veilig is en we hen behulpzaam kunnen zijn samen met de VNG en het IPO.

De heer **Van Helvert** (CDA): Het is heel prettig dat de Minister daartoe bereid is, maar wil de ze dat ook doen voor de helm voor snelfietsers? De Minister wil de helm niet verplicht stellen, daar kan ik me wat bij voorstellen, maar er zit iets tussen verplichten en niet verplichten. Je zou ook ouderen, onder wie het grootste aantal slachtoffers valt, kunnen aanbieden om een helm te dragen, zoals de BOB-campagne ook een positief imago heeft versterkt. De skihelm en de vuurwerkbril waren eerst ook niet heel erg aantrekkelijk, maar later is dat door campagnes wel zo geworden. Ik zou zeggen: laat Ali B een liedje zingen over de fietshelm, dan wordt het een stuk mooier. Is de Minister bereid na te denken over het stimuleren van het vrijwillig dragen van een helm door met name oudere fietsers?

De **voorzitter:** De Minister over Ali B.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Ik verbaas me nergens meer over nadat we ook Lee Towers hebben ingezet om havenmedewerkers op de elektrische brommer te krijgen in plaats van in de auto. We hebben op dit moment een project lopen in Zeeland, waarbij we een pilot doen om te bekijken of kinderen vrijwillig met een fietshelm willen rijden. Dat is niet met Ali B; ik weet niet of hij in Zeeland zo veel fans heeft. Het gebruik van de fietshelm is discutabel. De een zegt dat het helpt, de ander zegt dat het de veiligheid juist niet vergroot. Ook hiervoor geldt dat ik geen landelijke plicht wil invoeren, maar wel pilots doe en het stimuleer. Ik zie de fietshelm nauwelijks gebruikt worden in de stad waar ik woon, maar in Den Haag, waar veel buitenlanders wonen voor wie het veel gebruikelijker is, zie ik het vaker. Het zou kunnen dat de helm er vanzelf inslijt, maar experimenteren is beter dan een landelijke richtlijn. Mevrouw Visser vroeg naar private initiatieven om verkeersveiligheid te verbeteren, zoals de Safety Deal met de ANBO. Zij vroeg zich af of dat soort dingen meegenomen worden in de oplossingen. We stimuleren dat waar mogelijk. Het is soms moeilijk omdat het vaak om gedragsveranderingen gaat of om afspraken met verzekeraars over het meetellen. Maar Veilig Verkeer Nederland (VVN) heeft bijvoorbeeld op ons verzoek een toolbox gemaakt waarmee bedrijven maatregelen kunnen nemen tegen afleiding door smartphonegebruik. Leasemaatschappijen hebben een proef met pay how you drive afgerond en kunnen de gebruikers belonen als ze dat beter doen. In het vorige bedrijf waar ik werkte, kregen alle medewerkers een test op de computer over goed rijden met minder

brandstof en veiliger rijden. Er zijn meer bedrijven die zoiets doen. Er zijn verzekeraars die met «pay how you drive»-producten komen en telecomproviders en telefoonproducenten die bekijken wat ze kunnen doen tegen afleiding in het verkeer. Er ontstaan veel meer van dit soort initiatieven. De heer Houwers sprak over het gedrag. Daarover gaat het ook vaak, maar het is moeilijk om dat een-op-een te vertalen en het gaat vaak over de langere termijn. De heer Houwers merkte op dat we steeds naar 2020 kijken, maar vroeg zich af of we ook niet eens moeten kijken naar wat we in 2025 en 2030 kunnen halen. Sommige maatregelen zijn wel heel effectief, maar niet op de heel korte termijn. Hetzelfde geldt voor het aanpassen van de gemeentelijke en regionale wegen. Dat kan niet voor 2020 gerealiseerd worden, maar daarna is het vaak wel mogelijk. Zou het helpen om een top tien te maken van verkeersveiligheidsknelpunten? Voor onze eigen wegen hebben we natuurlijk al de EuroRAP waaraan de wegen moeten voldoen. Daarmee zijn ze veilig. Ik zeg altijd: we zijn hier het veiligst van heel Europa. We monitoren de ongevallen; we houden ze in de gaten. Als er afwijkingen zijn van ontwerpnormen, bijvoorbeeld in combinatie met geconstateerde onveiligheid, dan nemen we ook meteen maatregelen. Die worden dan uitgevoerd in het kader van beheer en onderhoud of, als het echt nodig is, meteen of met de middelen van Meer Veilig-pakketten. Dat houden we ook goed in de gaten. We monitoren in het kader van Veilig over Rijkswegen de onveiligheid op de rijkswegen op wegvakniveau. We hebben daarvoor scores op basis van een aantal indicatoren en die scores hebben een soort signaalfunctie. We hebben eigenlijk al een systeem waarbij we continu monitoren. Een top tien voegt niet veel toe aan de huidige aanpak. We weten welk wegvak aan de beurt is. Uiteindelijk zijn we relatief veilig, dus je moet ook een keer ophouden. Als je het probleem van de top tien oplost, heb je weer een nieuwe top tien, die blijft er eeuwig. We kijken vooral naar onveiligheidsindicatoren.

De heer **Hoogland** (PvdA): Op zich vind ik het verhaal van de Minister wel helder en overtuigend. Als je alles in beeld hebt, moet je op een gegeven moment een keer ophouden. Maar zijn alle data een onderlegger voor al het handelen? Werkt dat ook zo voor het handelen? Kijkt het Rijk iets breder als er lokale knelpunten spelen en lost het deze op om te bereiken dat er een reductie plaatsvindt van het aantal dodelijke slachtoffers of ernstig verkeersgewonden? Soms wordt daarop ingezet bij de aanleg van wegen, als er sprake is van een coproductie met lagere overheden, ook al komen ze op knelpuntenlijstjes niet als eerste naar voren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik snap heel goed wat de heer Hoogland bedoelt. Dit gebeurt bijvoorbeeld in programma's als Beter Benutten. Soms gebeurt het ook als we rijksweginfrastructuur maken en daarbij fietspaden kruisen. We proberen om die beter of zo goed mogelijk achter te laten. Met Beter Benutten wordt bijvoorbeeld ook vrij veel geïnvesteerd in fietsveiligheid, zoals het verbeteren van fietsinfrastructuur, maar ook in een doorlopend fietspad dat we bij vele snelwegen achterlaten in plaats van een gesneden fietspad, zoals dat in het verleden was. We proberen dat wel te doen.

Ik ben het met de heer Madlener eens dat er heel veel te doen is op de provinciale wegen, maar waarom ontraad ik iedere keer zijn amendementen? Niet omdat ik zijn betoog voor de aanpak van provinciale wegen niet ondersteun, maar wel omdat hij geld daarvoor van het landelijk budget naar de provincie wil brengen. Ik vind dat de provincies dat zelf moeten betalen. Terecht is opgemerkt dat ze opcenten krijgen en ze hebben vaak ook allerlei andere budgetten waaruit ze dat kunnen waarmaken. Ik hoop dat hij ook bij zijn collega-bestuurders op provinciaal niveau iedere keer een gloedvol betoog houdt, want daar moet het uiteindelijk ook gebeuren, net als bij de gemeenten zelf.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik ging even in de observatiestand en merkte dat er antwoord werd gegeven op een vraag van de heer Madlener. Dat was op zich een heel goede vraag, dus ik ben blij dat daar een antwoord op is. Er is ook een antwoord gekomen op een niet gestelde vraag over fietsen. Ik begrijp wel dat de Minister mij associeert met fietsen, dat is ook goed, maar daarover ging mijn vraag nu niet. Mijn vraag was: is de Minister bereid om lokale data te bekijken en levert het Rijk daaraan een bijdrage? Ik begrijp dat dat zo is voor fietsers. Gebeurt dat dan ook op andere terreinen? Vormt de knelpuntenanalyse daadwerkelijk de onderlegger voor het uitvoeren van beleid?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De risicobenadering die we nu voor ogen hebben, geldt voor alle lagen, dus voor de rijks-overheid, de provinciale overheid en de gemeentelijke overheid. Ik gaf aan dat het IPO al begonnen is en dat de VNG nog een beetje snuffelt om te bepalen of men het ook interessant vindt. Amsterdam is er al mee begonnen. De vraag was of ik er financieel iets mee doe. Ja, dat doe ik bij Beter Benutten. Dat is niet alleen bedoeld voor fietsen, maar ook voor de aanpak van bijvoorbeeld een te korte afslag zodat de doorstroming en de veiligheid verbeteren.

Ik heb het zwartboek net gekregen van een van de Kamerleden. Ik heb het natuurlijk nog niet gelezen, maar ik begrijp dat de Kamer heel graag een reactie wil hebben. Ik zal het bestuderen. Ik vind het belangrijk om samen met de Minister van V en J te reageren, omdat er veel onderwerpen in staan die richting zijn terrein regarderend, zoals het omgaan met slachtoffers. Ik zal bekijken welke uitvoerbare ideeën we kunnen oppakken. Ik weet er nu gewoon niks van. Ik weet echt niet wat erin staat of met welke elementen we wel en niet wat kunnen. De Minister van V en J en ik zullen er gezamenlijk op reageren, misschien voor het volgende AO.

De SP vroeg naar de veiligheid bij Calais. We hebben er veel over gesproken, zowel bij de begrotingsbehandeling als bij het MIRT-overleg (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Voor mij is het heel belangrijk om de veiligheid van de vrachtwagenchauffeurs goed overeind te houden. Dat heeft alles te maken met de veel grotere problematiek van de vluchtelingen, het kamp dat vlakbij de tunnelmond ligt. Er gaat dreiging uit van de grote hoeveelheid mensen die daar niet goed opgevangen worden, die graag meewillen met vrachtauto's en er alles voor doen om erin te komen. Ik heb regelmatig overleg met Transport en Logistiek Nederland (TLN), Frankrijk en Engeland. Ik zit volgende week weer bij mijn Engelse collega. TLN is bezig met een certificering, waarmee je ook in een fast lane toegang zou kunnen krijgen. Kan ik niet oproepen om helemaal geen gebruik meer te maken van Calais? Ik vind dat het aan de vervoerders zelf is of ze dat willen doen. Er zijn natuurlijk alternatieven, maar die zijn minder aantrekkelijk. Die zijn ook bij de vervoerders bekend. Naarmate de discussie over «grenzen dicht» in het hele land meer vordert, krijgen we meer plekken met dit soort opstoppingen. Het transport zal daar last van hebben. De alternatieven zullen uiteindelijk niet opleveren wat de vervoerders en verladers gezamenlijk willen, maar het is ook de vraag of dit soort vraagstukken en problemen zich niet op andere punten kunnen gaan voordoen. Ik werk liever aan de beveiliging van de chauffeurs. Dat doen we door Engeland en Frankrijk veel meer politietoezicht te laten vragen zodat het transport onbelemmerd doorgang kan krijgen. Door het toekennen van uitzonderingen voor rij- en rusttijden hoeven de mensen daar niet onnodig lang te blijven staan. Maar oproepen om niet meer naar Calais te gaan, is volgens mij niet de oplossing voor de sector zelf, maar het vermijden van het probleem.

De heer **Ulenbelt** (SP): Wij horen de verhalen van de chauffeurs die van hun baas nog steeds de Calais-route moeten rijden en we zien de foto's.

Als hetzelfde in Marokko zou gebeuren, maar dan met toeristen, kregen we een negatief reisadvies omdat het te gevaarlijk is voor de mensen. Er moeten allerlei problemen worden opgelost, maar als de chauffeurs het zo ontzettend gevaarlijk vinden ... Er zijn alternatieve routes naar Engeland, maar die duren alleen wat langer. Ik ben zo bang dat er slachtoffers gaan vallen aan de kant van de chauffeurs, terwijl we dat met een negatief reisadvies voor Calais kunnen voorkomen. Ik snap de bezwaren niet tegen een negatief reisadvies.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ook ik maak me al geruime tijd zorgen over de chauffeurs. Het is doodeng als je in je vrachtwagen zit en wordt belegerd en er niet uit durft. Er waren dagen in de zomer waarop het bloedheet was en mensen de auto niet eens uit durfden te komen om ergens wat water te gaan halen. Ik kan me dat heel goed voorstellen. Dat is ook de reden waarom ik met diverse collega's contact heb gehad, internationaal, maar ook vooral via Klaas Dijkhoff met zijn collega's van Justitie. Wij hebben overlegd over wat wij kunnen doen. De Engelsen hebben daar beschermingsmuren opgetrokken. Dat hebben ze betaald voor de Fransen. Er is meer politie ingezet en de Fransen worden opgeroepen om dat kamp te verplaatsen. Er gebeurt echt van alles om ervoor te zorgen dat de rust wederkeert en het transport gewoon doorgang kan vinden. De heer Ulenbelt vraagt of ik vanuit Nederland een negatief reisadvies kan geven. Als we zoiets doen, gebeurt dat in Nederland maar op één plek, namelijk bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken, die dat op dezelfde gronden doet. Voor de vervoerssector is er niet echt een heel goed alternatief. Ik vind het veel belangrijker om te werken aan de bescherming, de uitzonderingen voor rij- en rusttijden, continue druk op collega's om daar een veilige laan te maken en het voorstel van TLN om een fast lane te maken dan te zeggen dat we daar weg moeten blijven. Ik denk dat een negatief reisadvies uiteindelijk een probleem voor de sector veroorzaakt. Individuele mensen moeten met hun bazen overleggen over goede bescherming. Ze kunnen misschien met twee rijders gaan.

De heer **Ulenbelt** (SP): Het is een onbevredigend antwoord. Er gebeurt van alles, maar de dreiging voor de chauffeurs neemt toe. Een chauffeur die bang is om ernaartoe te rijden, moet erheen als zijn baas dat zegt. Dat is toch heel onbevredigend. Laat ik het eens anders vragen. Wanneer denkt de Minister dat het probleem is opgelost op de manier zoals zij en anderen dat aanpakken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We hebben heel vaak hierover gesproken, ook in de Kamer. We hebben daarbij ook geconstateerd dat er verschillende typen problemen zijn. Een van de grootste is de vluchtelingenproblematiek en het feit dat je niet zomaar zo'n kamp kunt verplaatsen. Diverse partijen hebben moties ingediend waarin het kabinet werd opgeroepen om alles uit de kast te halen om invloed uit te oefenen. «Het is weliswaar niet uw land, niet uw plek, maar probeer alles uit de kast te halen.» Dat doen we. Ik heb ook steeds gezegd dat ik mij zorgen maak over de chauffeurs. Er doen zich daar incidenten voor, soms ook heel nare incidenten. Ik krijg niet het signaal dat het steeds erger wordt. We hebben met TLN afgesproken dat men ons aan het jasje mag trekken als het erger wordt. Maar het is zeker niet de gewenste situatie. Ik kan niet zeggen wanneer we het opgelost hebben, omdat het probleem niet alleen de vrachtwagenchauffeurs betreft. Het gaat vooral over dat kamp en de vraag of Frankrijk dat kamp voor die tunnelmond weghaalt. Dat kan ik nu niet zeggen. Andersom zeg ik ook: een negatief reisadvies is voor de branche geen wenselijke ontwikkeling. Zij willen gewoon een veilige doorgang hebben en daarop zullen we proberen in te zetten.

De heer **Van Helvert** (CDA): We hebben er bij het MIRT, maar ook bij de Transportraad al even over gesproken. Ik val de heer Ulenbelt bij. Dit gaat toch eigenlijk te gemakkelijk? Het kan toch niet zo zijn dat we met heel Europa een tunnel graven onder het Kanaal, die veel geld kostte en waarin we met zijn allen hebben geïnvesteerd, en dat we er vervolgens niet doorheen kunnen omdat Frankrijk daar een illegaal vluchtelingenkamp laat ontstaan? Dat kan toch niet? Ik vraag de Minister zich in te zetten om die mensen zo goed mogelijk te beschermen. Dat is allemaal prima en dat moeten we vooral blijven doen. Maar vervolgens moet er binnen Europa een vuist gemaakt worden naar Frankrijk. We moeten zeggen: jongens, dit kan gewoon niet. Kan de Minister in beeld brengen wat het verlies voor de transportsector en voor de Nederland BV tot nu toe is omdat we er in Calais niet fatsoenlijk door kunnen? Kunnen we ook in beeld brengen wat we het komend jaar nog aan verlies lijden door deze situatie? Dat zou een stok achter de deur kunnen zijn. We kunnen Frankrijk het tekort specifiek meetbaar voorleggen en zeggen: dankzij jouw falen hebben wij dit tekort. Dat heeft niets met het vluchtelingenprobleem sec te maken, maar met de manier waarop Frankrijk daarmee omgaat.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is allemaal heel stoere taal van de heer Van Helvert, maar we voeren een motie uit van onder anderen mevrouw Visser, die ook in de commissie V&J zit, waarin wordt gevraagd om alles te doen wat in ons bereik ligt. Er wordt overal op diplomatiek niveau gesproken en de druk wordt opgevoerd. Ik denk dat TLN als brancheorganisatie de kosten in beeld heeft. Ik heb TLN al eens horen zeggen wat het de transportsector gekost heeft in de afgelopen periode en welke kosten nog verwacht worden. Ik vind het net zomin leuk als de heer Van Helvert, maar dit heeft niets te maken met gemakkelijk of niet gemakkelijk. Dit heeft te maken met zeer complexe problematiek, waarbij een vluchtelingenkamp direct naast de tunnelmond zit. Deze mensen worden niet goed in de gaten gehouden en de mensen in de vrachtauto's ondervinden daarvan veel last. Wij proberen op allerlei manieren Frankrijk daarover aan het jasje te trekken. Dat doen wij samen met de Engelsen, die er ook heel veel last van hebben. Zij willen natuurlijk ook niet dat vrachtwagens vol met vluchtelingen en verstekelingen bij hen aankomen. Zij zien ook dat vrachtwagenchauffeurs daarmee ontzettend in hun maag zitten. Op alle fronten doen we er wat aan. Ik zie gewoon niet wat we nog meer zouden kunnen doen. Mocht de heer Van Helvert daarover nog briljante ideeën hebben, dan hoor ik die graag.

De heer **Van Helvert** (CDA): De Minister noemt het «stoere taal van de heer Van Helvert». Dat zij dan maar zo, maar dat maakt het probleem niet kleiner. De Minister vraagt mij ideeën aan te reiken om de zaak aan te pakken. De Minister heeft cijfers van transportsectoren voorhanden, dus ik zou zeggen: probeer die te bundelen, kijk naar voren en ga daarmee naar Frankrijk. Zeg tegen Frankrijk: wij willen dit bij jou claimen, want we hebben dit verlies omdat jij faalt en een illegaal kamp hebt laten ontstaan aan de mond van een tunnel. Is dat geen idee?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het idee is al breder getrokken, dat hebben we de vorige keer al besproken, namelijk dat we in Europees verband over het vrije verkeer van goederen spreken en dat we met elkaar problemen hebben als het vrije verkeer van goederen niet gegarandeerd kan worden. We moeten dit soort zaken in Europees verband bij Bulc aan de orde stellen. Ik heb ook al een keer met haar besproken wat de Europese Commissie kan doen om de doorgang mogelijk te maken. Ik heb het gevoel dat we de discussie, die we recentelijk hebben gevoerd, nu een beetje overdoen.

De **voorzitter**: U kijkt mij aan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kijk u eigenlijk wel aan, ja.

De **voorzitter**: Maar ik vind wel dat elk Kamerlid recht heeft op een antwoord, ook al is dat twee keer hetzelfde. U kunt nu verder met het blok over de snelfietsen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het volgende onderwerp dat de gemoederen bezighoudt, is de snorfiets naar de rijbaan. Ook daarover spreken we al heel lang in de Kamer. Het is begonnen met de discussie of Amsterdam wel genoeg ruimte heeft om én snorfietsen én fietsen én bakfietsen én elektrische fietsen en wat dies meer zij op hetzelfde fietspad te hebben en de gevaarlijke situaties die daardoor ontstaan. Naar aanleiding daarvan kwam de oproep tot een algemene helmplicht in Nederland, zodat snorfietsen naar de rijbaan verplaatst konden worden. Dat vond ik geen goed idee, want dat zou de snorfietser die zich goed gedraagt en zijn snorfiets niet opvoert, onnodig straffen. Ik heb toen ook gezegd dat ik me kan voorstellen dat verschillende gemeenten verschillend maatwerk nodig hebben. Ik was dus twee jaar geleden al bereid om ervoor te zorgen dat individuele gemeenten zo'n helmplicht kunnen instellen als zij van plan zijn om de snorfietser naar de rijbaan te verplaatsen. We hebben er een uitgebreide discussie over gehad in de Kamer, die uiteindelijk heeft gezegd dat ik dat niet mocht doen. Ik mocht daarvoor geen wetsvoorstel maken. Ik heb mij dus weer schielijk teruggetrokken en gezegd: dan regelen we het niet. Daarna heeft de Kamer mij in meerderheid opgeroepen om het wel mogelijk te maken. Nu ligt de brief voor waarin ik aangeef dat ik van zins ben om een wetsvoorstel in te dienen dat het mogelijk maakt dat individuele gemeenten een helmplicht invoeren, waardoor zij de vraag aan hun gemeenteraad kunnen voorleggen of ze de snorfiets naar de rijbaan willen verplaatsen. Amsterdam is de enige individuele gemeente die het daar tot nu toe over gehad heeft. Ik heb geen enkele andere gemeente gehoord die daarvoor interesse heeft. Dat ligt nu voor. Ik ben heel benieuwd hoe de discussie verloopt nu de SP ook weer bewegingen maakt. Het blijft een heen en weer gaan, maar ik beantwoord graag een aantal van de achterliggende vragen die de Kamer heeft gesteld.

De heer **Houwers** (Houwers): Is de Minister niet bang dat we een soort lappendeken krijgen van gemeenten die hun eigen regeltjes bedenken, als we gemeenten de mogelijkheid geven om op deze manier lokaal maatwerk te bieden? Als ik dan een gemeente binnenrijd, moet ik eerst de verkeersreglementen nalezen om te weten wat ik er wel en niet mag doen. Ik maak er even een karikatuur van, dat begrijpt de Minister. Die lappendeken zie ik niet zitten. Hoe ziet de Minister dat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zag de heer Houwers al in één keer op een snorfiets door heel Nederland gaan. Ik ben een groot voorstander van het neerleggen van veel verantwoordelijkheden bij gemeenten. Daar waar je woont en leeft kun je ook het beste inschatten wat nodig is. Dat geldt ook voor ruimtelijke ordening. Ik ben een groot fan van decentralisatie. Bij verkeersregels moet je meer afwegingen maken als ze grensoverschrijdend zijn. Wat doet de ene gemeente, wat doet de andere gemeente en heb je dan wel genoeg duidelijkheid? Ik probeer dat meer te uniformeren, zoals al bleek uit het voorbeeld van de rotondes, maar wel op vrijwillige basis. Gemeenten moeten zelf kiezen. In het geval van de snorfiets gaat het natuurlijk vaak om mensen die zich binnenstedelijk bewegen en niet van de ene gemeente naar de andere gaan. Een snorfietser in Amsterdam weet wat de spelregels zijn. Ik denk dat het in dit geval goed mogelijk is. Ik zei twee

jaar geleden dat ik bereid ben om dat maatwerk te leveren en ik doe nu eigenlijk opnieuw hetzelfde voorstel.

De heer **Houwers** (Houwers): Als zich nu weer een Kamermeerderheid aftekent om het voorstel niet aan te nemen, is de Minister dan weer schielijk voornemens om de brief en het mogelijke wetsvoorstel terug te nemen? Zou het niet gewoon beter zijn om de dingen een tijdje te laten zoals ze zijn en alleen maar naar het gedrag te kijken? Ik heb af en toe het gevoel dat we te snel regels en dingen veranderen als er ergens een probleempje is, gewoon omdat mensen zich een tijdje niet aan de regels houden. We hoeven toch niet elk jaar een nieuwe Verkeerswet of nieuwe verkeersregels te bedenken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De Ministers zijn een speelbal van de Kamer. Als de Kamer linksom wil of rechtsom, hebben wij vaak te volgen. In dit geval heb ik er ook een mening over. Ik heb niet voor niets de vorige keer het voorstel ingediend. Ik vind dat maatwerk wel wenselijk is. Waarom? We hebben eerst gekeken of het belangrijkste wat Amsterdam kon doen ook gedaan was, namelijk handhaven. Als je niet handhaaft, heb je ook niets te zeggen. We hebben een hele discussie gehad over de handhaving. Wij hebben in dat debat de gegevens daarover met de Kamer gedeeld. Van de 16.000 uur die jaarlijks beschikbaar is voor verkeershandhaving, wordt 4.000 uur ingezet voor de brom- en snorfietzers. In 2013 is 56% van de snorfietzers een of meerdere keren staande gehouden. Dat is echt een issue. Er worden veel uren aan besteed en er zijn veel opgevoerde snorfietzen. Amsterdam kan niet bezig blijven met alleen maar handhaven. Uiteindelijk heb ik me laten overtuigen van het feit dat het handhavingsinstrument voor hen onvoldoende is. Verder heeft Amsterdam natuurlijk een specifieke inrichting. Er zijn vrij smalle fietspaden naast trambanen. Je kunt niet zeggen: maak maar even een andere inrichting waarbij de bakfiets en de snorfiet en de elektrische fiets en de fiets en ook nog die auto hun plek kunnen vinden in de binnenstad. Dat is heel moeilijk. De gemeente Amsterdam zei op een gegeven moment dat men wellicht overal een 30 kilometerzone zou invoeren. Dat leek me niet wenselijk. Ik was er dus uiteindelijk van overtuigd dat er lokaal maatwerk moet kunnen worden geleverd. Vervolgens zal Amsterdam zelf met de gemeenteraad moeten bespreken voor welk gebied en welke tijden het moet gelden en hoe het kenbaar wordt gemaakt aan de individuele Amsterdammer. Ik sta achter het voorstel en verdedig het.

De **voorzitter**: Mijnheer Madlener, hebt u een vraag?

De heer **Madlener** (PVV): Ja, ik zit vol met vragen.

De **voorzitter**: Stelt u er dan een.

De heer **Madlener** (PVV): Als ik een vraag mag stellen, zal ik dat zeker niet nalaten. Heeft Amsterdam er alles aan gedaan? Amsterdam is een stad die de automobilist de auto uit jaagt met de hoogste parkeertarieven van Europa. Mensen hebben geen geld meer, gaan vervolgens misschien wel een scootertje rijden om naar hun werk te gaan en nu worden ze de rijbaan opgeduwd met een helmplicht, dus worden ze ook daar weer getreiterd door die stad. Een handhaving van 4.000 uur is inderdaad zo'n 2,5 fte, dus 2,5 persoon die zich bezighoudt met een stad van 800.000 inwoners met 40.000 bromscooters. Het is toch totaal geen inspanning die Amsterdam levert? Amsterdam is ook de stad van de bakfietsen en dat kan allemaal wel op dat fietspad? Daar wordt niets aan gedaan. Amsterdam zit vol met scooterende allochtone jeugd en dat zijn nou precies de types die overlast veroorzaken. Daarop wordt 2,5 fte ingezet en

de Minister zegt dat ze het voldoende vindt. Ik kan het toch niet serieus nemen dat de Minister echt meent dat 2,5 fte voor zo'n stad op handhaving lijkt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik geef aan dat van de 16.000 uur handhaving op het verkeer er 4.000 uur op de snorfietzen en de brommers wordt ingezet. Van alle verkeerstoezicht is dat een vierde. Je moet in Amsterdam ook boeven vangen, je moet ook op andere punten controleren, inbraken, noem maar op, dus daarvoor hebben ze ook teams nodig. Bij inzet moet je uiteindelijk een afweging maken tussen de ergste en minder erge dingen. Jaagt Amsterdam de mensen de stad uit met haar parkeertarieven? In alle wereldsteden kun je bijna nergens met de auto terecht. Bijna overal heb je grote openbaarvervoersystemen, omdat stedelijk gebied zich niet zo goed leent voor autoverkeer. In stedelijke gebieden wordt heel veel gebruikgemaakt van de fiets. Dat is op zich goed, want mensen die daar echt met de auto of een bestelbus moeten zijn, kunnen er dan komen. Je moet dus een goede keuze maken. Wat is verstandig en wat niet? De specifieke inrichting van de stad maakt het voor Amsterdam ook nog eens complex om ruimte te scheppen voor de fiets. Daarom is dit voorstel uiteindelijk tot stand gekomen. We hebben gekeken of Amsterdam handhaaft. Men zet een vierde van de verkeershandhaving in op snorscooters. Men moet ook snelheid en andere dingen handhaven. Vervolgens hebben we gekeken naar de veiligheid, dat was ook een vraag van een aantal Kamerleden. De SWOV heeft aangegeven dat de snorfiets alleen naar de rijbaan kan in combinatie met een helmplicht, juist vanwege de snelheidsverschillen. Ik heb aangegeven dat op plekken waar geen snelheidsverschillen zijn, het aan de wegbeheerder is om te bepalen of een helm daar nodig is, bijvoorbeeld op de 30 kilometerwegen. Maar op 50 kilometerwegen kan de snorfiets vanuit het oogpunt van veiligheid alleen naar de rijbaan met een helm. Een onderzoek naar het effect in de praktijk van verplaatsing naar de rijbaan zonder en met helm, is niet uitvoerbaar, want dat zou alleen in een niet-realistische veilige omgeving kunnen plaatsvinden en daarmee ook geen goed beeld geven van de werkelijke effecten. Of je moet het live met mensen doen. Het is afhankelijk van de implementatie en ook van de locatie. Daarom zeggen wij: zorg dat je bij voorbaat al de helmplicht voor 50 kilometergebieden instelt zodat de mensen dat veilig kunnen doen.

De heer **Madlener** (PVV): Amsterdam staat al niet bekend als een autovriendelijke stad, maar straks zit je dus ook nog achter een snorscootertje dat 20 km/u rijdt. Natuurlijk wil Amsterdam verder gaan met de auto de stad uitpesten. Men slaat hiermee twee vliegen in een klap. Twee keer per jaar kom ik in Amsterdam. Als ik daar vijf minuten verkeerd parkeer, heb ik een bon. Dat kan dan wel. Maar ik zie daar fietsers appen en met losse handen en zonder verlichting rijden. Er is geen enkele handhaving op dat fietspad. Hoe kan de Minister blijven volhouden dat Amsterdam de prioriteiten goed legt? Waarom gaat de Minister Amsterdam ook nog belonen met dit voorstel?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit is een herhaling van zetten. Ik heb het twee jaar geleden gezegd en ik zeg het nu weer. We hebben gekeken naar wat de gemeente zelf heeft gedaan. Er is bijna niet op te werken tegen die opgevoerde snorfietzen. Ze worden aangehouden, het opgevoerde deel wordt eraf gehaald en het zit er weer bijna op als je omgedraaid hebt. De shredderoptie is al eerder aan de orde geweest. V en J heeft het uitgezocht en de rechter heeft gezegd dat we dat niet kunnen waarmaken omdat het buitenproportioneel is. Er blijven op een gegeven moment niet zo veel mogelijkheden meer over, behalve hopen dat iedereen goed gedrag vertoont, en dat gebeurt gewoon niet. Daarom heb ik gezegd dat we de gemeente de mogelijkheid moeten geven om een

helmplicht in te voeren. Het is een experiment en de gemeenten kunnen er zelf voor kiezen. De gemeente beslist in overleg met de raad of men de snorfietser naar de rijweg verplaatst. De gemeente zal ook moeten aangeven waar het veilig is en waar niet, waar het goed kan en waar niet en hoe men de mensen daarvan op de hoogte wil stellen. Dat heeft niets te maken met het uit de stad pesten van auto's, maar met het feit dat er heel veel overlast wordt ervaren op de fietspaden door opgevoerde snorfietsen.

Ik kom op de vraag over de BOVAG en strafrechtelijke vervolging. De BOVAG heeft de Voer 'm terug-campagne, waarbij de leden worden opgeroepen om niet meer mee te doen aan het opvoeren van snorscooters. Er wordt ook strafrechtelijk vervolgd. De Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) handhaven de verkoopverboden, ze letten op winkels die opgevoerde snorfietsen verkopen. Het probleem is echter dat het merendeel niet in de winkel wordt opgevoerd, maar later door de eigenaar zelf. Een strafrechtelijke oproep moet overigens niet alleen voor BOVAG-leden gelden, maar ook voor alle Beun de Hazen die ermee gesnapt worden. Dat zijn er nog veel meer dan de BOVAG-leden.

Ik ben door de vragen over de snorfiets heen en wacht met spanning de discussie in de Kamer af.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik herken het gevoel van de Minister wel, want de scootersoap is een terugkerend item. Ik hoor ons onszelf ook continu herhalen, maar ik kom toch terug op het onderwerp. We verplaatsen gewoon het probleem, want de jongens en meisjes die zich als etters gedragen op het fietspad, sturen we nu gewoon de rijbaan op. Ze moeten daar tussen auto's gaan rijden die 50 mogen. We hebben geen zekerheid over hoe we dat probleem gaan oplossen. Een helm lost het probleem van de verkeersveiligheid niet op. Er is ook nog geen oplossing voor de doorstroming. De rechter heeft de shreddermotie aangemerkt als disproportioneel, maar we hebben ook gevraagd of er geen andere optie is. De shreddermotie was alleen bedoeld voor opgevoerde scooters. Onze vraag was of we de scooters eerder in beslag kunnen nemen en niet pas nadat ze in twee jaar tijd drie keer zijn aangehouden door een politie-agent. Als automobilisten zich misdragen op de rijbaan nemen we het voertuig ook in beslag. Waarom kan dat niet ook bij de scooters? Deze optie en handhaving zijn nog niet verkend.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Valt dat ook onder dat proportionele boetesysteem, waarover een brief komt voor de kerst?

Mevrouw **Visser** (VVD): Dat zou kunnen, maar wij maken in deze Kamer de wetten. De Kamer zou kunnen uitspreken dat ze dit niet disproportioneel vindt. Wij vinden dat de verkeersveiligheid in het geding is omdat mensen zich misdragen. We moeten die uitspraak doen en namens mijn collega's ben ik daarnaar op zoek. We hebben met de zogenaamde shreddermotie een aanpassing in de wetgeving gedaan waardoor opgevoerde scooters na drie aanhoudingen in twee jaar tijd kunnen worden ingenomen. We kunnen een stap verder gaan en al veel eerder daartoe overgaan als men zich misdraagt. Is de Minister daartoe bereid? Moeten we dit niet inzetten voordat we een probleem op het fietspad verplaatsen naar de rijbaan zonder te weten wat de consequenties daarvan zijn? Waarom wordt die optie niet verkend? In de brief spreekt de Minister over een totaal zoneverbod voor snor- en bromfietsen, maar het gaat ons echt te ver om de scooter te verbannen uit de stad.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw Visser wil de shreddermogelijkheden verruimen. Ik wil de Minister van Justitie daarover een uitspraak laten doen, omdat straffen proportioneel moeten

zijn. Als wij hier een bepaald punt aan de orde hebben waarover wij ons heel erg opwinden, maar waarvoor de straf niet past bij alle andere straffen in Nederland, moeten we dat hier niet doen. Af en toe wordt de Minister van Justitie ook uitgenodigd bij dit overleg, dus misschien een volgende keer weer.

Ik verwacht dat veel snorfietzers zullen overstappen op een ander vervoermiddel als ze de weg op moeten met een helm, omdat het dan minder stoer is of minder aantrekkelijk. Dat zou best die groep kunnen zijn waarvan we de meeste last hebben. Dat zou een effect kunnen zijn, maar dat moeten we afwachten.

Ik heb al meerdere keren gezegd dat de gemeente Amsterdam een groot deel van de handhavingscapaciteit inzet op de scooters. Je kunt altijd een andere afweging maken en minder inzetten op verkeerd parkeren, te hard rijden of alcoholcontroles elders in de stad. Ik vind dat niet wenselijk. Ik vind de huidige handhaving een redelijk goede oplossing voor de specifieke problematiek van Amsterdam. Deze doet zich niet of nauwelijks elders voor en ik zie in andere gemeenten verder geen enkele belangstelling voor het voorstel. Ik zie niet in waarom het een probleem zou zijn om één gemeente de mogelijkheid te geven om daarmee te experimenteren.

Mevrouw **Visser** (VVD): De Minister geeft aan dat zij geen andere gemeente heeft gehoord. Wij hebben een brief van de VNG gekregen waarin ook de gemeente Groningen wordt genoemd. Het wordt al veel breder aangepakt door verschillende gemeenten.

De heer **Hoogland** (PvdA): Misschien ben ik te vroeg, maar een aantal onderwerpen is nog niet behandeld. Daar komen we wellicht nog aan toe.

De **voorzitter**: Er komt nog een blok. De tweede termijn wordt wel steeds korter al naar gelang de tijd hier loopt.

De heer **Van Helvert** (CDA): In de motie-Hoogland staat dat de stakeholders er duidelijk bij betrokken moeten worden. Zijn alle stakeholders ook betrokken? Ik noem de RAI en de BOVAG.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We hebben bij onze voorstellen altijd alle belanghebbende partijen aan tafel. Ze zijn het er niet altijd mee eens, maar dat hoeft ook niet. We hebben wel alle belangrijke partijen aan tafel, ook de RAI en de BOVAG.

De heer **Van Helvert** (CDA): Dan ben ik toch wel benieuwd wat het advies van de RAI en de BOVAG is geweest. Deze verenigingen hebben heel veel leden die juist van dat vervoermiddel gebruik maken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik weet dat niet precies, maar ik kan me voorstellen dat zij alles zonder helm willen verkopen, want dat verkoopt natuurlijk een stuk beter dan met helm. Dezelfde discussie hebben we ook over de speed pedelec. Ik kan me voorstellen dat zij tegen een helmplicht zijn of in dit geval een helmplicht in een individuele gemeente, maar ik spreek nu voor hen, ik kan het niet zeggen.

De heer **Ulenbelt** (SP): Ik had aan de Minister gevraagd hoe het snelheidsverschil dat gaat ontstaan is meegenomen in de overwegingen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er bestaat nu een snelheidsverschil op het fietspad met de fiets als kwetsbare verkeersdeelnemer. Dit snelheidsverschil leidt tot gevaarlijke situaties. We zien dat de snorfietzen vaak opgevoerd zijn tot een snelheid van bijna 45 kilometer.

Ze zitten dichterbij de auto dan bij de fietser. Vervolgens is gezegd dat ze makkelijk te verplaatsen zijn naar de weg waar 30 kilometer wordt gereden. Als je ze wilt verplaatsen naar de weg waar 50 kilometer wordt gereden, zou het verstandig zijn om een helmplicht te introduceren om de veiligheid van de snorfietser te realiseren.

De heer **Ulenbelt** (SP): Dat weet ik, maar we hebben ooit fietspaden uitgevonden om fietsers te scheiden van het verkeer op de weg. Nu wordt 25 toegestaan op een weg waar 50 gereden mag worden. Heeft de Minister een analyse gemaakt van wat daar gaat gebeuren? Is dat bij de overwegingen betrokken? Wat waren daarvan de bevindingen? Dat lijken me reële vragen, want het gaat om verkeersveiligheid.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We hebben natuurlijk gekeken naar wat de effecten kunnen zijn. Je moet zo iets inschatten, want ik heb net uitgelegd waarom je geen onderzoek in de praktijk kunt doen maar alleen in een niet-realistische onderzoekssituatie. We hebben gevraagd wat de SWOV ervan vond. De SWOV heeft aangegeven dat het alleen realistisch is als men een helm draagt, omdat men een kwetsbare deelnemer is. Fietspaden zijn gemaakt voor langzaam verkeer. Verkeer tot een bepaalde snelheid kan daar dus prima op. De snorfietser was juist bedoeld voor het fietspad, omdat hij langzamer ging. Als je de snorfietser opvoert, is hij hetzelfde als een brommer en die laten we ook op de rijweg met een helm. Daarom willen we dat voor de snorfietser ook doen op het moment dat die opgevoerd wordt. De heer Hoogland en mevrouw Visser hebben gevraagd naar het boetesysteem bij overtredingen. De Minister van V en J heeft toegezegd eind van dit jaar met een brief te komen waarin hij daarop ingaat. Ik heb gehoord dat dat ook gaat lukken. De Kamer moet nog even afwachten wat er precies in die brief staat.

Mevrouw Visser heeft gevraagd wat we kunnen doen voor iemand die zijn rijbewijs kwijt is. In 2010 hebben we in overleg met de VNG en BZK afgesproken om in eerste instantie alleen een maximumtarief voor reguliere aanvragen wettelijk te regelen. Daarbij is de mogelijkheid opengelaten om bij latere aanvragen, dus bij kwijtraken en dergelijke, voor de extra dienstverlening ook een bedrag te vragen. Gemeenten mogen voor het aanvragen van een rijbewijs met extra dienstverlening een toeslag in rekening brengen. Ze hebben natuurlijk wel de gemeenteraad nodig om dat goed te keuren. Ze hebben uiteraard ook werk aan het behandelen van zo'n aanvraag, maar ik ben bereid om met de gemeenten het gesprek aan te gaan over de vraag waarom ze daarvoor niet het maximumtarief kunnen rekenen.

De heer Ulenbelt heeft gevraagd naar de filevorming bij flietsers. De heer Madlener heeft in het verleden deze vraag ook vaak gesteld. We hebben naar aanleiding van de vragen die in het verleden gesteld zijn een nieuw protocol gemaakt. Er is in een tweedeling voorzien, waarbij in beginsel snelheidscontroles worden uitgevoerd op tijden dan wel locaties waar geen nadelig effect is op de verkeersdoorstroming. Als er wel een file optreedt, wordt de snelheidscontrole afgebroken, zodat de file oplost. Bij controles door politie wordt zo veel mogelijk gekeken of ze ook uitgevoerd kunnen worden op tijden of locaties waarop er geen nadelig effect is op de doorstroming. Bij optredende congestie maakt de politie in overleg met Rijkswaterstaat de afweging of de controle afgebroken kan worden. Er wordt nu rekening mee gehouden als het dat effect heeft. Die instructies zijn er en de verwachting is dat het protocol in februari 2016 overal operationeel is.

Gevraagd is of op korte termijn iets geregeld kan worden voor verkeersboetes voor buitenlandse kentekens, eventueel samen met V en J. Nog dit jaar wordt Polen aangesloten. We hadden al aangegeven welke andere landen we inmiddels op de automatische kentekenherkenning hebben

aangesloten. Hiermee zijn de meeste overtreders in beeld voor een boete. Door uitvoering te geven aan de EU-richtlijn Cross Border Enforcement (CBE) komen er steeds meer landen bij. Uiteindelijk hebben we natuurlijk ook nog de mogelijkheid van het direct opleggen van boetes, maar dat is een wat moeilijker systeem. Het heeft ook wat tijd nodig, zoals ook in de brief van V en J van 27 november vermeld staat.

Mevrouw **Visser** (VVD): Het klopt gelukkig dat Polen erbij komt en dat het systeem verder wordt uitgerold. We hebben nu echter te maken met foto's van geflitste kentekens waar we niets mee doen. Die komen in een grote bak en blijven daar liggen. Hoe lang mogen die gegevens bewaard worden? Ik snap dat we niet op korte termijn allerlei systemen van andere landen kunnen aansluiten. Kunnen we die gegevens niet iets langer bewaren, zodat we alsnog handhavend kunnen optreden? Dat geldt niet alleen voor gewone verkeersboetes, maar ook voor buitenlandse chauffeurs die de Wet rij- en rusttijden overtreden in Nederland, een punt dat al vaker door de VVD is geagendeerd. Die chauffeurs mogen we nu niet dwingen om te betalen. Dat zijn allemaal nieuwe lacunes in de wetgeving. Kunnen we op korte termijn bekijken wat we met wat knippen en plakken kunnen regelen om deze mensen aan te kunnen pakken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb die discussie laatst gezien. Volgens mij heeft mevrouw Visser die ook gevoerd met de Minister van V en J. Mevrouw Visser werd er niet vrolijk van dat een aantal foto's niet meer bewaard bleven. Dat hebben ze toen nog wel even gedaan. Mijn ambtsgenoot van V en J bekijkt hoe we de verwerking van flitsfoto's met buitenlandse kentekens moeten gaan doen. Ik zal hem vragen deze vraag schriftelijk te beantwoorden, misschien wel gelijk met de brief die hij stuurt over de boetes of anders op een andere manier. De heer Hoogland heeft gevraagd of een algeheel inhaalverbod op snelwegen met 2x2 of 2x3 rijstroken mogelijk is of dat het inhaalverbod beter gehandhaafd kan worden. Een inhaalverbod wordt ingesteld ten behoeve van de verkeersveiligheid en de doorstroming. Ik ben geen voorstander van een generiek inhaalverbod. Bij het instellen van een verbod weeg ik de omstandigheden op het betreffende traject: bevordert het de doorstroom, maakt het het veiliger, wordt vrachtverkeer niet onnodig belemmerd en krijg je niet een enorme kolonnevorming waardoor je er als private auto niet meer doorheen kunt? Door middel van monitoring houd ik in de gaten of de ingestelde verboden goed werken. Soms pas ik dat weer aan. Bij de A67 hebben we het inhaalverbod weer teruggetrokken omdat het niet altijd goed werkte. Het OM doet de handhaving. Dit valt onder de reguliere handhaving door de politie. Wanneer er een overtreding wordt geconstateerd in reguliere surveillance wordt er ook gewoon gehandhaafd.

De heer Van Helvert heeft gevraagd naar regels om voorrang te geven aan voorrangsvoertuigen. Het IFV geeft aan dat specifiekere regels voor voorrangsvoertuigen geen zin hebben omdat situaties te divers zijn. Je kunt niet zeggen: altijd naar rechts of naar links. Het is wel van belang om in de rijlessen aandacht te besteden aan het altijd goed letten op dit soort voertuigen. Dat zei de heer Van Helvert ook al. Dat gebeurt ook. Een van de oplossingen kan zijn dat de auto's, waarin steeds meer informatie beschikbaar is, straks aangeven dat er een voertuig aankomt en dat je naar rechts of naar links moet. Ik heb dat al gezien bij sommige aanbieders. Het duurt nog wel even voordat elke auto dat heeft. Het zal een combinatie moeten zijn van wat de heer Van Helvert voorstelt, de aandacht in de rijlessen, en vervolgens hopen dat ook de nieuwe technologie ons hiermee verder gaat helpen in de toekomst. De heer Madlener heeft gevraagd of de spitsstroken permanent opengesteld en verbreed kunnen worden. Mevrouw Visser vraagt daar ook altijd om. De spitsstroken zijn bedoeld om de piekbelasting in de spits op te

vangen, met een smallere rijstrook dan gebruikelijk en een verlaagde snelheid tijdens de openstelling. Als ik ze verbreed, is het gewoon een verbreding van de snelweg. Dat kan ook, maar daar moeten we een tracébesluit voor nemen. We spreken regelmatig met elkaar hierover in de MIRT-overleggen. Permanent openstellen is niet wenselijk, omdat de verlaagde snelheid effect heeft op de rest van het verkeer. Dat moet je eigenlijk alleen maar doen in de spijstijden. Breder maken of continu openstellen doen we soms bij een bepaald wegdeel. Het is bekend bij welke wegdelen we dat in het verleden gedaan hebben, maar dan wordt het ook gewoon een reguliere weg en is het ook geen spitsstrook meer. De laatste vraag van de heer Madlener ging natuurlijk over wat ik ga doen aan de files. Ik kan uren praten over welke robuuste schakels we allemaal aanleggen in de komende periode, het doortrekken van de A13 en A16 of de A15 tot en met de A12, of de ring Utrecht, of de Blankenburgtunnel, noem maar op. Ik kan nog heel erg lang doorgaan met alle wegverbredingen die we realiseren. We doen er de komende jaren in ieder geval alles aan om het wegennet robuuster te maken, in ieder geval tot 2020 met 400 kilometer extra asfalt en daarnaast ook met de grote projecten die ik al noemde, het Intelligente Transport Systemen (ITS) en Beter Benutten. Laten we die discussie nu niet voeren, want dat hebben we onlangs al uitgebreid gedaan.

De **voorzitter**: Ik geef anderhalve minuut spreektijd in de tweede termijn.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Dan beperk ik mij tot een aantal punten die voortborduren op onderwerpen die ik in eerste termijn genoemd heb. Dat is allereerst het aanpakken van het opvoeren van de snorscooter en de gewone bromfiets. Dat is een strafrechtelijk traject. Er zijn natuurlijk ook wel mogelijkheden om handelaren die ons bekend zijn bestuurlijk aan te pakken. Ik snap dat het strafrechtelijke deel wat ingewikkelder is en wat meer onderzoek vraagt, maar wellicht zijn er andere mogelijkheden, al is het maar omdat we samenwerken met organisaties die publiekelijk aangeven dat ze dit soort activiteiten ondernemen. Is er nog een creatieve manier om te stimuleren dat het opvoeren niet gebeurt?

Dit is geen materie waarmee ik dagelijks bezig ben of goed in thuis ben, maar als ik het goed heb begrepen, geldt het inhaalverbod voor vrachtwagens op wegen met twee rijstroken in elke richting. Waarom geldt dat niet op wegen waar je drie of vier rijstroken hebt? Het kan dus voorkomen dat je op zo'n weg op de linkerbaan met drie banen rechts van je achter een vrachtwagen zit die niet harder mag dan de snelheid die daar is toegestaan voor een vrachtwagen. Waarom is deze situatie toegestaan?

De heer **Ulenbelt** (SP): Voorzitter. Dank aan de Minister dat zij zal reageren op het zwartboek van de Vereniging Verkeersslachtoffers. Gaat dat een halfjaar duren? Kan dat niet wat sneller? Wil de Minister dan ook in gesprek gaan met die vereniging om verduidelijking te vragen ten aanzien van de voorstellen die zij doet en de problemen die ze tegenkomt?

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Ik neem aan dat de Minister dat wel doet, evenals het geven van een reactie op het eerdere VVD-plan voor het aanpakken van drugs en alcohol in het verkeer en het alcoholslotprogramma, waarover we nog een apart debat hebben en waarover ook nog allerlei procedures lopen. Het onderwerp komt absoluut terug. Ik zit nog met een aantal zaken. Dank voor de toezegging van de Minister dat de boete niet meer betaald hoeft te worden als je rijbewijs is gestolen. Als we dat bij het paspoort hebben geregeld, kan dat ook bij het rijbewijs. Wat nog niet is meegenomen in deze toezegging is het probleem dat je officieel onverzekerd bent als je een ongeluk krijgt, ook al heb je de vermissing gemeld bij de gemeente en de politie. Dat is eigenlijk heel gek.

Je laat niet zomaar ergens je auto staan om daarna met een taxi heen en weer te rijden. Kan dat niet op een andere manier worden opgelost? Juist in deze moderne tijden moet dat toch gemakkelijker kunnen?

Het moet gemakkelijker worden om eerder te kunnen ingrijpen bij scooters. De Minister gaf aan dat ze dat wil bekijken met haar collega. Zij geeft in haar brief ook aan dat ze een aantal zaken in gang wil zetten. Wat ons betreft hoort de handhaving daarbij en ook het onderzoek naar de invloed van de snelheidsverschillen op de doorstroming. De VVD wil absoluut geen algeheel verbod voor snorfietsen of bromfietsen, zoals dat in de brief wordt gemeld als mogelijke uitwerking van de wet, want dan lijden echt de goeden onder de kwaden. Juist de mensen die de scooter opvoeren en zich misdragen moeten we aanpakken.

De heer Madlener en ik kunnen elkaar de hand schudden over de spitsstroken. Wat ik niet in de eerste termijn heb genoemd, is dat er een rapport ligt over het gebruik van spitsstroken. Een van de aanbevelingen daarin is dat spitsstroken, daar waar nu of in de toekomst sprake is van structurele file, voorrang moeten krijgen bij aanpassing tot reguliere wegbreedbreiding. De Minister gaat in haar beantwoording in op alle punten van dit rapport, maar niet op dit punt. Stel dat nu al wordt aangegeven dat je een bepaald punt direct moet meenemen, is de Minister daartoe dan bereid? We weten dat de files toenemen en willen graag dat dat probleem wordt opgelost met een paar centimeter asfalt aan de linker- of de rechterkant van de reguliere rijstroken, inclusief het in gang zetten van het tracébesluit, want dat duurt gemiddeld zeven jaar. Zeven jaar wachten en al die tijd met zijn allen in de file staan, is geen oplossing.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Ik blijf het echt gevaarlijk vinden om die proef in Amsterdam te doen met levende mensen. Het betreft 6% van onze landelijke bevolking. Ik vind het echt gevaarlijk dat we snorscooters, maar ook pedelecs en andere vervoermiddelen, tussen vrachtwagens laten rijden. Ik adviseer de Minister om daar niet aan mee te werken.

In het vorige overleg over wegverkeer heb ik aandacht gevraagd voor de aansluiting van de A73 op de A2. Die ligt in de gemeente Echt-Susteren. In die gemeente gebeuren heel veel ongelukken op de snelweg en als daar een ongeluk gebeurt, staat alles ook direct vast omdat ons vaderland daar slechts 4 kilometer breed is. Er zijn daar heel weinig andere wegen. Er was om meer communicatie met Rijkswaterstaat gevraagd en lokaal is het idee dat er juist minder communicatie is sinds de toezegging van de Minister dat er meer communicatie zou zijn. Kan de Minister daarachteraan gaan, al is het maar met een belletje naar de burgemeester om te vragen hoe we dat oplossen?

Bij de begrotingsbehandeling moest de Minister het helemaal alleen doen, waarvoor respect, maar daardoor waren de antwoorden niet altijd top. Dat was het geval toen ik vroeg naar het meldpunt bij ongevallen met gevaarlijke stoffen. De Minister zei toen dat dat meldpunt er al was. Er is inderdaad een landelijk meldpunt bij de ILT, maar als je het daar gemeld hebt, moet je nog een hele determinatietabel aflopen om alles precies te melden. Zullen we de bedrijven waar iets misgaat zich laten concentreren op het ongeval met de gevaarlijke stof in plaats van ze te laten uitzoeken wie ze allemaal moeten bellen? Kan de Minister die taak niet beter bij de ILT leggen?

Elke gemeente mag zelf bepalen via welke route gevaarlijke stoffen vervoerd moeten worden. Ze doen dat heel enthousiast, maar sluiten niet op elkaar aan. Het komt daardoor heel vaak voor dat een gemeente een vrachtwagen een bepaalde kant opstuurt die aan het einde van de gemeentegrens helemaal niet aansluit op een weg die een andere gemeente heeft bestempeld als weg voor gevaarlijke stoffen. Soms moet een vrachtwagen met gevaarlijke stoffen tientallen en soms zelfs meer dan 100 kilometer omrijden, terwijl we die gevaarlijke stof juist zo kort

mogelijk op de weg willen hebben. Kan de Minister daarin een coördinerende rol spelen?

De heer **Houwers** (Houwers): Voorzitter. Dank voor de antwoorden van de Minister. Ik had in de eerste termijn aangegeven dat we wellicht zouden moeten nadenken over een VAO, maar dat is op dit moment niet aan de orde. We bekijken eerst wat ervan gaat komen.

Over de snorscooter moeten we met elkaar nog eens nadrukkelijk in debat. Ik heb het idee dat er langzamerhand een meerderheid in de Kamer ontstaat voor een andere weg dan die van de Minister.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Allereerst dank voor de toezegging van een reactie op het zwartboek, want dat verdienen de indieners ervan. Ook wij betreuren de stap die de Minister neemt ten aanzien van de snorscooter. Handhaving in Amsterdam is een lachertje. Er zijn twee typen gebruikers. Er is de kwaadwillende, vaak allochtone jeugd, die rondscheurt op zo'n ding. Die moet je natuurlijk aanpakken. Het kunnen ook autochtonen zijn, zeg ik erbij. Heel veel van die 40.000 snorscooterrijders in Amsterdam zijn echter mensen die gewoon met weinig geld een goedkoop vervoermiddel willen hebben. Zij worden nu gepakt. Sterker nog, ze worden in gevaarlijke situaties gebracht. Stel dat iemand zich aan de wet houdt en 20 km/u rijdt – ze zijn er echt, snorscooters die 20 kilometer rijden – dan rijdt hij met 20 km/u op een 50 kilometerweg tussen de vrachtauto's en personenwagens. Je kunt een helm opzetten, maar als je eronder komt, ben je toch echt morsdood, helm of niet. Ik vind het onverantwoord, zeker nu de Minister zegt dat ze er geen onderzoek naar heeft gedaan. Ze doet het gewoon, ze geeft gemeenten de gelegenheid. Het is onverantwoord. Wij zijn ertegen.

Ik heb inderdaad drie keer een amendement over de provinciale wegen ingediend en de Minister heeft gezegd dat ze de dekking niet in orde vond. Ik heb overigens ook een motie ingediend die de provincies oproept de opcenten te besteden aan de provinciale wegen. Die motie is ook ontraden. Rara hoe kan dat? Dit is gewoon onwil van de Minister. Dat is jammer, want verbetering van de provinciale wegen biedt voor relatief weinig geld de beste doorstroming en verkeersveiligheid, omdat de verkeersveiligheid daar het slechtst is.

Ik sluit me aan bij de VVD wat betreft de spitsstroken. Mevrouw Visser heeft daarover heel slimme en goede dingen gezegd.

Het is een goede zaak dat de afspraak gemaakt is om niet meer te flitsen als er files ontstaan. Ik roep de VID op, die ons hierover heeft bericht, om te controleren of de politie zich eraan houdt dat er inderdaad niet meer geflitst wordt in de spits.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De heer Hoogland vraagt of ik naast de strafrechtelijke route ook wil kijken of ik bestuurlijk wat kan doen aan de overtreders die snorfietsen opvoeren. Wij doen dat al, de ILT en de RDW controleren dat. We doen het dus langs de bestuurlijke weg en geven ook bij organisaties aan of zij nog onder een bepaalde noemer mogen opereren.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik snap dat het lastig is. De brancheorganisaties hebben aangegeven dat ze leden royeren die zich niet aan de code houden. Gebeurt dat inderdaad?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik weet niet of zij mensen royeren, dat moeten we aan de branche zelf vragen, maar wij kunnen natuurlijk wel zeggen dat iemand geen apk's namens ons mag doen als hij zich niet aan de spelregels houdt. Dit kan ook om andere spelregels gaan.

Op snelwegen met 2x2 rijstroken leidt inhalen door vrachtwagens tot opstoppingen als het druk is op de weg. Op snelwegen met 2x3 of 2x4 rijstroken kunnen personenauto's altijd het vrachtverkeer passeren. Vrachtverkeer mag alleen op de rechterraaijstrook en de daarnaast liggende rijstrook komen. Zij mogen sowieso niet verdeeld over de vier stroken rijden.

Mevrouw Visser heeft gezegd dat zij geen voorstander is van het invoeren van de helmplicht bij de snorfiets. Dat was mij al helder. Ze heeft ook gezegd dat er geen algeheel verbod moet komen voor snorfietsen. Het gaat niet om een algeheel verbod, maar om een verbod in bepaalde gebieden, bijvoorbeeld een straat of een steeg of een bepaalde plek. Misschien gaat dat haar ook nog te ver.

Mevrouw Visser heeft ook gevraagd hoe het verder moet met het kwijtgeraakte rijbewijs. Ben je onverzekerd als je je rijbewijs kwijt bent? Een verklaring van vermissing van de gemeente of politie is nooit een formeel document geweest, omdat dat nogal fraudegevoelig is. Je zou het rijbewijs als vermist kunnen opgeven en het in de tussentijd door iemand anders laten gebruiken. Het rijbewijs is ook een identificatiemiddel, waarmee we toch wel heel prudent moeten omgaan. Datzelfde geldt voor een paspoort. De verzekering heb ik niet in de hand, maar ik neem aan dat het per polis verschilt. Als ik de gemeenten vraag naar de kosten voor een kwijtgeraakt rijbewijs, zal ik ook vragen naar een tijdelijk alternatief in kopievorm of anderszins.

De heer Ulenbelt vroeg of ik sneller een reactie kan geven op het zwartboek. Dat is wel mogelijk. Ik moet de reactie wel samen met mijn collega van V en J geven. Ik moet het zwartboek natuurlijk ook lezen en bepalen hoe ingewikkeld de vragen zijn. Ik heb een halfjaar voorgesteld, omdat we ieder halfjaar een verzamel-AO hebben en dan een heleboel onderwerpen tegelijkertijd aan de orde hebben. Verkeersveiligheid komt dan ook altijd weer aan de orde. Het is geen losstaand onderwerp en ik wil het linken aan andere initiatieven. Als het kan, probeer ik eerder te reageren op het zwartboek, maar dat hangt ook van de inhoud af. Ik kan het gewoon niet inschatten.

De **voorzitter**: Ik moet u toch vragen om een termijn. Ik stel voor dat u in maart een reactie geeft.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat vind ik prima. Als het me dan niet gelukt is, kan ik altijd nog zeggen dat het nog niet gelukt is.

De **voorzitter**: Dan doen we dat. Ik vind het een goede afspraak die veel garanties biedt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De commissie kent mij, ik lever mijn werk meestal op tijd. Maar het zwartboek zit ook op het terrein van een ander en ik weet nog niet wat erin staat, dus ik kan het niet goed inschatten.

De heer Van Helvert vroeg naar de A73 en de A2 in Echt-Susteren. Ik ken die specifieke situatie niet. Hij vraagt me of er beter gecommuniceerd kan worden. Ik zal Rijkswaterstaat aangeven dat communicatie van belang is. Rijkswaterstaat heeft contact gehad met de betrokken partijen in die regio en heeft aangegeven dat er geen sprake is van een verkeersonveilige situatie. Er gebeuren ook niet meer ongelukken dan elders en daarom is er geen sprake van verdere actie.

De heer Van Helvert heeft ook gevraagd naar de routes voor gevaarlijke stoffen. De regelgeving biedt gemeenten de mogelijkheid om het vervoer van bepaalde stoffen langs voorgeschreven routes te laten plaatsvinden. In Nederland bestaat een basisnet voor gevaarlijke stoffen. De Eigen Vervoerders Organisatie (EVO) constateert dat een aantal gemeenten die

routing afschaft. Waarschijnlijk is de vraag daardoor ingegeven. Als sommige gemeenten de routing afschaffen en andere niet, leidt dat misschien tot problemen. Ik heb de EVO gevraagd aan te geven waar de knelpunten optreden, omdat ik gemeenten die het wel goed geregeld hebben niet wil lastigvallen, maar wel wil weten welke gemeenten de routing veranderen. Ik bekijk of wij zelf ingrijpen of dat we de provincies een coördinerende rol geven op het terrein van de routing. Het vervoer van gevaarlijke stoffen moet sowieso de bebouwde kom mijden, tenzij men daar echt iets te zoeken heeft, zoals bijvoorbeeld bij de bevoorrading van tankstations.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik was in de veronderstelling dat de heer Hoogland een VAO had aangevraagd. Is dat gebeurd of niet?

De **voorzitter**: Ik heb niet de indruk dat er een VAO is aangevraagd.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het is gebruikelijk om dat in tweede termijn te doen. De heer Van Helvert heeft gelijk dat ik niet formeel een VAO heb aangevraagd. In de eerste termijn heb ik erop gehint. Ik denk dat meerdere mensen er wel behoefte aan hebben, dus wat mij betreft is het een prima voorstel van de heer Van Helvert. Ik heb begrepen dat een VAO niet meer voor het kerstreces kan plaatsvinden. We hebben dus de tijd om goed na te denken voordat we voorstellen indienen.

De **voorzitter**: De heer Hoogland heeft een VAO aangevraagd.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik mis nog het antwoord op mijn vraag over het meldpunt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Helvert zegt dat er een meldpunt bij ILT is, maar dat men wordt doorverwezen naar individuele gemeenten. Ik heb geantwoord dat individuele gemeenten de routing aan het veranderen zijn, waardoor er gaten kunnen ontstaan. Ik bekijk of wij of de provincie daarin een coördinerende rol kunnen spelen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Excuus, dan heb ik de vraag niet duidelijk genoeg gesteld. We parkeren de routing even. Het gaat om het meldpunt. Er is een landelijk meldpunt, maar als je het daar gemeld hebt, volgt er een hele determinatietabel over wie je moet bellen bij bepaalde stoffen. Je moet dan nog heel veel werk doen. Mijn voorstel is die taak van de determinatietabel bij de ILT zelf te leggen, waar je in eerste instantie de melding doet, zodat degene bij wie iets is misgegaan zich kan richten op het probleem en niet op het afwerken van de determinatietabel.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is een heldere vraag. Mijn eerste reactie is dat het me prima lijkt. We hebben dan één loket en dan hoef je je niet druk te maken over wat daarachter zit. Maar in dit geval wil ik er toch later nog op terugkomen, omdat organisaties verantwoordelijk moeten zijn voor hun eigen veiligheid. Ik weet niet of ik hiermee de verantwoordelijkheid wegneem die bij hun risicobewustzijn past. Ik wil dat eerst laten uitzoeken.

De **voorzitter**: Ik heb de volgende toezeggingen genoteerd:

- De Kamer ontvangt op redelijke termijn een schriftelijke reactie op het zwartbroek van de Vereniging Verkeerslachtoffers.
- De Kamer zal door de Minister van Veiligheid en Justitie geïnformeerd worden over de afhandeling van de foto's van kentekens van buitenlandse automobilisten die in Nederland een overtreding hebben begaan.

De heer Hoogland heeft een VAO aangevraagd.

Ik dank de Minister van harte, samen met haar ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune, de stenograaf, de bode en natuurlijk de griffier. Ik sluit de vergadering.

Sluiting 18.38 uur.