

Vergaderjaar 2010–2011

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 287

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 30 september 2011

¹ Samenstelling:

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

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

² Samenstelling:

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

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

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ en de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie² hebben op 8 september 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en minister Opstelten van Veiligheid en Justitie over **verkeersveiligheid**.

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

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

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

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

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

Voorzitter: Slob
Griffier: Israel/Sneep

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Aptroot, Bashir, Dijkgraaf, Dijkma, Van Gent, De Jong, De Rouwe, Slob, Verhoeven

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

De **voorzitter**: Dames en heren, ik heet u hartelijk welkom bij dit algemeen overleg over verkeersveiligheid. Ik heet in het bijzonder de beide bewindspersonen welkom, de ministers van Infrastructuur en Milieu en Veiligheid en Justitie.

Wij hebben tot 12.30 uur de tijd. Dat is drie uur, maar dan moeten wij echt de vergadering sluiten, want daarna staan in deze zaal allerlei andere activiteiten gepland. Ik ben gevraagd om deze vergadering voor te zitten, omdat de voorzitter en de vicevoorzitter afwezig zijn. Ik combineer dit voorzitterschap daarom met het woordvoerderschap. Maar om te beginnen vraag ik de leden als voorzitter of wij met elkaar een spreektijd van vier minuten kunnen afspreken.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter, ik ben het met u eens dat u de spreektijd enigszins moet beperken, maar vier minuten is wel heel weinig. Wij moeten namelijk echt ontzettend veel stukken bespreken. Bovendien hebben wij natuurlijk niet voor niets drie uur uitgetrokken voor dit overleg. Ik zou zelf zes minuten willen voorstellen, maar dan wel met een beperkt aantal interrupties, zodat de bewindslieden ons goed kunnen antwoorden.

De **voorzitter**: Deze reactie was ingecalculeerd. Wij spreken een spreektijd af van vijf minuten met twee interrupties per persoon per spreker. U bent allen zeer ervaren en dit moet dan ook kunnen. Ik geef als eerste het woord aan de heer De Rouwe, die namens de fractie van het CDA spreekt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Het is al gezegd, maar er staan inderdaad heel veel onderwerpen op de agenda. Het zijn er zelfs zo veel dat ik mij moet beperken tot de onderwerpen waarmee ik het oneens ben. Dat komt misschien negatief over, maar men moet dan maar van mij aannemen dat ik de overige 200 pagina's wel steun. Ik waarschuw de ministers maar, want dan weten ze een beetje wat er komen gaat. De cijfers. De cijfers en dan vooral het leed achter deze cijfers zijn de aanleiding voor dit algemeen overleg. Ik zeg «leed», want vorig jaar hebben zich maar liefst 640 drama's voorgedaan in Nederland, doordat familieleden een geliefde moesten missen. Er is inderdaad sprake van een dalende lijn, maar dat neemt niet weg dat wij nog elk jaar te maken hebben met veel te veel verkeersslachtoffers.

Er is veel gezegd over de registratiegraad. Zo heeft onder andere de SWOV hier onderzoek naar gedaan. In de stukken las ik dat de registratiegraad in 2010 is gedaald tot slechts 84%. Mijn vraag aan de minister van Justitie is of dit een gewenste registratiegraad is of dat hij de ambitie heeft om die registratiegraad omhoog te brengen. Zo ja, hoe ziet die ambitie er dan uit?

De Kamerbrief over het aantal doden en gewonden. In deze brief schrijft de minister van I en M dat zij alles op alles zal zetten om het aantal slachtoffers omlaag te brengen. Zij wil dat gezamenlijk doen. Dat past precies bij de kabinetsdoelstellingen voor meer veiligheid en bij de kabinetsinzet om het aantal slachtoffers aantoonbaar terug te dringen. Om die reden vraag ik de minister om de belangrijkste organisaties, Veilig

Verkeer Nederland en de SWOV, te ontzien bij de op zichzelf noodzakelijke bezuinigingen, bezuinigingen waarvoor wij staan. Ik ken de Prinsjesdagstukken nog niet, maar uit de stukken van deze organisaties heb ik opgemaakt dat zij met 50% worden gekort. Dat is een brug te ver en daarom vraag ik de betrokken bewindspersonen om deze korting te heroverwegen. Zeggen zij dat niet toe, dan kom ik daar, waarschijnlijk met andere fracties, op een nader moment op terug.

Scooteroverlast en fietsers. Objectief en subjectief is vast te stellen dat scooters en fietsers elkaar steeds meer bijten. Het aantal scooters neemt toe. Ze worden groter – zie de mooie retromodellen – en daardoor neemt de overlast steeds meer toe. Op voorstel van het CDA en de PvdA is vorig jaar besloten om het aantal strafpunten voor beginnende bestuurders omlaag te brengen van drie naar twee. Op zichzelf is dat heel goed, want daardoor kunnen wij de overlast goed aanpakken. Wij zien de laatste tijd echter ook dat steeds meer mensen, vooral jongeren, onbevoegd rondrijden. Advies- en ingenieursbureau DHV heeft er onderzoek naar gedaan en dit bureau concludeert dat bijna 50% van de jongeren die bij een controle worden gepakt, geen certificaat heeft. Deze jongeren moeten echter drie keer worden gepakt voordat er wat gebeurt. Ze krijgen namelijk alleen maar een boete. Wat mijn fractie betreft is dat veel te coulant. Ik stel dan ook voor om al bij de eerste overtreding de scooter in beslag te nemen en deze scooter direct terug te geven als deze jongere een certificaat kan tonen. Daarmee pakken wij het probleem bij de bron aan en kunnen wij ervoor zorgen dat jongeren op die manier scooterrijden die wij van hen mogen verwachten.

Het alcoholslot. Ik ben erg benieuwd naar de stand van zaken. De invoering is uitgesteld vanwege problemen bij de producent van deze sloten, maar ik zou nu toch graag horen wanneer het wordt ingevoerd. Dat geldt ook voor de aanscherping van de recidiveregeling. De Kamer heeft besloten om in die regeling het aantal strafpunten van drie naar twee terug te brengen en ik hoor graag wanneer dat ingaat.

Het doorrijden na een rijontzegging. Ik heb gezien dat het kabinet met een aantal voorstellen naar de Kamer zal komen, zoals beter informeren en betere controle van de kentekens. Ik vind dat echter nog wat te vaag en te slap. Mensen krijgen niet voor niets een rijontzegging. Zij vormen een groot risico: de kans op een ongeval is bij hen 2,5 keer zo groot. Ik zou het kabinet daarom willen vragen of het mogelijk is om de wijkagent in te zetten en deze mensen zo uit de anonimiteit te halen. Als deze mensen bekend zijn bij de lokale politie, kun je ze volgens mij veel beter controleren.

Voorzitter. Ik zie dat mijn tijd bijna op is. Ik zal dan ook snel door mijn laatste punten heengaan. Ik kom op een ander moment graag terug op het puntenrijbewijs en de recidiveregeling. Ik zie namelijk dat het kabinet ervoor kiest om die niet uit te breiden, ook al willen mijn fractie en een Kamermeerderheid dat wel.

De ambulanceklevers. In Brabant heeft men gekozen voor een gezamenlijke aanpak van dit probleem. Tegelijkertijd concludeert het OM dat het geen landelijk probleem is. Het is de conclusie van mijn fractie dat het wel degelijk een probleem is. Wij trekken die conclusie zeker ook naar aanleiding van de vele berichten die ik hierover uit andere regio's heb gekregen. Ik zou de minister van Justitie daarom willen vragen om samen met de sector te bezien of het landelijk opgepakt kan worden.

Ik sluit af met twee kleine puntjes. Het eerste is een initiatief van verloskundigen. Zij willen graag de mogelijkheid krijgen om over de taxibaan en de busbaan te rijden om eerder ter plaatse te kunnen zijn. Ik vraag de betrokken ministers om te onderzoeken of wij dat landelijk kunnen regelen. Mijn tweede en afsluitende puntje is een tragische gebeurtenis in Leeuwarden. Daar verloor begin dit jaar een gezin een geliefde na een ongeval, een ongeval veroorzaakt door iemand met te veel drank op. Dat

heeft geleid tot een groot lokaal initiatief om de norm terug te brengen van 0,5 naar 0,2. Ik krijg graag een reactie van het kabinet op dit initiatief.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Collega De Rouwe vraagt terecht aandacht voor de positie van slachtoffers, zowel nabestaanden als al die mensen die jaarlijks gewond raken bij een verkeersongeluk. Ik vraag de minister van Justitie dan ook nadrukkelijk om meer aandacht te besteden aan de positie van deze slachtoffers. Deze positie is namelijk vaak niet zo sterk als die van de dader. De oorzaak daarvan is onder meer dat het nog steeds gebeurt dat slachtoffers van een verkeersongeluk niet van het Openbaar Ministerie horen dat hun zaak wordt geseponneerd. Dat kan echt niet! Ik ken deze minister als iemand die zerotolerancebeleid voorstaat. Ik krijg dan ook graag een brief van hem over de mogelijkheden om in het Nederlandse rechtssysteem de positie van verkeersslachtoffers te versterken. Dat betreft aan de ene kant de informatievoorziening, want slachtoffers zullen beter moeten worden geïnformeerd. Aan de andere kant betreft het het gegeven dat verzekeraars het systeem eigenlijk in hun greep hebben, wat soms tot gevolg heeft dat mensen door het systeem worden gemangeld. Hier is nog een wereld te winnen!

Er zijn in dit land mensen die geld verdienen aan het waarschuwen voor alcoholcontroles. Deze mensen doen dat niet met het oog op de preventie, ook al beweren ze van wel, maar om mensen met te veel alcohol op te waarschuwen een andere route te nemen om de controle te ontlopen. Wanneer je iemand op de weg waarschuwt met lichtsignalen, ben je in overtreding en krijg je een boete. Het gekke is echter dat er niets aan de hand is als je mensen via internet of sms waarschuwt voor alcoholcontroles. Overigens gaat het mij nadrukkelijk om alcoholcontroles en niet om snelheidscontroles. Hoe kan het toch dat de virtuele werkelijkheid en de werkelijkheid op de weg zo ver uit elkaar kunnen lopen? Ik vraag de minister van Justitie dan ook om te komen met een verbod op websites en sms-diensten die verklappen waar en wanneer er alcoholcontroles worden gehouden. Deze mensen zetten aan tot misdrijven en belemmeren ambtenaren in functie.

De scooteroverlast. Vorig jaar heeft inderdaad ook mijn fractie hiervoor aandacht gevraagd, want hoe mooi de retromodellen ook zijn – ik vind ze zelf ook heel verleidelijk – ze veroorzaken heel veel problemen. De regering is met een plan van aanpak gekomen, maar naar mijn mening gaat dit plan niet ver genoeg. Mijn fractie zou namelijk graag zien dat er hogere boetes worden opgelegd en dat er frequenter wordt gecontroleerd op de overtreding van de maximumsnelheid door scooters. Verder moet het voorkomen en aanpakken van overvallen door jongeren op scooters hoger op de agenda komen te staan. In navolging van collega Sander de Rouwe zou ik willen pleiten voor een «two strikes and you're out»-benadering voor scooterrijders. Bovendien zal ook het opvoeren van scooters moeten worden aangepakt. Een anti-opvoerconvenant is daarvoor zeker onvoldoende en ik wil dan ook dat van mensen die een overtreding begaan, sneller het kentekenbewijs wordt ingenomen. Ten slotte zal er een landelijke database moeten komen voor gestolen scooters. Ik heb een plan van aanpak op papier gezet en gezien de tijd zou ik de ministers en mijn collega's dit plan graag via de griffier doen toekomen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ga dit plan natuurlijk met veel interesse lezen. Ik weet nog niet wat hierover in uw plan van aanpak staat, maar misschien kunt u mij nu al zeggen of u het met mij eens bent dat een scooter onmiddellijk in beslag moet worden genomen als de bestuurder niet beschikt over een certificaat. Die scooter wordt in mijn voorstel vervolgens pas weer teruggegeven op het moment dat het certificaat wordt overhandigd. Ik heb dit voorstel gedaan, omdat is gebleken dat bijna 50% van de bestuurders die worden gepakt, niet over een certificaat

beschikt. Als dit voorstel niet in uw plan van aanpak staat, bent u dan bereid om dit plan te amenderen en dit voorstel erin op te nemen?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Wij vragen in ieder geval om aandacht voor dit probleem. Ik ben het met u eens en ik trek graag met u op als het nog niet scherp genoeg is geformuleerd in mijn plan van aanpak. Voorzitter. Ik sluit gemakshalve aan bij de opmerkingen van de heer De Rouwe over de bezuinigingen op de SWOV en Veilig Verkeer Nederland. Ik begrijp heel goed dat ook hier wordt gezocht naar een efficiëncykorting, maar de helft van het budget weghalen is echt onacceptabel. Ik hoop dan ook dat de minister terugkomt op het standpunt dat zij hierover eerder heeft ingenomen.

De registratie van verkeersongevallen en het puntenrijbewijs. Die registratie laat te wensen over. Het kan beter en ik vraag de minister van Justitie dan ook of hij bereid is om te bevorderen dat de registratie wordt verbeterd. Zonder een goede registratie kunnen wij ons werk niet goed doen. Als na een overtreding niet wordt doorgegeven dat er een punt moet worden afgetrokken, dan is het systeem eigenlijk failliet. En dat kan natuurlijk niet!

Ten slotte twee korte opmerkingen. Ik begin met Flister, want dat verkeert in een impasse. Kennelijk zijn de commerciële omroepen, in tegenstelling tot de publieke omroepen, niet bereid om hun uitzending te onderbreken voor een ambulancesignaal. Eerlijk gezegd vind ik dat te gek voor woorden. Ik zou de minister dan ook willen zeggen: haal de John de Mols van deze wereld maar eens aan tafel om ze duidelijk te maken dat er bij hun commerciële omroepen echt iets mis aan het gaan is. Mijn tweede en afsluitende opmerking is dat ik mij aansluit bij de oproep om de verloskundigen vrij baan te geven op busbanen en taxistroken.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Verkeersveiligheid en de ellende als het niet goed gaat, zijn uiteraard belangrijke onderwerpen. Om te beginnen vraag ik aandacht voor het voorstel van de VVD-fractie voor een inhaalverbod voor vrachtauto's en een minimumsnelheid van 70 km/u op de autosnelwegen. Ik heb inmiddels begrepen dat de minister van Infrastructuur en Milieu sowieso zal reageren op deze voorstellen. Ik vraag desondanks nu al om aandacht voor dit voorstel, want maar liefst een op de vijf keer is de oorzaak van een ongeval waarbij vrachtauto's betrokken zijn, het inhalen dan wel het niet rechts blijven rijden door een vrachtauto. Wij zouden de veiligheid en de doorstroming aanzienlijk verbeteren door deze twee voorstellen in daden om te zetten. Het aanpakken van mensen die doorrijden na een rijontzegging. De onderzoekscijfers liegen er niet om: 12% van de mensen met een rijontzegging maakt zich hieraan schuldig. En dat kan ook nog wel eens een lage schatting zijn. Het is dan ook goed dat de regering met een harde aanpak komt, maar wat mij betreft mag het nog wel wat harder. Het is op zichzelf goed dat de strafmaat omhoog gaat, maar het gaat wel om mensen die de grenzen ruimschoots hebben overtreden. Je rijbewijs wordt immers niet zomaar ingenomen. Doorrijden na een rijontzegging is in mijn ogen echt een zwaar misdrijf en een extra boetetje en een preek zijn dan niet genoeg. Die mensen mogen niet in de auto stappen en als ze dat wel doen, kunnen wij dat voorkomen door ze even in de bak te stoppen wanneer ze toch in de fout gaan. Wat wij ook kunnen doen, is de rijontzegging in zo'n geval veel langer laten duren. Misschien moeten wij zelfs wel overwegen om het mogelijk te maken dat de auto in beslag wordt genomen. Hoe het ook zij, ik vind dat de straf voor een dergelijke overtreding veel zwaarder zou moeten zijn. Het gaat vaak om mensen die met alcohol of drugs in het bloed zijn opgepakt. Die mensen hebben zich heel ernstig misdragen en als ze dan toch in de auto stappen, zeg ik: no way! Mijn fractie wil dus veel zwaardere sancties: stop ze maar even in de bak om te voorkomen dat ze nog een keer gaan rijden.

Het aanscherpen en het verhogen van de boetetarieven. Ik ben het ermee eens dat naar aanleiding van de motie-Van der Staaij niet langer overal hetzelfde percentage wordt toegepast en dat er vooral wordt gekeken naar echt zware overtredingen en echt asociaal en hufferig gedrag. Mijn fractie staat achter deze lijn, maar ik vraag de regering nog wel om de Kamer voor de ingangsdatum van 1 januari het complete lijstje te doen toekomen. Wij kunnen ons oog er dan nog een keer over laten gaan.

De keuringsleeftijd voor het rijbewijs. Samen met collega Dijkema heb ik voorgesteld om die leeftijd te verhogen van 70 naar 75 jaar. De minister heeft naar aanleiding van dat voorstel onderzoek gedaan. Uitkomst van dit alles is dat zij zegt: akkoord, wij gaan dat doen. Ik las echter in de stukken dat die verhoging pas op 1 juli 2013 van kracht wordt. Dat duurt wel erg lang! Ik kan mij voorstellen dat het niet mogelijk is om het op de eerste van de volgende maand van kracht te laten worden, maar het moet zeker op korte termijn ingevoerd kunnen worden. Ik hoor dan ook graag van de ministers waarom het niet op 1 januari 2012 of iets later wordt ingevoerd. Nog een kleine twee jaar hiermee wachten kan echt niet.

Verkeersslachtoffers. Ik vind dat collega Dijkema goede voorstellen heeft gedaan. Ik wil hieraan een suggestie toevoegen die mij aan de hand is gedaan door mensen die zelf hebben ervaren wat het is om verkeersslachtoffer te zijn. Deze mensen merken op dat je na een verkeersongeluk in een onbekende situatie terechtkomt en met heel veel zaken wordt geconfronteerd. Daarom vragen zij zich af of het niet mogelijk is dat mensen van Slachtofferhulp of een andere instantie slachtoffers als coach gaan bijstaan. Dat is nodig, want mensen raken na een ongeval dikwijls in een juridisch gevecht verzeild. Verder krijgen ze vaak te maken met de politie en ook dat verloopt niet altijd even goed, want in de praktijk krijgen verkeersslachtoffers of hun vertegenwoordigers nog steeds geen toegang tot alle gegevens in het proces-verbaal. Vaak blijkt ook dat informatie die van belang is voor de afhandeling van de procedures, niet goed wordt vastgelegd. Al met al zie ik wel wat in het idee van een coach voor verkeersslachtoffers, want zo'n coach kan mensen op weg helpen en ervoor zorgen dat ze bij de goede loketten terechtkomen.

De flitsmarges. Ik verbaasde mij er een beetje over dat sommige collega's opeens enthousiast riepen dat je snelheidsovertredingen op 130 km-wegen heel anders moet beboeten dan op 120, 100, 80, 50 en 30 km-wegen. Overigens zijn de 50 en 30 km-wegen het gevaarlijkst, want daar vallen de meeste slachtoffers. Hoe het ook zij: het huidige voorstel is echt belachelijk. Het huidige voorstel, waarin een boetemarge helemaal ontbreekt, betekent dat mensen straks een bekeuring krijgen omdat ze 131 km/u hebben gereden op een weg waar 130 km/u is toegestaan. Bij alle andere maximumsnelheden werkt men namelijk met een marge van een paar kilometer. Als wij echt willen dat het draagvlak voor controle en handhaving in Nederland verdwijnt en als wij echt willen dat mensen een hekel krijgen aan politie en justitie, moet je mensen boetes gaan sturen van € 7 voor een overschrijding met één kilometer. Ik ga mij niet uitspreken over welke marge je wel zou moeten hanteren, maar dit is echt belachelijk! Het zal in de praktijk dan ook helemaal verkeerd uitpakken! Mijn fractie vindt dat het beleid voor de marges consequent moet zijn en dat betekent dat daarvan niet mag worden afgeweken in het geval van de maximumsnelheid van 130 km/u.

De brommobielen. Er gebeuren veel ongelukken met brommobielen. Ik vind het dan ook helemaal niets dat je vanaf zestien jaar met een brommobiel mag rijden. Wat mijn fractie betreft moet je die leeftijd optrekken naar achttien jaar en hiervoor een gewoon rijbewijs verplicht stellen. Dat betekent dat er in Europa iets moet worden geregeld, maar ik wil het kabinet toch vragen om zich daarvoor in te zetten. Daarbij mag het kabinet overigens wel de mogelijkheid opnemen van een ontheffing voor een jongere leeftijd voor mensen die minder valide zijn. Deze brommobielen zijn immers juist voor deze mensen bedoeld.

Ten slotte benadruk ik toch ook maar dat mensen die hun rijbewijs zijn kwijtgeraakt, ook niet in een brommobiel mogen rijden. Nu kan dat echter wel. Iemand die zijn rijbewijs is kwijtgeraakt omdat hij niet in staat is om een auto te besturen, kan namelijk tot in lengte van dagen in een brommobiel blijven rijden. Die brommobielen leveren in het verkeer echter wel net zo veel gevaar op. Dus: rijbewijs kwijt, niet in een brommobiel!

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Er staat inderdaad heel veel op de agenda en de proefballonnetjes van een aantal partijen maken de stapel stukken alleen maar hoger.

De VVD-fractie wil een inhaalverbod voor vrachtwagens, de PvdA een verklikverbod en de PVV wil van 130 km/u gewoon weer 139 km/u maken. Ik hoop maar dat ik niemand vergeten ben. Overigens vind ik deze initiatieven prima, mits de partijen die ze voorstellen maar niet op veiligheid bezuinigen. Mijn collega van het CDA zei namelijk terecht dat dit geld nodig is om de verkeersveiligheid op een wetenschappelijke manier te onderzoeken. Dat lijkt mij in ieder geval beter dan allerlei politieke plannetjes.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik ken de heer Verhoeven als een collega die altijd bereid is om serieus naar voorstellen van anderen te luisteren. Ik wil hem dan ook vragen om mijn voorstel voor het aanpakken van alcohol-sites geen proefballonnetje te noemen. Ik ben namelijk bloedserieus, want ik wil echt dat hiervan, hopelijk met zijn steun, werk wordt gemaakt. Het gaat om een serieus probleem en daaraan doet de kwalificatie «proefballonnetje» onrecht.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik kan mij voorstellen dat mijn collega Dijksma zich een beetje op haar ziel getrapt voelt. Dat voorstel voor een alcoholverbod lijkt mij namelijk best een goed voorstel. De andere proefballonnetjes kunnen ook best goede voorstellen zijn, maar mij gaat het er nu vooral om dat je niet moet willen bezuinigen op de organisaties die wetenschappelijk onderzoek doen naar verkeersveiligheid. Dat is het punt dat ik wilde maken. Ik denk dat mevrouw Dijksma gelijk heeft met wat zij zei over het woord «proefballonnetje» voor het verbod op het klikken over alcoholcontroles. Laat ik dat dan maar terugnemen om de goede orde in de Kamer en de veiligheid op de weg te bewaren.

Voorzitter. In de verzamelbrief verkeersveiligheid, die wij in mei ontvingen, schrijft de minister dat zij de flitsmarges voor autowegen met een maximumsnelheid van 130 km/u wil verlagen van 139 km/u naar 136 km/u. Volgens mij is dat precies hetzelfde voorstel als het voorstel in de brief uit februari, de brief waarover zij vervolgens twee en een halve maand met haar collega-minister, vandaag ook hier aanwezig, heeft gesproken. Wat is er in al die tijd precies besproken en waarom heeft het zo lang geduurd? Kunnen beide ministers op dit proces ingaan? Is het plan juridisch wel houdbaar? Wat vindt het Openbaar Ministerie van het plan? Er zijn niet voor niets meetcorrecties. Kun je daarop zomaar een uitzondering maken voor een 130-km/u-weg? Ik heb er niet echt een goed gevoel bij en ik hoop daarom dat de ministers wat meer duidelijkheid kunnen verschaffen.

Het inhaalverbod van mijn gewaardeerde collega Aptroot. De VVD is als ondernemerspartij al een beetje aan het afzakken, maar ook als transportclub is deze partij nu aan het afglijden. De heer Aptroot droomt van vierbaansbeton om 130 te kunnen sjezen, maar alle vrachtwagens moeten rechts blijven rijden, ook 's nachts op de zesbaansweg bij Schiphol. Hij wil een algeheel inhaalverbod, want onze betonbaron baalt ervan als hij moet remmen voor vrachtwagens, die toch de dragers zijn van onze economie en onze export. Als de voet van het pedaal moet, dan vergeten wij het bedrijfsleven, dan vergeten wij de economie voor het gemak maar even.

Laat de vrachtwagens maar remmen: als de VVD maar op tijd binnen is! Voor alle duidelijkheid: wij vinden het een onverstandig plan. Maar wat vindt de minister ervan?

Het puntenrijbewijs. Notoir asociale weggebruikers moeten van de weg worden gehaald. In Nederland kun je 300 keer door rood rijden en bij de volgende keer gewoon alleen maar een boete krijgen. Als je die betaalt, spreekt niemand je meer aan op je gedrag. De minister schrijft in haar brief geen puntenrijbewijs te willen, omdat het te veel bestuurslast en bureaucratie oplevert. Maar heeft zij ook uitgerekend hoe groot die lasten zijn? Is de veiligheid soms ondergeschikt aan lastenverlichting? Zouden die twee misschien toch wel goed samen kunnen gaan? Mijn fractie wil een gefundeerde afweging over het puntenrijbewijs kunnen maken, want wij willen het niet onmiddellijk afschaffen. Daarom verneem ik graag wat het kost om het systeem dat geldt voor nieuwe weggebruikers, voor alle bestuurders van kracht te laten worden.

De scooters. Opgevoerde en zigzaggende scooters zijn vooral in grote steden een vervelend probleem. Het wordt er ook onveilig door. Ik ben er niet voor om scooters naar de rijbaan te verplaatsen, want dan maak je de ene situatie veiliger door de andere onveiliger te maken. Ik steun echter wel het voorstel van de minister om de meetmarges te verlagen. Dat zal dan wel goed moeten worden gecontroleerd en daarom hoor ik graag van de minister hoe de handhaving van deze marges er precies uit zal gaan zien. Ik vraag dat mede met het oog op de andere marges die ik zojuist besprak. Denkt zij dat deze maatregel daadwerkelijk tot een serieuze overlastreductie zal leiden?

Tot slot de bezuinigingen. Ik heb er zojuist al iets over gezegd. Ik ben lid van een verstandige partij en wij beseffen dan ook dat er bezuinigd moet worden. Wij zien meer in echte hervormingen dan in her en der wat wegschrapen en «kaasschaven». Dat zou het namelijk mogelijk maken dat het wetenschappelijk onderzoek naar verkeersveiligheid doorgang blijft vinden. Volgens ons is dat namelijk de beste investering in veiligheid en in maatregelen die op termijn tot kostenreducties kunnen leiden. Dat is ons veel meer waard dan allerlei niet goed doordachte proefballonnetjes en die verstandige plannen van een paar partijen. Het is immers van algemeen belang dat wij wetenschappelijk onderzoek blijven doen. Op dat onderzoek mogen wij dan ook niet 50% bezuinigen en dat betekent dat wij de voorstellen van de heer De Rouwe met veel interesse afwachten. Wij zullen ze waar mogelijk ook steunen, want wij zien graag dat deze bezuiniging van tafel gaat. Graag ook een reactie van de minister op de mogelijkheid om deze drastische bezuinigingen anders of beter vorm te geven.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. De PVV vindt het vooral belangrijk dat wij ons focussen op maatregelen die daadwerkelijk een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Ieder slachtoffer in het verkeer is er immers één te veel. Maar daarbij mogen wij niet doorslaan en automobilisten en burgers onnodig hinderen. Wij zien dan ook helemaal niets in het idee om de flitsmarge specifiek op de 130 km/u-wegen aan te scherpen. Dit zal er in de praktijk toe leiden dat je vanaf 1 januari 2012 al bij een of twee kilometer overschrijding kan worden beboet. In onze ogen is het een maatregel die geenszins bijdraagt aan de verkeersveiligheid en die alleen maar bedoeld lijkt te zijn om de staatskas te spekken. Mijn fractie hoopt dan ook nog steeds van harte dat onder dit kabinet nu eindelijk eens een einde wordt gemaakt aan het schrikbewind van de antiautobrigade en het nodeloos uitwringen van de automobilist. Ik kan mij, eerlijk gezegd, ook niet voorstellen dat juist deze twee ministers met zo'n auto-onvriendelijke maatregel de boeken in zouden willen gaan. Dus bij dezen een laatste oproep: trek uw beslissing om de flitsmarge op de 130 km/u-wegen te verlagen in!

Het puntenrijbewijs. Ik heb grote twijfels over zo'n puntensysteem. Uit onderzoek naar het instellen van het puntenrijbewijs voor alle weggebruikers blijkt dat dit rijbewijs vooral voor extra administratieve lasten zorgt en dat het de verkeersveiligheid helemaal niet vergroot. Bovendien laat het de overtreder er vaak gemakkelijk vanaf komen. Ik vind het dan ook merkwaardig dat de minister dit in haar brief onderkent en ondertussen het puntenrijbewijs wel wil koppelen aan alcohol- en drugsgebruik. Hoe verklaart zij haar keuze? Waarom zou het voor deze groep wel werken? Voor andere gevallen heeft het immers kennelijk geen toegevoegde waarde. Kortom: waarom denkt de minister dat een puntenrijbewijs wel werkt in het geval van drank- en drugsgebruikers? De PVV ziet meer in lik-op-stuk-beleid voor asociale weggebruikers. Die moeten gewoon kei- en keihard worden aangepakt. De minister zal dat niet met mij oneens zijn. Is een automobilist onder zware invloed, dan moeten er minimumstraffen gelden. Wij moeten het rijbewijs van die mensen sneller afpakken en ze desnoods in de gevangenis stoppen. Dat is wat de PVV het liefst zou zien. Is de minister bereid om voor ernstige verkeersdelicten forse minimumgevangenisstraffen in te voeren?

De heer **De Rouwe** (CDA): Uiteraard heb ik geen enkel probleem met stevig straffen, maar dat geldt niet voor de opmerking van de heer De Jong over het puntenrijbewijs. Die opmerking bevreemde mij namelijk nogal. Ik heb de stemmingsuitslag van het puntenstelselrijbewijs voor mij liggen en wat ziet mijn oog: de PVV heeft voor gestemd. Ik heb verder ook de motie voor mij liggen waarin een deel van de Kamer vraagt om een uitbreiding van de recidiveregeling. De PVV heeft voor die motie gestemd. Ik heb voorgesteld om te onderzoeken of er meer punten onder het stelsel kunnen worden gebracht. Ook dat voorstel heeft de PVV gesteund. De ketelmuziek van de heer De Jong in dit debat staat dan ook in schril contrast met de opstelling van zijn fractie in eerdere debatten. Kan de heer De Jong mij misschien zeggen wat de echte opvatting van zijn fractie is en wat hij in dit parlement aan het doen is?

De heer **De Jong** (PVV): Bij het indienen van moties en bij stemmingen bekijken we wat mogelijk is en wat de second best oplossing is. Mensen die met te veel alcohol in hun bloed achter het stuur zitten, moeten keihard worden aangepakt. Als we daar alleen een puntenrijbewijs tegenover kunnen stellen als second best optie, gaan we daarin mee, maar uit onderzoek is gebleken dat het puntenrijbewijs invoeren voor alle weggebruikers alleen maar voor extra lastenverzwaring zorgt. Dat heeft de minister zelf aangegeven. Bovendien wordt het door invoering van het puntenrijbewijs helemaal niet veiliger op de weg. We willen mensen aanpakken waar het kan en gebruiken daar de tools voor, dat begrijpt de heer De Rouwe natuurlijk al te best, maar in de praktijk kun je jezelf nog steeds afvragen of je die weg wel wilt inslaan.

De heer **De Rouwe** (CDA): De kritiek op het puntenstelsel is niet nieuw. De bezwaren die de heer De Jong nu aandraagt, waren er ook toen de PVV voor de wetten hierover stemde. Wat wil de PVV nu? Zij heeft hier namelijk gewoon voor gestemd.

De heer **De Jong** (PVV): Nogmaals, als je ziet dat in het verkeer jaarlijks nog steeds te veel mensen slachtoffer worden van mensen die achter het stuur kruipen met alcohol of drugs op, wil je daar iets tegen doen. Je kunt ook stilzitten, nietsdoen en afwachten wat er vervolgens gebeurt, wat het CDA misschien wil, maar je kunt ook ontwikkelen en andere mogelijkheden bekijken. Wij zien iets in het harder en zwaarder straffen van mensen. Daar kan het CDA het wel of niet mee eens zijn; ik ga ervan dat het wel zo is. Stemgedrag geeft aan welke kant je op wilt. Wij willen graag

dat mensen keihard worden aangepakt als ze er een zootje van maken op de weg.

De heer **Bashir** (SP): Een puntenrijbewijs kan ook een systeem zijn om onderscheid te maken tussen enerzijds mensen die een keer per ongeluk een overtreding op de weg begaan en anderzijds notoire hardrijders, bumperklevers, aso's en hufters. Door dat onderscheid kun je die laatste groep aanpakken. Ik begrijp niet waarom de PVV opeens draait en geen puntenrijbewijs meer wil, terwijl je daarmee juist de hufters uit het verkeer kunt houden.

De heer **De Jong** (PVV): De heer Bashir heeft niet goed naar mij geluisterd. Dit is geen draai van de PVV; wij willen ervoor zorgen dat we mensen die met drank op achter het stuur zitten, keihard kunnen aanpakken. Je kunt ervoor kiezen om alleen bij het puntenrijbewijs te blijven, omdat je daar ooit voor hebt gekozen toen dat de meest voor de hand liggende oplossing was, en verder achterover te leunen en net te doen alsof er niets aan de hand is, maar de PVV kijkt liever verder. Uit onderzoek blijkt dat het puntenrijbewijs niets bijdraagt aan de verkeersveiligheid en voor extra administratieve lastendruk zorgt. Wij willen dus kijken naar werkende oplossingen. Een oplossing is volgens ons harder straffen en sneller die cel in.

De heer **Bashir** (SP): Als je de administratieve lasten wilt verlagen, kun je ook alle politieagenten voorzien van een gatenknipper. Dan kunnen ze een gat in het rijbewijs knippen wanneer iemand een overtreding heeft begaan en na drie gaten wordt het rijbewijs ingenomen. Ik snap het probleem dus niet. Of het nu op deze manier is of op een andere, je kunt heus wel oplossingen vinden om de druk van de administratieve lasten te verminderen. Dat is dus geen argument om het puntenrijbewijs niet in te voeren. Volgens mij zit hier iets anders achter en wil de PVV niet doorpakken.

De heer **De Jong** (PVV): Dit is echt ongelooflijk. De heer Bashir heeft niet geluisterd naar mijn betoog en dat is jammer, want in een serieus debat doe je er goed aan om naar elkaar te luisteren. Ik heb gezegd dat blijkt dat invoering van het puntenrijbewijs voor alle verkeersdeelnemers niet werkt om de verkeersveiligheid aan te pakken, maar wel voor extra administratieve lasten zorgt. Dat niet alleen, uit onderzoek is ook gebleken dat het schrik-effect van zo'n puntenrijbewijs na een halfjaar is uitgewerkt. Het werkt dus niet. Ik heb het idee dat het beter zou zijn om met de minister te spreken over hardere straffen voor mensen die de weg op gaan terwijl ze alcohol hebben gebruikt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik ben op zich een groot voorstander van harder straffen van mensen die met alcohol op achter het stuur gaan zitten, maar daarnaast is de vraag wat je met hun rijbewijs doet. Ik begrijp het probleem van de heer De Jong dus niet. Je kunt toch ook harder straffen en bovendien voorkomen dat ze veel te snel hun rijbewijs terugkrijgen? Daar is het systeem van het puntenrijbewijs voor bedoeld.

De heer **De Jong** (PVV): Je kunt ervoor kiezen om dat door middel van een puntensysteem te doen. Je kunt er ook voor kiezen om gelijk het rijbewijs af te pakken als je iemand achter het stuur vindt die er moedwillig een zootje van maakt. Als iemand roekeloos rijdt en daarmee bewust een gevaar op de weg is, kun je het rijbewijs afpakken en diegene de cel in laten gaan. Je kunt daar een paar puntjes of een taakstraf tegenover zetten, maar dat is niet de kant die de PVV op wil. Een maatregel moet een daadwerkelijk effect hebben.

Voorzitter. Bij alle zware verkeersdelicten wordt veelal slap gestraft. Ook met de scooter of bromfiets kan iemand in twee jaar tijd tot tweemaal toe ongelukken veroorzaken zonder dat zijn bromfiets of scooter in beslag wordt genomen. Ik ben het met voorgaande sprekers eens: maak je er met de scooter een zootje van op de fietspaden, dan gelijk dat scootertje innemen! Als je geen certificaat hebt, krijg je je scooter pas terug als je een certificaat hebt gehaald. Ik ben het daar volkomen mee eens. Daarnaast lees ik dat er nogal wat onduidelijkheid en discussie is over het al dan niet op het fietspad rijden voor scooters en bromfietsen. Momenteel heeft elke gemeente een ambtenaar in dienst die zijn dag vult met het verzinnen van regeltjes die bepalen waar scooters en snorfietsen wel en niet mogen rijden. Dat levert niet alleen een hoop onnodige lasten op; er moeten ook op iedere plek verkeersborden worden geplaatst die aangeven hoe het zit. Voor de scooter- en bromfietsrijder blijft vaak onduidelijk waar hij wel en niet mag rijden. Dat lijkt me niet in het belang van de verkeersveiligheid en we willen hier dus een eind aan maken. We komen daarom met drie simpele landelijke regels:

1. Alle snorfietsen (max. 25 km/u) te allen tijde op het fietspad;
2. Alle scooters (max. 45 km/u) binnen de bebouwde kom op de weg;
3. Alle scooters buiten de bebouwde kom, op wegen met een maximale snelheid van meer dan 50 km/u, op het fietspad.

Is de minister bereid deze regels over te nemen?

Ik rond af met de oudere fietsers en bromfietsgebruikers. Het is van groot belang dat oudere mensen mobiel blijven. De minister komt daarom met fietscursussen en ze wil de fietspaden duidelijker inkleuren. Dat is leuk en aardig, maar zal de kern van het probleem niet oplossen. Volgens de PVV kan de minister haar energie beter steken in het voeren van de discussie met de gemeenten over slecht onderhouden betegelde fietspaden. In veel gemeenten duurt het soms maanden voordat een loszittende of ontbrekende stoeptegels op het fietspad wordt vervangen, met alle gevolgen van dien. Wij zijn ook erg benieuwd of er gegevens beschikbaar zijn over het aantal eenzijdige ongelukken op betegelde en geasfalteerde fietspaden. Mijn inschatting is dat er op dat gebied nog een wereld te winnen valt.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Over vorig jaar zijn er 640 verkeersdoden te betreuren. Elke keer dat een mens in het verkeer overlijdt, is er een te veel en elk geval vormt een groot drama. Dat geldt dus ook voor deze 640 mensen. Toch moet ik constateren dat het aantal gezakt is. Het jaar ervoor zijn er 720 mensen omgekomen in het verkeer. Deze aantallen laten zien dat de inzet van de ministeries, de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Veilig Verkeer Nederland en vele anderen effect heeft en dat wij op de juiste weg zijn. Daartegenover staat de stijging van het aantal ernstig gewonde verkeersdeelnemers, bijvoorbeeld onder fietsers en vooral onder oudere fietsers. Welke maatregelen gaat de minister nemen om deze doelgroepen beter te beschermen?

Aangezien de verkeersveiligheidsonderzoeken en de voorlichting door de SWOV en VVN duidelijk effect hebben, wil ik heel duidelijk gezegd hebben dat een bezuiniging van 50% op de subsidie voor deze stichtingen, terwijl hun werk heel veel effect heeft, het domste is wat de minister kan doen. Je kunt uiteraard vraagtekens plaatsen bij het bereik en de effecten van tv-spotjes, maar laten we niet doen alsof de voorlichting op scholen en het wetenschappelijk onderzoek niet hebben bijgedragen aan de verkeersveiligheid en de vermindering van het aantal verkeersdoden. Ik hoor dan ook graag of de minister bereid is om de bezuinigingen op de subsidies voor de SWOV en VVN te ontzien.

Dan het puntenrijbewijs. Dit kabinet wil strijden tegen het onrecht en straf geven aan degene die straf verdient, maar weigert om strenger op te treden tegen de verkeersshuffers. Kunnen de ministers ons uitleggen waarom ze wel een puntenrijbewijs willen, maar alleen gaan optreden bij alcohol- of drugsgebruik en niet bij andere vormen van asociaal gedrag?

Er wordt gesproken over administratieve rompslomp, maar dat kan toch geen reden zijn? Immers, bij het puntenrijbewijs voor beginnende chauffeurs wordt hufterig gedrag ook afgestraft. Op die manier creëer je twee verschillende systemen, een voor beginnende chauffeurs en een voor bestaande. Dat levert pas extra administratieve rompslomp op! Bovendien brengt het veel minder administratieve lasten met zich mee als je een bestaand systeem voor iedereen laat gelden. Ik vraag dus om de heldere toezegging dat er puntenaftrek plaatsvindt bij alle geconstateerde asociale overtredingen – dat geldt dus ook voor notoire hardrijders, bumperklevers en hufters – en dat uiteindelijk het rijbewijs wordt ingenomen. Anders wordt de gedoogconstructie straks geëxporteerd naar het Nederlandse wegennet en krijgen we het gedogen van asociaal en hufterig gedrag.

Het CBR heeft een nieuwe handelwijze ten opzichte van mensen met een medische aandoening. Van heel veel mensen krijgen we klachten op dit punt, terwijl we hierover vroeger relatief weinig klachten kregen. Er worden nieuwe voorwaarden gesteld aan chauffeurs met een medische aandoening terwijl ze die aandoening vaak ver in het verleden hebben opgelopen. Mensen krijgen plotseling te horen dat ze geen auto meer mogen besturen voor zakelijk gebruik. Mijn fractie sprak bijvoorbeeld met een man die al 30 jaar zijn rijbewijs heeft, maar wel een aantekening heeft staan dat hij 31 jaar geleden een epileptische aanval heeft gehad. Sindsdien heeft hij er nooit meer last van gehad en 30 jaar lang heeft hij zonder enige schade gereden. Nu krijgt hij plotseling te horen dat hij vanwege de zogenaamde strikte uitleg van code 100 en code 101 niet meer mag rijden voor zijn werk.

Deze klacht staat niet op zichzelf; we krijgen hier tientallen klachten over. Als ik op mijn bureau kom en mijn computer aanzet, zie ik als eerste weer klachten van mensen die met code 100 en code 101 te maken hebben. Hoe kan dit? Dit is een immens probleem. Of je nu loodgieter, drukker of iets anders bent, dit is problematisch voor ieder beroep waarin je van een motorvoertuig afhankelijk bent. Bovendien is het aantal klachten nog maar het topje van de ijsberg. Daarom wil ik graag een helder antwoord van de minister op de volgende vragen. Waardoor komt deze plotselinge stijging van klachten? Is er sprake van een ander beleid of nieuwe prioriteiten bij het CBR? Om hoeveel mensen gaat het in totaal? Hoe gaat de minister voorkomen dat al deze mensen hun beroep niet meer kunnen uitoefenen? Hoe gaat zij voorkomen dat talloze mensen onverzekerd rijden omdat zij niet op de hoogte zijn van het feit dat zij niet mogen rijden omdat zij een code 100 of 101 hebben gekregen die strikter uitgelegd wordt?

Tot slot de snorfiets. De SP wil graag dat de snorfietser niet op de weg hoeft te rijden, maar gewoon op het fietspad mag blijven. Snorfietzers dragen namelijk geen helm. Doordat ze maar 25 km/u mogen rijden, krijgen we straks een heel hoog snelheidsverschil als ze op een weg gaan rijden waar het overige verkeer 50 km/u rijdt. Dat heeft veel meer onveiligheid tot gevolg. De problemen die ook de Fietsersbond geconstateerd heeft, bijvoorbeeld te grote snelheden, waardoor hufterig gedrag plaatsvindt, moeten door handhaving worden aangepakt. Ik verzoek de minister dan ook om het hufterige gedrag van een aantal snorfietzers aan te pakken en ervoor te zorgen dat de overige snorfietzers gewoon op het fietspad mogen rijden.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Voorzitter. Ieder verkeersslachtoffer is er een te veel. Onder dit motto vind ik het een heel goede zaak om vandaag met twee bewindslieden te mogen spreken over verkeersveiligheid. De SGP waardeert het dat minister Opstelten uitvoering geeft aan onze motie over verkeersboetes. De hoofdlijnen van die uitvoering steunen we ook: geen algehele verhoging van 20%, maar veel meer gerichte verhoging voor echt asociaal gedrag in het verkeer en gevaarlijk gedrag in woonwijken.

De echte hardrijder moet aangepakt worden, niet Bas of Willy die per ongeluk drie kilometer te hard rijdt.

Ik heb wel enkele vragen. Het lijkt erop dat de richtlijnen niet aangescherpt zijn voor rijden onder invloed. Ik zou graag van de minister willen weten waarom niet, mede gegeven alle inbreng tot nu toe. Juist bij delicten waarbij alcohol in het spel is, moet stevig worden opgetreden.

Over de 30 kilometerzones is veel discussie. De boetes voor overtredingen in die zones gaan hard omhoog. Wij hebben begrepen dat er een richtlijn van het OM is die stelt dat de politie in het algemeen niet eens in deze zones mag controleren omdat de wegvakken vaak zo zijn ingericht dat ze uitlokken tot veel sneller rijgedrag. Klopt dit? Wat gaat de minister doen om te voorkomen dat gemeenten te gemakkelijk een weg tot 30 kilometerzone verklaren, waardoor ze dergelijk gedrag eigenlijk uitlokken? Verhoging van de boete is mooi, maar dan moet er ook gehandhaafd worden.

Voor lichtere overtredingen wordt er volgens de brief van de minister geen rekening gehouden met recidive. Wil de minister daar nog eens goed naar kijken? Is het niet mogelijk om recidive ook mee te nemen in de regeling voor standaardboetes?

Van diverse kanten krijgen we te horen dat bij de vorming van de Nationale Politie geen duidelijke plaats wordt gegeven aan de verkeerspolitie. In het belang van de verkeersveiligheid vragen wij om die positie ook in het nieuwe bestel duidelijk te verankeren. Hoe gaat dit gebeuren?

De afgelopen jaren heeft de SGP meermalen gevraagd in hoeverre wij onze kennis over verkeersveiligheid, die gelukkig groot is en tot goede resultaten leidt, kunnen exporteren naar andere landen en als het even kan zelfs vermarkten. Juist in China en Afrika kan door kennisexport enorm veel worden verbeterd. Wereldwijd komen meer dan een miljoen mensen om door verkeersongevallen en zijn er meer dan 50 miljoen gewonden. Van die ongevallen vindt 90% plaats in ontwikkelingslanden. Hier zit dus ook een dimensie van ontwikkelingssamenwerking aan. In Nederland is veel kennis op dit gebied; meerdere instituten houden zich ermee bezig. Ik vraag de minister of er een extra stap kan worden gezet om te komen tot een bundeling van kracht en expertise. De minister kan daarin een aanjagende en faciliterende rol spelen om de internationale kennisdeling te bewerkstelligen en de gidsfunctie van Nederland op het gebied van verkeersveiligheid te waarborgen. Het geld hoeft wat ons betreft niet alleen uit I en M-potjes te komen. Er kan ook worden nagedacht over ontwikkelingssamenwerkingspotjes, want de ontwikkelingslanden hebben hier een groot belang bij. Ik zou dit punt graag hoog op de agenda van de minister zien. Kan zij aangeven welke prioriteiten zij stelt voor de komende tijd? Twee jaar geleden is hierover wel een brief verschenen waarin allerlei initiatieven werden aangekondigd, maar ik hoor graag van de minister wat daaruit is gekomen. Ik krijg bijvoorbeeld graag een update over publiek-private initiatieven en over vermarkting. Verbonden hieraan is de discussie over de SWOV, die door velen al is aangehaald. Ik denk dat we moeten constateren dat er bijna Kamerbrede steun is voor het korten op de bezuiniging. Ook de SGP steunt het verzoek om daarop te korten. Wat ons betreft geldt hetzelfde voor de bezuiniging op VVN. Ik vraag de minister om hier nog eens goed naar te kijken, want de bezuiniging is wel erg rigoureuus. Wij zijn bang dat we met deze bezuiniging feitelijk deze instituten om zeep helpen en de opgebouwde expertise verkwanselen. Het is onmogelijk om in deze mate alternatieve financiering te vinden. Wij vinden een bezuiniging van 15% tot 20% acceptabel, maar meer bezuinigen leidt tot kwaliteitsverlies. Wij hebben overwogen om hierover een motie in te dienen, maar ik denk dat velen dat hebben gedaan en we zien dus wel hoe het loopt. In elk geval is dit belangrijk genoeg om er aandacht aan te besteden.

De SGP pleit voor meer oog voor blinden in het verkeer. Wij vinden dit onderwerp een ondergeschoven kind. Uit recent onderzoek van KNGF

Geleidehonden blijkt dat in het verkeer slecht rekening wordt gehouden met blinde personen. Zo negeert ruim 50% van de verkeersdeelnemers een uitgestoken witte blindenstok en maar liefst 90% van de blinden of slechtzienden heeft wel eens bijna een ongeluk gehad bij het gebruik van die witte stok. Ik hoor graag welk beleid de minister op dit onderdeel voert. Hoe kunnen verkeersdeelnemers beter bewust worden gemaakt van blinden in het verkeersbeeld?

Tot slot, in de marge van dit debat: ik heb begrepen dat Nederlandse vervoerders praktisch zijn afgesneden van een Duitse proef met extra lange vrachtwagencombinaties (Izv's of ecombi's). De meest belangrijke routes voor Nederlandse combinaties zijn geblokkeerd doordat cruciale deelstaten niet meewerken. Wat betekent dit voor de Nederlandse transportsector en hoe valt dit te doorbreken?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Bij een overleg als dit krijg je bijna altijd een soort boodschappenlijstjes met verkeersveiligheidsonderwerpen. Dat vind ik heel terecht, maar het zijn wel heel veel punten. Het zijn geen kleine punten, want ze zijn allemaal belangrijk, maar het valt me altijd op dat het allemaal wat ingewikkelder wordt wanneer we spreken over zaken als 130 km/u rijden of het puntenrijbewijs, waar ik zo nog op terugkom. Het gaat echter wel om alle verkeersdeelnemers: niet alleen om de mensen die in de auto zitten, maar ook om voetgangers en fietsers. Die zijn over het algemeen een stuk kwetsbaarder in het verkeer, maar krijgen minder aandacht dan de automobilist, terwijl alle verkeersdeelnemers ons even lief zijn. Laat ik meteen zeggen dat wij de bezuiniging op de SWOV en VVN niet zo'n goed idee vinden. Gelukkig wordt die visie Kamerbreed gedeeld.

Ik begin met de snorscooters, zoals ik ze bijna zou willen noemen, op de rijbaan. Tussen 2005 en 2009 is de verkoop van scooters verdubbeld. In diezelfde periode nam het aantal ongevallen met scooters toe met 87% tot 9800 per jaar. Er werden juist veel minder brommers verkocht. Kennelijk wordt rijden zonder helm steeds populairder, met alle gevolgen van dien, waarbij aangemerkt dient te worden dat ook fietsers steeds vaker bij ongelukken met scooters betrokken raken. Dat is niet gek, want het is vaak dringen op de fietspaden, vooral in de stad. In deze nieuwe cijfers zie ik des te meer aanleiding om mijn pleidooi te herhalen dat het beter zou zijn als alle scooters van het fietspad naar de rijbaan verhuisden. De minister heeft ons het advies gestuurd dat de Dienst Verkeer en Scheepvaart over deze kwestie heeft opgesteld en daarin staat een behartigenswaardige aanbeveling, namelijk dat er gezien de verschillen in ontwikkeling van het snorfietsgebruik, bijvoorbeeld wegens de sterke stijging in Amsterdam, wat voor te zeggen valt om de afweging om de snorfiets naar de rijbaan te delegeren, decentraal te maken. Vervolgens wordt geconstateerd dat gemeenten de mogelijkheid eigenlijk al hebben om hierover zelf te beslissen en wordt gesuggereerd om de minister nauw betrokken te laten zijn als een gemeente voor een grootschalige proef zou kiezen.

Die aanpak zal de minister aanspreken, kan ik mij zo voorstellen. Een landelijke regeling is haar een brug te ver, maar zij heeft zich op menig terrein warm voorstander van decentralisatie getoond. Gemeenten kunnen heel goed beslissen wat goed voor hen is. Nu heeft de gemeenteraad van Amsterdam zich uitgesproken voor een grootschalige pilot. Heeft de stad de ruimte om die uit te voeren, als het aan de minister ligt? Is de minister bereid om er waar nodig aan mee te werken, zodat er geleerd kan worden van de ervaringen? Zo stelt het advies van het ministerie terecht dat scooterrijders op de rijbaan kwetsbaarder zijn. Dat is logisch; als je in botsing komt met een auto, ben je slechter af dan wanneer je tegen een fietser of een lantaarnpaal aanrijdt. Daarom is het belangrijk dat Amsterdam bij een proef de mogelijkheid krijgt om het dragen van een helm verplicht te stellen voor alle snorfietsers, anders dan nu is voorgeschreven. Deelt de minister mijn zorg op dit punt? Is zij bereid

Amsterdam te helpen om deze randvoorwaarde te realiseren? Ik heb begrepen dat hierover in Amsterdam inmiddels een motie is aangenomen. Ook de Amsterdamse wethouder die over deze kwesties gaat, is enthousiast.

Ik kom bij de apk voor scooters. De minister maakt zich met één zin af van het advies van haar eigen dienst en de wens van bijvoorbeeld RAI Vereniging en BOVAG om een apk op snorfietsen in te voeren. Ze zegt dat die te fraudegevoelig is en dat die geld kost. Daarmee zou je ook de apk voor auto's kunnen afsilveren. Waar ligt volgens de minister het principiële verschil tussen beide? Waarom is een check van de milieuprestatie en de veiligheid bij een brom- of snorfiets minder urgent dan bij een auto?

De minister is groot fan van lange en zware vrachtwagens, in gewoon Nederlands «bakbeesten». Ik maak mij grote zorgen over het gemak waarmee wordt aangenomen dat die grote wagens geen gevolgen zullen hebben voor de verkeersveiligheid en het milieu. De populaire redenering is dat het milieu erbij gebaat zou zijn als je in één keer meer lading kunt meenemen, maar wat altijd over het hoofd wordt gezien, is dat de kostprijs van transport dan ook daalt, waarmee een ongewenste verschuiving optreedt van spoor en water naar de weg. Daar wringt de schoen, want water en spoor scoren veel beter op milieugebied. Ik heb mijn licht eens opgestoken bij de wetenschappers van de SWOV en zij bevestigen mijn vrees. Zij beamen dat de verkeersveiligheid zal verslechteren indien bestaande vrachten over spoor en water door IZV's zouden worden ingenomen. Heeft de minister zicht op de mate waarin deze verschuiving zich voordoet? De SWOV waarschuwt desgevraagd ook dat gemeentelijk ontheffingsbeleid streng moet blijven, zodat die grote vrachtwagens geweerd kunnen worden, vanwege een gebrek aan aparte voorzieningen voor fietsers. Ook VVN dringt daarop aan. Hoe houdt de minister hier grip op?

Tot slot heb ik nog een korte opmerking over het puntenrijbewijs. De voorstellen waar het kabinet nu mee komt, vindt de GroenLinks-fractie maar slappe hap. Wij vragen ons af of de voorstellen politiek gestuurd zijn in plaats van gericht op verkeersveiligheid. Wij zouden veel verder willen gaan en het puntenrijbewijs in principe ook voor asociaal gedrag voor alle weggebruikers willen invoeren.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben verbaasd, bijna verbijsterd door het verhaal van mevrouw Van Gent over de ecocombi's. Met die grote, lange voertuigen wordt het aantal ritten en het uiteindelijke verbruik, in vergelijking met de omvang van de lading, met vele tientallen procenten teruggedrongen. Met een binnenvaartschip kun je niet overal komen; dat wist mevrouw Van Gent natuurlijk nog niet. Begrijp ik nu goed dat mevrouw Van Gent de ecocombi's wil verbieden en dat een groot aantal extra verkeersbewegingen en veel meer CO₂-uitstoot door een hoger dieselverbruik voor GroenLinks geen probleem vormen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Je plakt er het woord eco op en dan is het allemaal goed; dat is wel heel doorzichtig. Ik heb de minister een aantal indringende vragen gesteld, mede op basis van nieuwe informatie. Ik wil niets verbieden, maar ik wil het gebruik van IZV's wel zwaar ontmoedigen. Wij vinden dit geen goede ontwikkeling; er zitten veel haken en ogen aan.

Voorzitter: De Rouwe

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. We spreken vandaag over een belangrijk onderwerp. Door de jaren heen was het de Kamer een eer en genoeg om zich over partijgrenzen heen in te spannen om het aantal slachtoffers in het verkeer zo laag mogelijk te houden. We zijn ook altijd

blij geweest als de dalende trend in de cijfers doorzette, hoewel elk slachtoffer er een te veel is. Ik zou die daling graag willen vasthouden. Mijn fractie maakt zich wel wat zorgen. Onvermijdelijke bezuinigingen zouden nu ook gevolgen kunnen gaan krijgen voor ons verkeersveiligheidsbeleid. De bezuinigingen op organisaties die zich daarvoor sterk maken, zijn al genoemd. Mijn fractie heeft ook grote moeite met die bezuinigingen. Verder denk ik aan bezuinigingen bij de gemeenten, die verantwoordelijk zijn voor het fietsbeleid. Fietsers vormen een heel kwetsbare groep in het verkeer. Ik denk ook aan scholen, die de verkeerseducatie op een lager pitje zijn gaan zetten omdat ze met bezuinigingen worden geconfronteerd. Daarnaast denk ik aan de politie, die het registreren van gewonden en dergelijke niet als kerntaak ziet, waardoor niet alle cijfers bekend zijn. Ik vraag hier toch nadrukkelijk aandacht voor. Ik zou het erg vinden als noodzakelijke bezuinigingen op een verkeerde plek terechtkomen en we volgend jaar met cijfers geconfronteerd worden die toch een stuk erger zijn dan de huidige cijfers.

De registratie van gewonden is een lastige kwestie. We weten dat de verzekeringsmaatschappijen wel redelijke cijfers hebben. Ik vraag de minister om te kijken of die cijfers openbaar kunnen worden gemaakt. We kunnen ze dan ook gebruiken voor het maken van goede keuzes op dit gebied.

De verkeerseducatie komt op een lager pitje te staan bij scholen, maar het is wel belangrijk dat we ons op ouderen richten. Terecht is aangegeven dat dit een speerpunt is, maar het is ook belangrijk om de beginnende fietser op een goede manier te begeleiden. Ik wil dat onder de aandacht van de minister brengen.

Mijn fractie aarzelt of de verhoging van de leeftijd voor de rijbewijskeuring een verstandige keuze is. Zo'n keuring is voor iedereen een nieuw moment om na te denken over de vraag: wat is wijsheid in mijn situatie? Wij willen veel meer gericht kijken of we die keuringen niet soepeler kunnen laten verlopen. Ik heb daarover Kamervragen gesteld, omdat mensen daar soms grote problemen mee hebben. Ze melden zich bijvoorbeeld keurig op tijd aan, maar moeten vervolgens wel heel erg lang wachten op de medisch specialist. Ze kunnen dan een tijd lang hun rijbewijs niet gebruiken omdat de vervaldatum is verstreken. Dat moet worden aangepakt. Er zijn ook mensen die zich al heel vroeg aanmelden en verrassend snel worden geholpen, maar dan gaat hun nieuwe rijbewijs al veel eerder in. Je zou eigenlijk verwachten dat dit met ingang van de vervaldatum gebeurt. Nu worden deze mensen op termijn op extra kosten gejaagd. Ik vond de antwoorden op de schriftelijke vragen niet heel erg overtuigend. Ik vraag de minister toch een extra slag te maken. Op dit punt is volgens mij winst te boeken, ook als het gaat om verkeersveiligheid.

Ik ben blij met de uitvoering van een motie die ik samen met collega De Rouwe heb opgesteld over het doorgeven van mededelingen van de politie over overtredingen en dergelijke aan het CBR. Dat gebeurt nu handmatig; daar is dus nog papier bij betrokken. Het zou mooi zijn als dit ook digitaal kan gebeuren. Ik vraag de minister om zich daarvoor in te zetten en om te monitoren, opdat we uiteindelijk wel die 100%-melding krijgen.

In de Kamer heb ik eerder aandacht gevraagd voor de 30 kilometerzones. Collega Aptroot zei indertijd: dit is niet helemaal het goede moment. Dit AO over verkeersveiligheid is wel het moment. Ik wil uiteindelijk heel harde sancties hebben, met inname van het rijbewijs als mensen zich echt te buiten gaan in de 30 kilometerzones. Nu gaan de boetes en dergelijke wel wat omhoog, maar ik wil ook een visie van het kabinet hebben op de inname van rijbewijzen. Dat hoeft niet direct, maar ik wil dit onderwerp wel terug laten komen in de Kamer.

We hebben de afgelopen tijd veel gesproken over landbouwtrekkers. Ik ga daar niet veel meer over zeggen. Ik wil de discussie niet overdoen.

Ondertussen heeft Transport en Logistiek Nederland opnieuw duidelijk gemaakt hoe ernstig de situatie is. De minister heeft nog geen uitgebreide reactie gegeven op het rapport van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid. Wat is er nog nodig om hierover toch een keer een verstandig besluit te nemen? Misschien stel ik een retorische vraag, maar ik wil dit punt wel genoemd hebben.

Er is veel gezegd over scootmobielen. De minister wil geen verplichte achteruitkijkspiegels. Misschien snap ik dat een klein beetje in algemene zin. Maar waarom zouden we dit in de toekomst niet voor nieuwe scootmobielen verplicht stellen? Dan kun je op termijn werken aan een extra stukje verkeersveiligheid.

Tot slot kom ik op de ambulances. Ik heb vragen gesteld over de B-ritten, die niet over de vluchtstroken mogen. De minister antwoordde dat zij niet van plan is dat wel toe te staan. Ik vind dat jammer, want ik denk dat er wel mogelijkheden voor zijn en dat het niet noodzakelijk is om zo rigide te zijn. Voor de mensen die vervoerd worden, is het echt heel vervelend als ze in files terecht komen en als iedere keer weer wordt opgetrokken, gestopt en dergelijke. Het gaat bijvoorbeeld om kankerpatiënten die voor bestraling naar het ziekenhuis moeten. Deze situatie kunnen we voorkomen, maar de minister wil dat niet. Ik ben door de vakgroep van ambulancechauffeurs uitgenodigd om een keer zelf zo'n ritje mee te maken. Ik wil de minister uitnodigen om mee te gaan. We gaan dan gestrekt achterin en zullen zo'n rit zelf ervaren. Er wordt gevraagd of dat samen kan. Nee, dat kan niet. Er ligt altijd één persoon in de auto. Misschien leidt de ervaring tot een heroverweging van de antwoorden die ik heb gekregen. Ik vind ze toch teleurstellend. Als beide ministers meewillen, is er vast nog wel een extra wagen te regelen.

De **voorzitter**: Dat was keurig binnen de zes minuten.

Voorzitter: Slob

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. In algemene zin is de discussie over verkeersveiligheid met de commissies altijd lastig. Aan de ene kant hebben wij positieve cijfers, waaruit blijkt dat het aantal verkeersdoden omlaag gaat. Aan de andere kant beseffen we iedere keer dat elke dode er één te veel is en dat we goed moeten kijken hoe we het aantal verkeersdoden steeds verder terug kunnen brengen. Ook het aantal gewonden is voor ons een heel belangrijk element. Ik zal straks wat verder ingaan op de stijging van dit aantal. Ondanks het feit dat we daar met zijn allen wat aan willen doen, moeten we ook kijken of de maatregelen die we daarvoor willen inzetten, in verhouding zijn tot het probleem dat we moeten oplossen. We moeten vandaag ook discussie voeren over de vraag: hoever ga je om bepaalde zaken uit te bannen? Ik begin in algemene zin over het puntenrijbewijs. Daarna zal ik via het onderwerp korting de vragen beantwoorden over alle verschillende vormen van vervoer: scooters, auto's, LZV's, fietsers enzovoorts. Tot slot zal ik een aantal andere onderwerpen aan de orde stellen. Leuk aan deze commissievergadering is dat het overal over gaat en dat we bijna het hele land rondgaan op het gebied van vervoersmodaliteiten.

De meeste fracties hebben gevraagd waarom we het puntenrijbewijs op deze manier hebben ingestoken en waarom we niet verder zijn gegaan dan de huidige uitbreiding. We hebben het rijbewijshuis helemaal doorgelicht. We zijn tot de conclusie gekomen dat het huidige systeem zeer complex is en dat uitbreiding met snelheidsovertreding, naast uitbreiding met drugs, dat nog verder compliceert. Dat leidt tot nieuwe samenloop en daarmee tot nieuwe bureaucratie. Uitbreiding met drugs hebben we nu wel expliciet geïntroduceerd naar aanleiding van een motie. Uiteindelijk is het onze keuze geweest om de uitbreiding met snelheidsuitvoering niet te willen, omdat bestuurders dan op basis van

bijvoorbeeld zowel de beginnersregeling als de recidiveregeling hun rijbewijs kunnen kwijtraken en tegelijkertijd ook nog naar een cursus kunnen worden gestuurd. Dat leidt tot verwarrende en ineffectieve ingrepen door de overheid. Daarom hebben we gekozen voor een puntenstelsel dat heel specifiek is voor alcohol en drugs, dus voor de meest ingrijpende overtredingen. Tegelijkertijd hebben we ervoor gekozen een versterking aan te brengen in het corrigeren van beginners door van drie naar twee punten te gaan. Dit is in lijn met de motie van de Kamer. We hebben alleen besloten het onderdeel snelheidsovertreding eruit te laten vanwege de complexiteit. Dat betekent niet dat wij dit geen belangrijke overtreding vinden. Sterker nog, de minister van V en J heeft aangekondigd dat het OM bij recidive steeds zwaardere straffen zal eisen en dat zeer forse boetes en rijontzeggingen zullen worden opgelegd. Ik denk dat we daarmee ook dat gat hebben opgevuld.

De vraag is gesteld wat een administratieve last is en of ik dat niet belangrijk genoeg vind. Ik wil de commissie op een paar elementen wijzen. De SWOV heeft onderzoek gedaan naar het puntenrijbewijs en heeft gemeld dat een generiek puntenrijbewijs op langere termijn geen effect heeft. Er zal even op korte termijn effect zijn, maar niet op langere termijn. De leden moeten beseffen dat bijvoorbeeld in Duitsland, waar ze dit model hanteren, een paar honderd mensen, ongeveer 600 tot 700 mensen, bezig zijn om dit werkelijk uit te voeren. Het is een heel erg complex en arbeidsintensief traject. Dan is de vraag wat precies het effect is dat je ermee bereikt. Ik denk dat de zwaardere boetes en zwaardere straffen die nu zullen worden ingezet door de minister van Veiligheid en Justitie, een net zo effectieve maatregel zal zijn. Deze maatregel leidt niet tot een systeem waarbij iedereen continu in een soort administratieve molen komt te zitten. We willen ons dus specifiek richten op groepen zoals gebruikers van drugs en alcohol en daarmee maatwerk leveren. Het gerichte beleid heeft dan ook de voorkeur van ons beiden.

Ik kom op een aantal elementen die daarmee samenhangen. De heer De Rouwe vroeg wanneer het alcoholslot wordt ingevoerd. Er zijn nu nog geen goedgekeurde sloten. De fabrikanten zijn heel hard bezig en boeken vooruitgang. Op 1 oktober weet ik of er een goedgekeurd slot is. Tegelijkertijd moeten de uitvoeringsorganisaties de finale testen van de aangepaste ICT uitvoeren. Dat is noodzakelijk, want je moet natuurlijk weten of alles goed werkt. Ik weet dus pas per 1 oktober of ik 1 november, de datum die we hebben afgesproken, zal halen. Als het niet 1 november is, dan is het altijd meteen 1 februari, omdat op 1 januari heel veel systemen worden omgeschakeld en dat is te complex. Na 1 oktober kan ik dat laten weten.

Ook is gevraagd wanneer de uitbreiding van de recidiveregeling met drugsdelicten ingaat. De planning is om eind dit jaar een wetsvoorstel tot uitbreiding van de recidiveregeling klaar te hebben en aan te bieden aan de ministerraad. Daarna gaat dat het gewone wetgevingstraject in. Ik kan nooit precies zeggen wanneer de Raad van State advies uitbrengt en wanneer het debat met de Tweede en Eerste Kamer tot een einde is gekomen. We staan met elkaar aan de lat, dus als we proberen om dat zo snel mogelijk te doen, moet het daarna snel kunnen.

Ik heb het algemene systeem dat overal achter zit besproken. Ik wil nu ingaan op de korting op de SWOV en VVN. Alle Kamerleden hebben hier iets over gezegd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb toch nog een vraag over het puntenrijbewijs. In het voorjaar hebben we daar in de Kamer een discussie over gevoerd naar aanleiding van een uitgelekt stuk van het Openbaar Ministerie, dat toch erg voor het puntenrijbewijs was. Kan de minister mij uitleggen waarom leeftijd relevant is als het gaat om de consequenties voor je rijbewijs bij alcohol en drugs. Wat maakt dat uit? Als iemand ouder is, dan is het toch net zo asociaal en gevaarlijk als hij

zich onder invloed op de weg begeeft? Daar wordt nu onderscheid in gemaakt. Administratievelastendruk lijkt mij dan ook vrij ingewikkeld.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw Van Gent vroeg naar het onderscheid tussen jongeren en de rest. Voor alcohol en drugs geldt geen leeftijdsbeperking. Dat is voor iedereen hetzelfde. Als je daar een overtreding op begaat, zul je daarop worden aangesproken. Wellicht doelt mevrouw Van Gent op het aparte puntenrijbewijs voor beginners. Jongeren hebben een hoger risico bij alcoholgebruik dan ouderen. Daarom hebben we in het verleden de alcohollimiet van 0,2 promille specifiek voor jongeren ingevoerd, net zoals we hun ook sneller het rijbewijs afnemen als ze overtredingen begaan. Dat risico is bij jongeren nu eenmaal groter dan bij ouderen. De reden hiervoor is hun onervarenheid in combinatie met een verminderd reactievermogen op het moment dat ze te veel alcohol op hebben.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vraag mij toch af of de administratievelastendruk of politieke achtergronden niet de doorslag hebben gegeven in plaats van de verkeersveiligheid. Daarvoor zou het beter zijn een puntenrijbewijs voor iedereen in te voeren, inclusief het asociale gedrag en te hard rijden. In Duitsland werkt dat op zich goed. De vergelijking met de administratievelastendruk in Duitsland is een beetje raar, want het gaat daar om veel grotere aantallen. Ik wil dat dit nader onderbouwd wordt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De politieke overweging bij de minister van V en J en mij is nu juist om iedereen die overtreedt zo streng mogelijk aan te pakken en dat op de juiste manier te doen. De vraag is welke methode je daarvoor gebruikt. Het puntenrijbewijs is voor sommige doelgroepen een goede methode, maar het is uiteindelijk niet effectief om dat in brede zin toe te passen. Wat ik zojuist zei, wordt ook door de SWOV ondersteund. We hebben naar de Duitse collega's gekeken, juist vanwege het feit dat ook anderen daarop hebben gewezen. Duitsland is onveiliger dan Nederland; de verkeersveiligheid staat er slechter voor, ook met het algemene puntensysteem. Ik heb gewezen op alle rompslomp die bij het systeem hoort. Wij hebben juist gezegd: laten we proberen om de verkeersovertreders op een andere manier lik op stuk te geven, door heel direct de boetes te verhogen en bij recidive steeds zwaardere straffen in te zetten. Daarmee hebben we de lacune in het overallpuntenrijbewijs opgevuld. We hebben wel geluisterd naar de wens van de Kamer om alle overtreeders – de Kamerleden spreken vaak van hufters – aan te pakken. Wij zullen dit alleen op een andere manier vormgeven, waarbij we het wel doen, maar met minder kosten en minder rompslop, en waarbij we sneller kunnen ingrijpen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Over het doel verschillen wij niet van mening, over de methode wel. De minister zegt dat zij precies weet hoeveel mensen in Duitsland betrokken zijn bij de bureaucratie van het puntenrijbewijs, namelijk 700. Weet zij ook hoeveel mensen in Nederland betrokken zijn bij het beginnersrijbewijs?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daar kom ik zo op terug.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat hoor ik dan graag. Het is kennelijk niet bureaucratisch dat wij een beginnersrijbewijs hebben, maar wel om het puntenrijbewijs door te trekken naar anderen. Zou de minister daarop kunnen ingaan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het puntenrijbewijs kent een systeem van optellen en aftrekken. Bij het door ons gehanteerde

systeem van het beginnersrijbewijs trekken we alleen af. Het is anders dan het Duitse systeem. Ik weet niet precies hoeveel mensen met het beginnersrijbewijs bezig zijn, maar dat zal ik navragen. Als je in Duitsland wat goed doet, verdien je je rijbewijs weer een beetje terug. Als je vervolgens iets slecht doet, gaat er weer wat vanaf. Dat moet allemaal bijgehouden worden. Het beginnersrijbewijs is al in een veel eerdere fase tot stand gekomen, dus de discussie daarover kent de Kamer wellicht beter dan ik. Ik weet wel dat indertijd is gezegd dat jongeren meer risico lopen vanwege hun onervarenheid en vanwege het feit dat zij, soms uit stoerdoenerij, het een en ander nog wel eens niet helemaal nauw willen nemen en daarmee anderen in gevaar brengen. Zij moeten goed weten dat zij worden gestraft als zij dat soort dingen doen. Dat is de reden dat het beginnersrijbewijs ooit is ingevoerd. De Kamer heeft daarna gezegd dat zij daar tevreden over is en per motie gevraagd om dat verder uit te breiden. Dat doen wij hierbij door het verder uit te breiden met drugsdelicten. Het was al verder uitgebreid met alcoholdelicten. Wij kiezen alleen voor de overige delicten, de snelheidsdelicten, voor een ander systeem, omdat je daarmee eigenlijk hetzelfde doel kunt behalen op een manier die makkelijker is en minder rompslomp met zich brengt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mijn vraag was ...

De **voorzitter**: De voorzitter gaat over de orde. U hebt een eerste vraag gesteld, die nog niet is beantwoord. Nu gaat u vervolgvragen stellen; dat is wel wat ingewikkeld. De minister komt er straks nog op terug. Ik geef u de ruimte om straks, nadat de minister antwoord heeft gegeven, een vervolgvraag te stellen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Prima, maar tot op heden is de door mij gestelde vraag niet beantwoord.

De **voorzitter**: U krijgt nog een uitgebreider antwoord.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb goed naar de minister geluisterd. Toch constateer ik dat de bezwaren die de minister noemt inzake de administratieve rompslomp, ook moeten gelden voor drugs- en alcoholdelicten, want die moeten ook allemaal bijgehouden worden. Ik snap niet waarom je dat systeem niet heel eenvoudig kunt uitbreiden met overige overtredingen, waar heel veel mensen last van hebben. Bumperklevers, notoire hardrijders: dat zijn de hufters op de weg en die moeten worden aangepakt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Bij alcohol en drugs gaat het om kleine groepen die overtredingen begaan. Je kunt die groep mensen relatief makkelijk volgen. Snelheid overtreden of bumperkleven doet bijna heel Nederland, een aantal mensen uitgezonderd. Daarmee wordt het puntenrijbewijs een veel intensiever systeem. Nogmaals, ik kijk niet alleen naar de administratieve rompslomp, maar ook naar de effecten bij buurlanden. De SWOV heeft duidelijk gemaakt dat een generiek systeem geen effect heeft en dat de verkeersveiligheid in Duitsland uiteindelijk veel slechter is dan bij ons. Het generieke systeem heeft daar niet geleid tot de verbetering die wij zoeken. De Kamer, de minister van V en J en ik willen op een ander manier invulling geven aan het puntenrijbewijs.

De **voorzitter**: De minister gaat verder met de kortingen op de SWOV en VVN.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Alle Kamerleden maken zich zorgen over de kortingen op de SWOV en VVN. Sommigen

hebben zich zelfs in sterkere bewoordingen daarover uitgesproken. Dit onderwerp is heel complex. Er moet worden bezuinigd. Het kabinet heeft de enorme opgave om te bezuinigen. Dat doen wij niet omdat we vinden dat allerlei dingen minder moeten gebeuren, maar vooral omdat wij met 18 mld. aan bezuinigingen uiteindelijk de rente op de staatsschuld enorm omlaag kunnen brengen. We betalen nu 100 mln. aan rente per dag; dat is echt extreem. Als we dat blijven doen, kunnen we in de toekomst vervolgens niets meer doen. Deze uitleg was even voor het brede kader. Er moet dus worden bezuinigd. Dat heeft voor iedereen gevolgen. Bij sommige punten in de begroting van I en M kun je zien dat het ministerie bijna alle subsidies die worden gegeven, ook werkelijk moet schrappen. De Stichting Milieukeur is bijvoorbeeld voor 50% gekort en kan alleen nog haar wettelijke taken uitvoeren. Complete subsidieregelingen zijn afgeschaft, zoals de subsidieregeling voor maatschappelijke organisaties en voor delen van Milieudefensie. Er zijn een paar structurele subsidies overgebleven. De Fietsersbond, VVN en de SWOV zijn voor mij juist heel belangrijk. Daarom heb ik die organisaties minder gekort dan andere. Ik begrijp dat de Kamer het nog steeds een heel forse korting vindt, maar ik heb deze clubs juist minder gekort dan andere. Ze zijn daarvan allemaal vroegtijdig op de hoogte gesteld. Het gaat om een oplopende korting, beginnend met 12,5% in 2013. Natuurlijk hebben we bekeken of we ook andere geldstromen kunnen aanboren, maar we moeten op het ministerie ook ongelooflijk veel efficiencykortingen doorvoeren, het aantal fte's verminderen en noem maar op. Er zijn dus geen potjes meer over waarmee we dat soort dingen kunnen doen. Nogmaals, voor mij zijn de SWOV en VVN heel belangrijke organisaties.

De SWOV heeft een goede bekendheid en wordt gewaardeerd. Zij is voor 100% afhankelijk van rijksoverheidssubsidie. Wellicht dat gemeenten kunnen bijdragen, maar ik weet dat zij het ook lastig hebben. Een deel van de verkeersproblematiek gaat nu wat meer lokaal worden. Subsidies kunnen ook uit een andere hoek komen, dus andere geldstromen en niet alleen rijkssubsidie.

Veilig Verkeer Nederland is ook een heel belangrijke organisatie.

Overigens heb ik daarmee een gesprek na dit overleg. Deze organisatie is veel minder afhankelijk van rijkssubsidies. Ze heeft al veel meer andere geldstromen binnengekrepen en is minder afhankelijk van ons geworden. Ik besef echter dat de subsidiekorting een fors effect heeft op de organisaties. Ik geef ze dus wel tijd, maar uiteindelijk heeft het een fors effect. Ik denk overigens dat zij hun taken kunnen uitvoeren, maar dat zij ook op zoek moeten naar andere budgetten.

Uiteindelijk moet de Kamer het totaalplaatje bekijken, dus ook de andere subsidies. Dat staat in de begroting die al is gedrukt en die binnenkort aan de Kamer wordt gepresenteerd. De leden vragen nu specifiek om de subsidie aan de SWOV en VVN, maar de begroting van I en M is breder dan alleen verkeersveiligheid. De Kamer zal deze in totaal moeten bekijken. Ik hoor in ieder geval duidelijk het signaal van de Kamer. Ik merk bij de begrotingsbehandeling wel of de Kamer daarop zal amenderen of niet.

De heer **Verhoeven** (D66): De minister schetst niet geheel onterecht het brede plaatje van de grote bezuinigingen; die zien wij ook. Ik zie een iets kleiner totaalplaatje op het gebied van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Hoeveel centimeter extra asfalt moet je minder aanleggen om de bezuinigingen op deze twee organisaties, waarvan iedereen de belangrijkheid onderschrijft, van tafel te krijgen? Dat wil ik weten; dat helpt ons ook bij het maken van een amendement. Dit is namelijk precies waar het om gaat.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is heel goed dat de heer Verhoeven dat vraagt. Wij krijgen heel specifieke bezuinigingen

mee, op begrotingshoofdstukken en op artikelen. In het regeerakkoord hebben we ook een bezuiniging op subsidies meegekregen, dus die kan alleen maar binnen het artikel subsidies worden vormgegeven. Het infrafonds is afgesloten van de bezuinigingen, want dit heeft andere bezuinigingen gehad. Ook bijvoorbeeld hoofdstuk XII van het voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft weer andere bezuinigingen gehad. Alle artikelen kennen aparte bezuinigingen. Het is geen permeabel systeem.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Dat vind ik een interessant antwoord. Ik heb begrepen dat het regeerakkoord een zeer belangrijk document is, maar geen wet van Meden en Perzen. Het is niet zo dat je dit nooit meer kan veranderen. Ik voel hier achter de tafel de unanimitéit van het belang van deze organisaties en ik vind de vraag van de heer Verhoeven nog steeds heel interessant, maar er zijn allerlei andere opties. Het heeft mijn voorkeur het binnen het begrotingshoofdstuk op te lossen, want dan blijf je zo dicht mogelijk bij de afspraken. Maar ik neem aan dat de ministerie heden te benutten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Dijkgraaf zegt het goed. Het regeerakkoord is leidend voor de ministers, maar de Kamer heeft haar eigen verantwoordelijkheid, zeker in het begrotingsdebat. Daarom heb ik ook gezegd dat ik dit voorstel heb gedaan en dat ik hiermee heb willen aantonen dat deze organisaties voor mij juist belangrijk zijn, want ze zijn minder zwaar gekort dan andere. Een van deze organisaties is buiten schot gebleven: TeamAlert, de jongerenorganisatie voor verkeer. Voor de overige is deze korting ingesteld. Ik roep de Kamer nogmaals op om het totaalplaatje van de subsidies te bekijken. Vervolgens kan zij zelf de afweging maken of zij het te veel vindt en of zij het ergens anders wil beleggen. Die ruimte is er altijd voor de Kamer. Ik denk zelf dat wij een reële korting hebben toegepast. Ik bespreek kort het onderwerp Flister, waar mevrouw Dijkma naar vroeg. Zij zei dat de commerciële omroepen niet willen meedoen, maar dat is voor mij niet de reden. In de brief die ik aan de Kamer heb gestuurd staat dat de commerciële niet meedoen, maar dat de publieke omroep wel wil; laten we dus als het kan zonder schadevergoeding starten. Uiteindelijk heeft de publieke omroep een brief gestuurd waarin staat dat hij niet mee wil doen. Ik heb naar aanleiding daarvan contact gehad met de indiener van de motie, de heer De Rouwe. Hij meldde dat hij nog in gesprek is met de publieke omroep en de commerciële omroepen. Ik wil het daar dan ook even bij laten. Ik heb met de indiener afgesproken om de motie even te laten liggen.

De heer **Aptroot** (VVD): Het zou goed zijn als er een systeem komt waarbij de hulpdiensten makkelijker doorgang krijgen. Ik heb enthousiast aandacht gevraagd voor BlauwBlauw, een ander systeem dan Flister, omdat ik vond dat in ieder geval alles moet worden getest. Maar zouden we de keuze niet aan de markt moeten overlaten in plaats van dat elke fractie haar eigen favoriete systeem heeft? Laten de ambulancediensten en de politie zelf maar bepalen wat ze willen binnen de huidige mogelijkheden. Klopt het dat de proef met Flister helaas mislukt is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het systeem BlauwBlauw, waar de heer Aptroot over spreekt, is nu al mogelijk. Daar heb je dus niets voor nodig. Daar kan de markt gewoon mee beginnen en naar mijn mening moet men dat ook doen. Over Flister heeft de Kamer een motie aangenomen; die motie voer ik uit. Ik heb daarom gezocht naar mogelijkheden. In die motie wordt gezegd dat een en ander zonder kosten moet kunnen, maar commerciële partijen

hebben al meteen gezegd daar forse schadeclaims tegenover te stellen. Om die reden heb ik er uiteindelijk voor gekozen met de publieke omroepen in zee te gaan. Hierover ontstond verwarring omdat ik eerst het signaal kreeg dat zij dit wel wilden en toen weer niet, maar nu hoop ik dat zij daar alsnog iets mee willen gaan doen. In ieder geval is afgesproken om dit in goed overleg aan de indiener te laten en later terug te komen op de mogelijkheden. Er zijn dus wel al systemen op de markt. Op een gegeven moment zal de commissie moeten bekijken of zij verschillende systemen naast elkaar wil hanteren of toch tot één systeem wil overgaan. Mevrouw Dijkma en de heer De Rouwe hebben mij gevraagd of landelijk geregeld kan worden dat verloskundigen over busbanen mogen rijden. De busbanen mogen op dit moment alleen door bussen en trams worden gebruikt. Dus ook al zetten anderen de sirenes aan, dan nog geldt dat alleen trams en bussen van de busbaan gebruik mogen maken. De wegbeheerders, de gemeenten, zijn in dezen bevoegd en kunnen ook nu al ontheffing verlenen aan andere categorieën weggebruikers. Sommige gemeenten doen dat ook; daar mogen bijvoorbeeld ook taxi's gebruiken van de busbanen. Dit kan dus niet via de wet worden geregeld; een landelijke regeling is daarom niet aan de orde. Wel kan ik in het bestuurlijk koepeloverleg (BKO) aan gemeenten vragen of zij daar eens naar willen kijken. Overigens moet voor het gebruik van de busbaan een speciale training worden gevolgd. De taxichauffeurs moeten immers ook leren hoe het is om op een busbaan te interacteren met bussen en trams. Anders kan dat levensgevaarlijke situaties opleveren, en wij zitten nu net in deze commissie om dat zo veel mogelijk te voorkomen.

Dan het inhaalverbod voor vrachtauto's en het verhogen van de maximumsnelheid. Ik vind het positief om te bekijken waar vrachtauto's werkelijk een onveilige situatie, opstopping of onduidelijkheid veroorzaken en of het inhaalverbod, dat wij op delen van de wegen al kennen, verder kan worden verbreed. Dat zal ik ook gaan doen. Ik onderzoek op dit moment de effecten van colonnevorming op de veiligheid en de doorstroming. Volgend jaar kom ik daarop terug. Voor de snelheidsvariant geldt hetzelfde: ook daarbij zal ik het effect op de veiligheid onderzoeken. Hoewel ik mij goed kan voorstellen dat een inhaalverbod een oplossing kan bieden, ben ik geen voorstander van het permanent invoeren van het inhaalverbod omdat er ook wegen zijn die voor inhalen breed genoeg zijn. Het is immers vreemd als op de rechterrijstrook één colonne vrachtauto's rijdt terwijl de andere strook of stroken leeg zijn. Waarschijnlijk leidt het ook tot agressief rijgedrag op die ene volle rechterrijbaan. Mensen worden daar immers toch wat kriegelig van. Ik ben er dus niet voor om het verbod permanent en overal in te voeren. Ik wil wel kijken naar de verschillende tijden. Dat kan ertoe leiden dat op sommige wegen op bepaalde tijden wel een verbod geldt, maar op andere tijden niet. Ik ben hierover dus op zichzelf positief, maar ik wil het niet altijd en overal. Dat is mijn hoofdboodschap.

Waarom kan de invoering van een medische keuring bij het bereiken van de 75-jarige leeftijd in plaats van bij het bereiken van de 70-jarige leeftijd niet sneller worden gerealiseerd? Eind dit jaar stuur ik het desbetreffende wetsvoorstel naar de Raad van State en de Kamer. Hoe snel het kan worden ingevoerd, is afhankelijk van de behandeling door de Raad van State, de Tweede Kamer en de Eerste Kamer. Eigenlijk is dit hetzelfde als bij de recidiveregeling, waarover ik zojuist sprak. Als wij allemaal proberen om het zo snel mogelijk te doen, komt het goed en kan het eerder worden geregeld.

Dan de 130 km per uur. Waarom hebben wij over de procedure tussen de ene en de andere brief tweeënhalve maand gedaan? Sommigen vroegen ook waarom wij het überhaupt willen. Laat ik even bij het begin beginnen. Ik ben hier samen met de minister van Veiligheid en Justitie mee gestart omdat de meerderheid van de Kamer de wens heeft uitgesproken bij de controle op 130 km per uur andere marges te laten gelden dan bij de

overige snelheidscontroles. De minister van Veiligheid en Justitie zal zo meteen wat dieper ingaan op de specifieke effecten. Ik proef bij sommigen enige verandering op dit punt. Ik heb dan ook graag dat de Kamer zich daarover duidelijk uitspreekt, zodat blijkt of het wel of niet wenselijk is. Ik zou zelf het liefst het systeem hebben dat wij overal hebben. Wij hebben deze aanpassing dus vooral op verzoek van de Kamer in beeld gebracht. Wat hebben wij in de tweeënhalve maand gedaan en zit er verschil tussen de ene en de andere brief? In de eerste brief hebben wij gezegd dat het mogelijk was, maar dat wij dat moesten checken bij de Hoge Raad en de technische aspecten daarvan moesten bekijken. Dat is in die tweeënhalve maand ook gebeurd. Daarna is het resultaat in een brief vastgelegd. De minister van Veiligheid en Justitie zal straks wat meer op de details ingaan. Is de wens van de Kamer op dit punt veranderd, dan hoor ik graag hoe de Kamer daartegenover staat.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De VVD en de PVV waren indertijd ook al tegen. Welke verandering bespeurt de minister dan? Volgens mij is de rest van de Kamer, en dat is een meerderheid, zo consistent als het maar zijn kan. Een meerderheid steunt de minister dus.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Naar mijn beleving was de VVD ook wat meer voorstander van een aanpassing daarvan, maar wellicht heb ik daar een verkeerd beeld van gekregen. Dat is mogelijk. Ik hoorde echter anderen net vragen of het systeem daardoor niet inconsistent wordt. Ik hoor daarom graag waar de Kamer uiteindelijk voor gaat. Er is een aantal vragen gesteld over brommobielen, snorfietsen en andere middelen van vervoer, vaak samengevat onder het woord «scooter». De «scooter» bestaat niet; «scooter» is een verzamelnaam voor allerlei verschillende soorten bromfietsen en dergelijke.

Ik ga eerst in op de vraag van de heer Aptroot: waarom mag je nog wel op de bromfiets rijden als je je rijbewijs B kwijt bent? Dat geldt niet als je je rijbewijs bent kwijtgeraakt door onaanvaardbaar gedrag. Dan ben je voor alle categorieën je rijbewijs kwijt, dus inclusief je brommerrijbewijs. Dat is al geregeld. Raak je je rijbewijs kwijt omdat je te oud bent en niet door de medische keuring komt, dan mag je nog wel in de brommobiel rijden. Dat is toch een vervoermiddel waarbij je met andere snelheden op de weg rijdt. Voor rijden in de brommobiel is geen medische keuring nodig. In het verleden is daartoe expliciet besloten. Er is geen sprake van een sterke stijging van het aantal slachtoffers door brommobielen. Ook dat leidt er voor mij dus niet echt toe om daar een extra medische keuring voor in te voeren.

De VVD vraagt verder of rijden in een brommobiel pas vanaf 18 jaar kan worden toegestaan, met de mogelijkheid van ontheffing voor invaliden of mindervaliden vanaf 16 jaar. De vierwielige brommobiel valt onder de categorie bromfietsen. Volgens de EU-richtlijn geldt voor deze categorie een minimumleeftijd van 16 jaar. Aanpassing naar 18 jaar is dus een nationale kop op deze richtlijn en volgens mij houdt de heer Aptroot niet van nationale koppen. Mij lijkt dan ook dat wij daar maar gewoon niet aan moeten beginnen.

De heer **Aptroot** (VVD): Laat ik de minister even helpen. De nationale kop waardoor je pas vanaf 18 jaar in een brommobiel mag rijden, willen wij heel graag omdat dit voor de Nederlandse bevolking geen administratieve last oplevert. Integendeel, wij krijgen minder van die dingen. De minister heeft gezegd dat je wel in een brommobiel mag rijden als je om medische redenen niet langer een auto mag besturen en het autorijbewijs is ingenomen. Dat heeft mij verbaasd. Ik wil de minister dan ook vragen of zij bereid is dat te herzien. Dat heeft namelijk al de eerste zwaargewonde en dode opgeleverd. Het is een toenemend probleem. Wij vinden dat, als je om medische redenen niet in staat bent om een auto te rijden, je dan

ook niet meer in een brommobiel moet willen rijden. Ik vraag de minister dan ook of zij bereid is om een voorstel te doen om dit aan te passen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil hierop terugkomen in tweede termijn zodat ik een en ander kan uitzoeken. In het verleden is in deze Kamer immers expliciet besloten om voor het rijden in brommobielen geen medische keuring te vragen. Ik wil even achterhalen welke redenen daarvoor zijn aangedragen.

De **voorzitter**: We parkeren de brommobielen voor een later moment.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De PVV heeft gevraagd of in een soort drieslag bekendgemaakt kan worden wat voor scooters geldt. Nogmaals, de «scooter» bestaat niet, wel zijn er de snorfiets, de bromfiets enzovoort; zelfs de motor valt onder de verzamelnaam «scooter». Daar is al een soort van drieslag voor. Snorfietsen, die minder dan 25 km per uur rijden, moeten op het fietspad. Bromfietsen, die minder hard gaan dan 45 km per uur, moeten op het brom- of fietspad in de bebouwde kom, tenzij zo'n pad er niet is. De motor moet op de weg. Daarbinnen heb je nog een aantal specifieke categorieën, maar eigenlijk is er dus al een redelijk duidelijke drieslag.

Ik sla even een paar vragen over, maar daar kom ik zo op terug. Mevrouw Van Gent heeft een vraag gesteld over de pilot in Amsterdam. Zij zegt dat men misschien zelfs moet kunnen besluiten om het verplicht dragen van de helm af te schaffen; anders is er een snorfiets met helmplicht en een snorfiets zonder helmplicht en dan krijg je weer nieuwe categorieën. Laat ik eerst het volgende zeggen over de pilot in Amsterdam. Ik heb een brief geschreven aan de wethouder waarin staat dat wij mee zullen werken aan de pilot en wel in die zin dat wij de gegevens en de onderzoeksresultaten die wij hebben, ter beschikking zullen stellen van Amsterdam. Omdat het een pilot is, kan Amsterdam zelf besluiten of men daarvoor een apart regime laat gelden. Ooit is besloten om geen helmplicht te laten gelden voor de snorfiets omdat het Zeeuws meisje die helm niet over haar kappen heen kon krijgen. Om die reden is Nederland een van de weinige landen die nog een snorfiets zonder helmplicht kent. Er gaat anders een hoop van onze folklore verloren, en de vraag is of wij die wel verloren willen laten gaan. Dat was even een zijpad van de discussie over de diverse soorten scooters.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Van de pilot in Amsterdam kunnen wij heel veel leren. De minister zegt nu dat de pilot gewoon kan plaatsvinden. Ook de helmplicht voor op de rijbanen kan worden georganiseerd. Ik neem aan dat er niet heel veel Zeeuwse meisjes in Amsterdam op de snorscooter rondrijden. Misschien kunnen anders twee gaatjes in de helm worden gemaakt. De helm is wel echt belangrijk omdat de snorscooters op de rijbaan kwetsbaarder zijn. Dat was nog een van de knelpunten. Het lijkt mij dat je dit in een pilot gewoon goed moet regelen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De gemeente Amsterdam kan de pilot gewoon uitvoeren. Daarvoor heeft zij geen toestemming van ons nodig. Ik heb wel een brief naar de wethouder gestuurd waarin staat dat ik hem met allerlei informatie zal ondersteunen. Amsterdam kan niet alleen beslissen om een helmplicht in te voeren. Ik ben daar ook geen voorstander van. De snorfiets is nu juist bedoeld voor de categorie personen die geen helm willen of kunnen dragen en ik wil de goeden niet onder de kwaden laten lijden. Ik zie dan overigens ook een handhavingsprobleem ontstaan. Ik denk dat de pilot goed is, maar dat de helmplicht een stap te ver gaat, ook al is het maar een proef. Daarom zei ik net dat wij deze folklore in Nederland toch graag willen behouden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het wel of niet verplichtstellen van het dragen van een helm is een essentieel onderdeel van de pilot. Ik wil daar wat serieuzer over geïnformeerd worden. De minister en ik vinden de pilot beiden belangrijk. Wij moeten er dan ook voor zorgen dat die op een goede manier kan plaatsvinden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij kan Amsterdam een snorfietser wel verplichten om op het fietspad of de weg te rijden, maar kan de gemeente, omdat dit landelijk niet mogelijk is, niet verplichten tot het dragen van een helm. Ik heb al eerder gezegd dat dit volgens mij ook tot heel lastige handhavingsvraagstukken leidt. De gemeente Amsterdam kan de pilot uitvoeren en kan ook bekijken hoe zij het verkeer beter kan scheiden. Dat is echter iets anders dan ingrijpen in de algemene regelgeving voor snorfietzers. Het Zeeuws meisje was een leuk voorbeeld, maar het is ook mogelijk dat mensen om medische redenen geen helm kunnen dragen en daarom juist voor zo'n snorfietser kiezen.

Mevrouw Van Gent heeft ook een vraag gesteld over de APK voor scooters. Het gaat om ongeveer één miljoen voertuigen. Die naar de APK sturen vind ik echt een veel te zwaar middel gelet op de problemen. Technische problemen leiden niet of nauwelijks tot verkeersongevallen. Het is dan de vraag waarom wij daarvoor een APK willen invoeren. Dat is gezien het probleem disproportioneel. Om die reden wil ik dat niet. Mevrouw Dijkema heeft een heleboel punten op schrift ingediend waarvan ik begreep dat wij daar op een ander moment op terug moeten komen. Wij moeten die natuurlijk nog even lezen. Ik heb er even snel naar gekeken en ik krijg de indruk dat deze voornamelijk bij de minister van Veiligheid en Justitie terechtkomen. Hij zal daarop dan ook ingaan. Mochten dingen onbeantwoord blijven, dan wordt daar op een later moment op ingegaan.

Ook is gevraagd naar gewonde fietsers. Het aantal verkeersdoden gaat gelukkig achteruit. Het aantal gewonden loopt echter op; wij scoren althans niet zo goed als wij volgens onze doelstellingen zouden willen. Ik heb daar tijdens het vragenuur al eens kort wat over gezegd. Het blijkt dat het voornamelijk ouderen betreft. Vaak is geen sprake van een verkeersongeval waarbij een botsing plaatsvindt met een ander transportmiddel. Het gaat veeleer om ouderen die, zoals dat heet, een «enkelvoudig fietsongeluk» krijgen. Om het aantal gewonden dat daardoor ontstaat af te laten nemen, zullen wij dus op heel andere elementen moeten sturen. Wij werken intensief samen met een aantal andere partijen, zoals met de ANBO en de Stichting Consument en Veiligheid. Ook promoten wij seniorvriendelijke producten. Zo heb je de wat steviger fietsen. Wij spreken ook met de gemeenten – dat hebben wij ook al gedaan bij de wegbeheerdersovereenkomst – over een manier waarop je de rijweg, het fietspad en de stoep wat beter van elkaar kunt onderscheiden. Hoe ga je bijvoorbeeld om met paaltjes die overal en nergens staan? Zo zijn er een heleboel elementen waar wij op dit moment op sturen. Ik wil er wel nadrukkelijk op wijzen dat wij ons tegenover ouderen niet betuttelend moeten opstellen door te bepalen of zij nog wel of niet meer op de fiets mogen stappen. De gezondheidseffecten van fietsen op ouderen zijn vele malen groter dan de negatieve effecten die zich voordoen door ongevallen. Het lijkt mij dan ook van belang om dat een beetje in perspectief te zien. Wij krijgen steeds meer ouderen en dus ook steeds meer kwetsbare mensen. Ouderen die vallen, breken gewoon sneller iets. Tegelijkertijd hoop ik echter dat zij zo veel mogelijk de fiets blijven gebruiken.

De heer De Jong heeft gevraagd wat wij doen met de stoeptegels in de gemeenten. Ik weet dat deze commissie over veel dingen gaat en dat ook wel eens grappen over stoeptegels worden gemaakt, maar nu ging het écht over stoeptegels. Dit is echt aan de gemeenten, maar tijdens de

bijeenkomsten van wegbeheerders vragen wij wel nadrukkelijk aandacht voor de gevaren voor ouderen. Dat is misschien niet op stoepniveaue aan de orde geweest, maar er is wel nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de veiligheid en dus voor het materieel van de gemeenten.

De ChristenUnie heeft gevraagd naar de situatie voor beginnende fietsers. Dat zijn ofwel vierjarigen – ik heb er net eentje leren fietsen en die doet het hartstikke goed – ofwel allochtonen. Mijn indruk is dat de vraag op de laatste categorie sloeg. Voor die categorie blijft de fietsersbond activiteiten verrichten. Daarenboven is het de verantwoordelijkheid van de beginnende fietser zelf om goed te leren fietsen. Er wordt in ieder geval aandacht geschonken aan specifieke doelgroepen, waaronder allochtonen. Voor het kleine kind zou ik dit toch gewoon even aan de ouders willen laten.

Dan de langere en zwaardere vrachtauto's, de LZV's. De heer Dijkgraaf heeft gevraagd hoe ik omga met het feit dat hieraan niet door alle landen wordt meegewerkt. Onlangs heb ik hierover een gesprek gevoerd met mijn collega uit Noord-Rijnland-Westfalen. Ik heb gezegd dat het beeld dat zij hebben van de LZV niet overeenkomt met de werkelijkheid. Wij zien dat er minder CO₂-uitstoot is en dat met de LZV's veilig gereden kan worden. Ik heb ook een rapport overhandigd waarin alle ervaringen die tot nu toe zijn opgedaan, zijn opgenomen. Daar zou hij opnieuw naar kijken. Ze zijn vooral bang voor hun bruggen en andere kunstwerken waarvan ze denken dat die dit verkeer niet aankunnen. Ik heb gezegd dat de asconstructie zodanig is dat ze zich daar volgens mij niet zo veel zorgen over hoeven te maken. Hij zou er in ieder geval opnieuw naar kijken. Ik heb vooral duidelijk gemaakt dat de regio's om Noord-Rijnland-Westfalen heen wel de LZV's toelaten en dat de vrachtauto's anders een andere weg zullen nemen. Ik denk echter dat het daar politiek lastig ligt. Er zijn veel partijen die zich tegen LZV's hebben uitgesproken. Ik weet niet of het inbrengen van de feiten uiteindelijk zal leiden tot een andere politieke keuze.

Mevrouw Van Gent heeft gevraagd naar het verdringingseffect van de LZV's. In Zweden, waar ook veel LZV's worden gebruikt, en in andere Scandinavische landen, die toch ook wel milieuvriendelijk zijn, leidt het niet tot verdringing. Het gebruik van de vaarwegen en spoorwegen blijft ook daar uiteindelijk overeind. Ik maak mij daar wat dat betreft dus geen zorgen over, maar wij zullen het altijd blijven monitoren omdat ik een groot voorstander ben van multimodaal transport.

Hoe gaan wij om met blinden? De positie van de voetganger is geregeld in het RVV, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens, maar het is lastig als mensen zich daar niet aan houden. Bij alle geconstateerde overtredingen moet worden ingegrepen. Het is moeilijk om daarvoor nog meer wettelijk te regelen omdat het al geregeld is. Dan kom je al uit op campagnes, maar campagnes zijn kostbaar en het moet ook wel een beetje via de organisaties zelf gaan. Ik hoop in ieder geval dat het bericht dat hierover onlangs in de kranten stond, de mensen bewust maakt van het feit dat zij goed met de medemens moeten omgaan en daar echt aandacht voor moeten hebben. Ik dacht ook zelf van «o ja, wat betekenen de verschillende bewegingen met een blindenstok ook al weer?» Ik kan mij voorstellen dat het doodeng is als je niet weet of iemand wel op jouw signalen reageert.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Mag ik hieruit concluderen dat de minister erop let dat die bewustwording zo veel mogelijk op gang wordt gebracht?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja. Dat geldt natuurlijk voor alle potentiële groepen die gevaar lopen. Het Rijk gaat daar niet over, maar je ziet dat blindengeleidestroken vol staan met fietsen of met borden van winkels. Daarvoor moeten mensen uitwijken en dan lopen zij ineens dicht langs de weg waar ook de bus met uitstekende spiegels heel hard overheen rijdt. Ik vind dat wij samen voor al dat soort

elementen verantwoordelijk zijn. Tegelijkertijd zeg ik dat ik het niet verder kan regelen omdat het al geregeld is. Het is wel een maatschappelijke oproep om goed op onze minder valide medemensen te letten. De heer Bashir heeft gevraagd hoe het zit met het CBR; hij heeft veel meer klachten gekregen. Er is recent geen nieuw beleid geïntroduceerd. Dat er meer klachten zijn, is dus niet het gevolg van nieuw beleid. Mij is onbekend of het CBR aanscherpingen heeft toegepast. Dat zal ik nagaan. Het is mij wel bekend dat er bij het traject van medische vorderingen nogal wat vraagtekens te zetten zijn. Korte tijd geleden heb ik de opdracht gegeven om te onderzoeken of dit niet op een geheel andere wijze vormgegeven kan worden. De Kamer, maar ook mij bereiken klachten op dat vlak. Ik merk dat er een hoop niet logisch is en dus op een andere manier benaderd moet worden. Dat wil ik ook graag doen. Ik wil graag bekijken of dat niet slimmer en beter geregeld kan worden, opdat mensen minder overlast hebben.

De heer Slob heeft gevraagd of de procedures voor de medische beoordeling van rijgeschiktheid door het CBR verder versoepeld kunnen worden. Ik heb gezegd dat het CBR op dit moment werkt aan het digitaliseren van dit proces. Ik hoop de Kamer op korte termijn te kunnen vertellen wanneer dat kan worden gerealiseerd. Daarmee zal het voor de burger een stuk gemakkelijker worden. Daarnaast ga ik bekijken of die procedure niet veel eenvoudiger kan worden uitgevoerd, bijvoorbeeld door te bekijken hoe men dat in andere landen doet. Ik hoop de Kamer volgend voorjaar te kunnen melden hoe dit in andere landen gebeurt.

De **voorzitter**: Is dit ook een antwoord op de vraag van de heer Bashir hoe en wanneer u «de bureaucratie bij het CBR» gaat oppakken? Is dat in het voorjaar, uiterlijk maart?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja.

De heer **Bashir** (SP): Opmerkelijk is dat die mensen wel privé auto mogen rijden, maar ineens worden beperkt als zij zakelijk van de auto gebruikmaken. Dat is natuurlijk funest als je van de auto afhankelijk bent. Welk antwoord moet ik de mensen geven die hierover klagen? Als je 31 jaar geleden een probleem hebt gehad, is het natuurlijk veel te lang als je nog tot het voorjaar moet wachten. Dat zijn nog zes maanden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ken deze individuele casus niet. Als de heer Bashir informatie over deze casus aan mij wil geven, kan ik ervoor zorgen dat er snel een antwoord op de vraag komt. Ik ben zelf ook oud-epilepticus en weet dus hoe vroeger de controles waren. Je moest je om de vijf jaar melden met je rijbewijs en dan moest je getest worden, terwijl er helemaal geen test mogelijk is als je geen aanval hebt. Gelukkig is die procedure al jaren geleden afgeschaft. Ik weet dat het proces vergemakkelijkt is. Het verbaast mij dan ook dat een en ander nu in een keer weer terugkomt. Ik ga graag na wat er in deze individuele casus aan de hand is en wat daarop te zeggen is.

De heer **Bashir** (SP): Ik zal de casussen voorleggen aan de minister. Het gaat niet om een of twee klachten die we krijgen. Het is opeens begonnen en nu komen er tientallen klachten per week. Ik zal ze allemaal proberen te overhandigen aan de minister, voor zover mogelijk geanonimiseerd. Ik hoor graag van de minister dat hier veel meer vaart achter wordt gezet. We kunnen een paar gevallen oplossen, maar als er een structureel probleem is, duurt het veel te lang om te wachten tot het voorjaar.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Bashir vroeg mij wat hij tegen deze mijnheer moest zeggen. Daarom gaf ik aan dat ik naar deze individuele casus zal kijken. Als de heer Bashir mij ook de

andere casussen geeft, kan ik deze gebruiken als voorbeelden om met het CBR goed door te lichten op wat er nu precies aan de hand is. Dan kunnen we ook zien of sprake is van een exponentiële stijging van klachten bij het CBR, want dat zou dan ook duidelijk moeten zijn. In algemene zin zie ik dat het sneller en beter moet kunnen. Wij moeten proberen om daar zo snel mogelijk alternatieve methodes voor te vinden. Willen we dit onderzoeken, dan kan dat snel, maar willen we ook de regels veranderen, dan hebben we daarvoor natuurlijk tijd nodig. Ik denk dat wij op een ander moment nog over het CBR in algemene zin spreken. Wellicht komt dan ook alvast de vraag aan de orde wat de lijn is of de richting waarin wij denken als we het over snelheid hebben.

Voorzitter. Ik wil overgaan op zo ongeveer de laatste onderwerpen. De heer Dijkgraaf heeft gevraagd naar de export van ons onderwerp veilig verkeer naar andere landen. Ik verwijs naar de discussie die het kabinet al met de Kamer heeft gehad over de vraag op welke gebieden de ontwikkelingssamenwerking in de komende jaren gaat inzetten. Dat is uitgebreid in de ministerraad besproken en volgens mij is het ook al besproken met de Kamer. De heer Knapen heeft nadrukkelijk aangegeven waar binnen het OS-beleid de speerpunten liggen in relatie tot ander beleid in Nederland. Speerpunten zijn bijvoorbeeld water en logistiek, maar niet verkeersveiligheid. We hebben daarover natuurlijk in de ministerraad uitvoerige discussies gehad. Vanuit elk beleidsterrein is wel gezegd: we zijn koploper of we hebben iets bijzonders te bieden, maar op enig moment moet je toch bepalen waar je je op gaat concentreren. Vanuit ons ministerie is dat water en logistiek geworden en ik ga daarin nu geen beleidsverandering aanbrengen.

Ik zie wel dat bedrijven daarmee bezig zijn. Ik was bijvoorbeeld in India in mei. Toen gingen ook mensen mee van het bedrijf TomTom. TomTom praat dan dus over het eigen systeem, over car-to-car-communication – hoe kunnen auto's elkaar waarschuwen – en over wat dat eventueel kan betekenen voor de verkeersveiligheid in India. Ik heb de Kamer volgens mij de vorige keer verteld hoe ze daar rijden. Iedereen doet gewoon wat en toetert heel hard om te zeggen: pas op, ik zit achter je. Degene die vooraan rijdt, hoeft daar geen rekening mee te houden. Degene die achteraan rijdt, moet er maar voor zorgen dat hij niet op zijn voorganger botst. Ik zou niet te veel uitweiden, maar het gebeurt dus wel tussen bedrijven.

Op de vraag over ambulances op de vluchtstrook heb ik al geantwoord. Verloeskundigen wel en ambulances niet. Natuurlijk is het ook voor de chemopatiënt heel erg vervelend om überhaupt in die ambulance te zitten, laat staan in een file te staan. Zoals de Kamer weet, investeer ik heel veel in de aanleg van wegen en in het beter benutten daarvan om files te voorkomen, maar ik wil de vluchtstrook echt zo veel mogelijk vrijhouden om te voorkomen dat in geval van echte calamiteiten de doorgang wordt geblokkeerd. Als er tijdens een B-rit van een ambulance een noodsituatie ontstaat, dan kan altijd in samenspraak met de meldkamer worden besloten om die rit een A-status te geven. Ik ga graag een keer mee in een ambulance. Ik heb dat al een keer gedaan toen ik aan het bevallen was. Ik kan u zeggen dat je dan ook beseft dat elke hobbel in de weg er een te veel is, maar dit is nog weer een andere situatie. Ik sta daar altijd open voor.

Dan staat nog de vraag open over landbouwvoertuigen en het T-rijbewijs. Ik heb daar al vaker op gereageerd en vind nog steeds dat het oordeel daarover aan de Kamer is. Er komt begin 2014 een verplicht rijbewijs. In overeenstemming met de wens van de Kamer komt er geen kenteken voor trekkers. Evenmin wordt de maximumsnelheid bij invoering van dat rijbewijs verhoogd. Er is afstemming geweest met betrokkenen. Er wordt een uitvoeringstoets gevraagd aan RDW en CBR. Wat het kentekenbewijs betreft, laat ik het oordeel over aan de Kamer.

Ik had nog een openstaande vraag van de heer Aptroot over het brommobiel en de medische keuring voor rijbewijs B. We hebben daarin een afweging gemaakt in het verleden. Als je een medische keuring introduceert, dan beperkt dat ouderen in hun mobiliteit. Dat brengt je bij de afweging van verkeersveiligheid versus mobiliteit. Dat was toen de achterliggende reden. Ik wil de ouderen niet de mogelijkheid ontnemen om in hun brommobiel te rijden. Op de fiets zijn ze kwetsbaar, zoals we nu hebben kunnen zien. Ik denk dat die brommobielen op zich wel veilig zijn, mits ze niet opgevoerd zijn, maar daar verdenk ik de gemiddelde oudere niet gauw van. Dat is voor mij de reden om niet voor alle brommobielen ook nog een medische keuring te willen invoeren. Uiteindelijk is de verkeersveiligheid erg belangrijk en we moeten daar veel aan doen, maar we moeten blijven kijken naar de maat der dingen en naar de verhoudingen.

De **voorzitter**: Er staat nog een vraag open van de heer De Rouwe over de bureaucratie achter de uitbreiding van het puntenrijbewijs en de ervaringen van Duitsland op dat punt. Hij wilde graag namen en rugnummers hebben, geloof ik.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Hij heeft gevraagd hoeveel ambtenaren er bij ons mee bezig waren. Over de ervaringen van Duitsland zei ik al iets. Daar zijn er 600 à 700 personen mee bezig. De aantallen in Nederland moet ik de Kamer schuldig blijven.

De **voorzitter**: Er wordt nog geteld, dus dat horen we in tweede termijn. Dan dank ik de minister voor haar beantwoording in eerste termijn en geef het woord aan de minister van Veiligheid en Justitie voor zijn antwoord in eerste termijn.

Minister **Opstelten**: Voorzitter. Het is duidelijk dat ik ook met aandacht heb geluisterd naar mijn collega van I en M. We hebben op dit dossier, dat altijd een belangrijk dossier is voor iedereen, heel intensief samengewerkt. Het is ook voor mij een belangrijk dossier en ik vind het een genoegen om daarvoor hier in uw midden te zijn en vragen te beantwoorden.

Ik begin met het punt dat een aantal leden aan de orde hebben gesteld, de heer De Rouwe als eerste, namelijk de registratie. Een heel belangrijk punt als je het over dit onderwerp hebt. Ik ben er 84% tevreden mee, dat wil zeggen ik ben er niet tevreden mee, want het streven is natuurlijk om 100% te bereiken. Ik ben bereid om de registratie met de politie, met het CBS en met de betrokkenen te verbeteren en versterken, en om zoveel mogelijk verkeersdoden en ernstig gewonden te registreren via de processen-verbaal van aanrijdingen. De politieregistratie zal echter nooit volledig zijn, dat wil ik hier ook zeggen. Ik zou niet deugen als ik de indruk zou wekken dat het anders is. Veel gewonden gaan zonder tussenkomst van de politie het ziekenhuis in. Ik noem eenzijdige fietsongevallen en ongevallen waarbij verwondingen later ernstiger blijken te zijn dan oorspronkelijk gedacht. Om een volledig beeld te krijgen van verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden is het van belang dat ook andere gegevensbronnen – daar is ook over gesproken – zoals de Landelijke Medische Registratie ontsloten zijn. Dit bestand bevat tevens gegevens van ziekenhuizen. Ik zet me daar actief voor in en ben de heer De Rouwe en ook anderen erkentelijk voor de gestelde vraag en het feit dat die zo scherp is gesteld.

Dan kom ik bij een ander onderwerp dat door een aantal sprekers is genoemd, namelijk de scooter, de snor- en bromfiets. De heer De Rouwe heeft daar aandacht voor gevraagd. Anderen hebben dat ook gedaan. Ik heb een plan van aanpak van mevrouw Dijkma. Ik houd van plannen van aanpak. Ik houd nog meer van actieprogramma's en nog meer van het

uitvoeren van dat soort zaken. Ik moet ook eerlijk zeggen dat wij het – mijn collega vindt het niet erg als ik dat tegen de Kamer zeg – als wij elkaar tegenkomen en even aan dit thema denken, er altijd hebben over de vraag hoe we die scooters aanpakken. Wij zijn daar natuurlijk ook druk mee bezig. Ik zal een aantal punten noemen. Allereerst volgen op snelheidsovertredingen flinke boetes, die net zo hoog zijn als boetes voor snelheidsovertredingen met de auto. Een volgend punt is dat het bromfietsrijbewijs direct wordt ingevorderd bij flinke snelheidsovertredingen. Dat gebeurt dus direct. De invorderingsgrens ligt bij bromfietsen met 30 km/uur lager dan bij een overtreding met de auto, waar de grens 50 km/uur is. Een derde punt is dat de overtredders al snel te maken krijgen met een tijdelijke rijontzegging. Bij een forse snelheidsovertreding is iemand na twee overtredingen gewoon zijn rijbewijs voor een paar maanden kwijt. Overigens – dat is het vierde punt – kunnen snor- of bromfietsen in zeer ernstige gevallen direct in beslag worden genomen. Het is dus niet twee maal geel is rood, maar het gebeurt direct. Dat is mogelijk in gevallen waarin de verkeersveiligheid dat vereist, bijvoorbeeld als een verdachte bij herhaling of in één keer een ernstig verkeersdelict pleegt. Het vijfde punt is dat we scherper gaan controleren op opgevoerde scooters, doordat de marge die we gebruiken bij rollentestbanken per 1 januari 2012 wordt teruggebracht.

Ik heb een paar opmerkingen over het in-beslag-nemen van scooters na het opvoeren. Volgens de richtlijnen van het OM wordt een scooter op dit moment in beslag genomen als iemand drie keer binnen twee jaar wordt gepakt met een opgevoerd voertuig. Ik ben met het Openbaar Ministerie tot de conclusie gekomen dat het echt niet zinvol is om de huidige aanwijzingen aan te scherpen. De inbeslagname moet in verhouding staan tot de overtreding. Hierin speelt zeker ook de uitspraak van de rechter een rol dat scooters een hoge waarde vertegenwoordigen en dat het opvoeren van een scooter niet als een heel zware overtreding geldt. Met een rollenbanktest kun je wel vaststellen dat een scooter harder kan rijden dan de bedoeling is, maar juridisch gezien stel je daar niet mee vast dat de bestuurder ook gevaarlijk is geweest in het verkeer.

Tot slot bestuurders die op een scooter rijden zonder rijbewijs. Ik denk dat het volgende kader realistisch is en dat we het ook zo moeten doen. Op het rijden zonder brommerrijbewijs staat een boete van € 180. Als iemand voor een tweede keer wordt gepakt, zal hij voor de rechter moeten verschijnen. Daarbij zal het OM een week voorwaardelijke hechtenis eisen, in combinatie met een boete van € 250. Ik zeg daar nog bij dat het participeren van jongeren in het verkeer zonder bromfietsbewijs zorgelijk is. Het bromfietsrijbewijs is juist ingevoerd om het aantal ongelukken met brommers en scooters terug te dringen. Een gedragsverandering bij scooterrijders om de verkeersveiligheid te vergroten, is daarom van het grootste belang. Het CJIB komt voor 1 oktober met een overzicht van boetes voor het niet-bezitten van een bromfietsrijbewijs. Dan hebben we dat overzicht ook. Dat kan naar de Kamer toegestuurd worden. Aan de politiekorpsen is gevraagd om een overzicht op te sturen van alle bromfietscontroles en de resultaten hiervan. Ook dat komt dan in beeld. Heel belangrijk is natuurlijk de verhoging van de pakkans voor brommer- en scooterrijders zonder rijbewijs. Het meest effectief is het als de rijbewijscontrole wordt meegenomen in reguliere controles op snelheid en constructieveiligheid van brommers en scooters. De controle op het bezit van een bromfietsrijbewijs moet verder worden ingebed in de aanpak van de overlast van scooters en ook de aanpak van criminele jeugdgroepen. In mijn beleid kan men meer van dit soort combinaties leggen. Deze combinaties zijn essentieel. Ook gemeenten, het toezicht en de handhaving spelen hierin een belangrijke rol. Ik wil ook de ouders noemen. Zij moeten worden aangesproken op het zonder brommerrijbewijs rijden van hun kinderen. Denk alleen maar aan het feit dat verzekeraars niet uitkeren als jeugdige brommer- en scooterrijders zonder

rijbewijs een ongeval veroorzaken. Verder moet de branche – mag ik dat ook zeggen? – worden aangesproken op de verkoop van brommers en scooters aan jongeren zonder geldig bromfietsrijbewijs.

Tegen mevrouw Dijksma zeg ik dat ik nu niet alle punten van haar plan van aanpak heel specifiek heb genoemd. Scooterbestuurders vallen ook nu al onder het systeem van de beginnende bestuurder. Dat weet de Kamer natuurlijk ook. Ik wil daar niet over uitweiden, maar ik wilde het even zeggen. Wat de verdere punten van mevrouw Dijksma betreft, heb ik niet de indruk dat er in deze commissie leden zijn die tegen de voorstellen van mevrouw Dijksma zijn. De heer Aptroot heeft daar ook een opmerking over gemaakt. Wij zullen dit samen verder bekijken. De aanpak van diefstal van snor- en bromfietsen wordt meegenomen in de bestuurlijke aanpak van voertuigcriminaliteit. Dat staat er ook in. Dat heb ik snel opgepakt en de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit komt met een integrale aanpak van scooterdiefstal. Ik zal het plan van aanpak daarbij betrekken en ook alle andere punten uit het plan meenemen. Daarom ben ik ook wat uitvoeriger op dit punt ingegaan. Ik wil ook aangeven dat wij daar goed mee bezig zijn.

Dan kom ik bij de heer De Rouwe. Hij vraagt aandacht voor klevers die achter een ambulance aan door het verkeer razen. De politie slingert bestuurders die achter een ambulance kleven op de bon voor een snelheidsovertreding en de ambulance belt daarvoor de politie. Als je een keer hebt meegereden met een ambulance, dan weet je dat het zo werkt. Ik begrijp uit de pers dat die samenwerking effectief is. Niets staat eraan in de weg dat dit wordt opgepakt wanneer er lokaal extra aandacht voor nodig is. De burgemeester, de officier van justitie en de politie kunnen dat met elkaar afspreken. Ik zal het in mijn periodiek overleg met de VNG, het Strategisch Beraad Veiligheid, eveneens agenderen.

De heer De Rouwe vroeg ook terecht aandacht voor de doorrijders na een rijontzegging. Ook de heer Aptroot heeft daar aandacht voor gevraagd. Een persoonlijke benadering van bestuurders met een ontzegging van het rijbewijs, van drankrijders en van notoire snelheidsovertreders voor en tijdens de ontzegging van het rijbewijs kan ongelofelijk veel effect sorteren, in ieder geval meer dan de pakkans bij een overtreding of verkeerscontrole. Daardoor zal betrokkene de pakkans hoger inschatten en de conclusie trekken dat het zeer onverstandig zou zijn om toch weer te gaan rijden. Ik weet dat het gevaarlijk is om deze geheimen nu in de openbaarheid prijs te geven, maar het is wel zo. Die anonimiteit van de bestuurder kan middels een persoonlijke benadering vanuit de hulpverlening, de gemeente en in een aantal gevallen ook de wijkagent worden doorbroken. Dat is op een aantal items heel belangrijk, en hier ook. Op die manier wordt de bestuurder telkens aan de ontzegging van zijn of haar rijbewijs herinnerd. Overigens is het in de gaten houden van de gestrafte automobilist nu al vaak onderdeel van een persoonsgerichte veelplegersaanpak. Ook wijkagenten spelen daarin een essentiële rol. Een wijkagent moet de informatie over rijontzeggingen dus krijgen, maar hij moet per geval een afweging kunnen maken of een huisbezoek aan de bestuurder effectief is in de zogenaamde persoonsgerichte aanpak die de politie daarbij hanteert.

Dan kom ik op mevrouw Dijksma. Een belangrijk punt is natuurlijk de positie van de slachtoffers. Anderen, onder wie de heer Aptroot, hebben daar ook aandacht voor gevraagd. Als je begint aan een ambt zoals ik het nu al bijna een jaar tot groot genoegen bekleed, dan moet je ook bekijken wat er in het verleden al is gebeurd. In het AO van 2 september 2009 is dit punt centraal aan de orde geweest. Er is toen een aantal toezeggingen gedaan. Met de Vereniging van Verkeersslachtoffers is gesproken over mogelijke verbeteringen van de nazorg van slachtoffers. Een aantal aandachtspunten moet geëffectueerd worden, omdat de staatssecretaris van Veiligheid en Justitie en ik de positie van het slachtoffer met steun van de hele Kamer centraal stellen. Ten eerste moet een proces-verbaal

worden opgemaakt en gezorgd worden voor een kopie voor het slachtoffer. Dat is essentieel. Ten tweede moet bericht gestuurd worden – mevrouw Dijkma zei dat ook – aan het slachtoffer in geval van seponering. Ten derde moet een goede kwaliteit van het politierapport gewaarborgd worden. Dat zijn drie essentiële punten.

Daarnaast is er verbeterde regelgeving nodig voor slachtoffers. In regelgeving die onlangs van kracht is geworden, wordt de positie van het slachtoffer in het strafproces versterkt. Zo is de informatiepositie verbeterd en zijn de mogelijkheden voor schadeverhaal verruimd. Dat geldt uiteraard ook voor de positie van slachtoffers van verkeersmisdrijven. Ook een belangrijk punt is dat er een convenant is gesloten met letseladvocaten. Het voorkomt dat letseladvocaten misbruik kunnen maken van de afhankelijke positie van slachtoffers. Een zeker niet onbelangrijk neveneffect van het vragen van aandacht voor de nazorg – de heer Aptroot sprak daar ook over in verband met coaching – is dat er overleg heeft plaatsgevonden tussen de betrokken organisaties van verkeersslachtoffers en Slachtofferhulp Nederland. Dat heeft geleid tot verduidelijking van de praktische mogelijkheden voor verkeersslachtoffers. Ik hoop dat ik de Kamer daarmee heb overtuigd van het feit dat het ook een kernpunt van mijn beleid is om hierin de nodige scherpte vast te houden, ervoor te zorgen dat wat wij afspreken ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd en dat de slachtoffers dat ook merken.

Het volgende punt is vaak in het nieuws. Er bestaan inderdaad sms-diensten om te waarschuwen voor alcoholcontroles. De vraag was wat ik daarvan vind en of ik met wetgeving kom om waarschuwingssites en -diensten te verbieden. Laat ik het zo zeggen: ik vind het kwalijk en verwerpelijk dat er mensen zijn die geld proberen te verdienen met een dienst waarmee ze waarschuwen voor alcoholcontroles. Punt. Deze bedrijfjes werken echter met vrij verkregen informatie. Het plaatsen of verspreiden van die informatie vormt geen strafbaar feit. Juridisch gezien kan er daarom niet tegen worden opgetreden. Dan is natuurlijk het verzoek aan mij om ervoor te zorgen dat er in de toekomst wel juridisch tegen kan worden opgetreden. Dat brengt mij tot mijn overall conclusie. Mevrouw Dijkma zal er niet gelukkig van worden, maar het is toch mijn lijn en daar moet ik eerlijk in zijn en ik moet geen valse verwachtingen wekken over wat er zou zijn als we wetten aanpassen. Ik denk bovendien dat, als het al mogelijk zou zijn om een website af te sluiten, de informatiestroom zich waarschijnlijk alleen maar zou verplaatsen naar andere kanalen. Het is niet mogelijk – ik moet dat gewoon zeggen – om die waarschuwingen weg te krijgen in onze samenleving. Als ik een dergelijk voornemen al in een wetsvoorstel zou aanbieden aan de Kamer, dan zou ik van veel Kamerleden kritische kanttekeningen krijgen en de vraag hoe ik dat ga handhaven. Het kabinet heeft het voornemen om geen voorstel meer naar de Kamer te sturen dat niet gehandhaafd kan worden. Dat is mijn antwoord op de op zichzelf begrijpelijke vraag en inzet van mevrouw Dijkma.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik wist dit al. Het Openbaar Ministerie heeft al eerder aangegeven dat het geen gemakkelijke route zou zijn. Is de minister echter niet met mij van mening dat het toch vreemd is dat wanneer je live op de weg iemand waarschuwt voor een alcoholcontrole, je wel in overtreding bent – en dat kan kennelijk ook worden gehandhaafd – terwijl het, als het via de virtuele wereld gebeurt, plotseling geen overtreding meer is? Dat is mijn eerste vraag. Mijn tweede vraag is: er gebeurt meer op het net waarvan wij als samenleving vinden dat het niet wenselijk is. Ook dan wordt er geen beroep gedaan op vrijheid van informatie als argument om af te zien van een verbod. Het blijft een kwestie van proportionaliteit, maar de minister verbiedt soms ook andere zaken via het net. Waarom kan dat dan hier niet?

Minister **Opstelten**: Dat gebeurt. Ik heb gisteren een interessant AO gehad over sektes. Dat gebeurt natuurlijk, maar daar gebruiken we dan ook het strafrechtelijke instrumentarium voor dat we hebben. Je moet in onze samenleving ook zeggen: ik verwerp het, ik vind het een onjuiste methode – dat zeg ik ook – maar het is zeer ingrijpend als we verbieden om openbare algemene informatie breder te verspreiden. Daar moet je ontzettend zorgvuldig in zijn. Ik heb er natuurlijk over nagedacht. Als je zegt dat je iets verwerpelijk vindt, dan moet je ook een antwoord geven op de vraag wat je daarmee doet. Ik zeg in alle eerlijkheid: ik zie geen kans om dit te handhaven en te voorzien van extra wettelijke instrumenten. Ik krijg natuurlijk nu ook de zin aangereikt – al wist de Kamer dat al – dat de politie slim genoeg is om in geval van zo'n waarschuwing gauw ergens anders te gaan staan. Dat is natuurlijk zo. Ik heb het vaak over dit soort dingen. Wat doen we met het feit dat ik 's ochtends op de televisie lees waar er gecontroleerd wordt op snelheid en op alcohol? Wat doen de politie en het OM daaraan? Wij zijn buitengewoon slim. We zullen zorgen dat we op een andere plaats staan en dat is veel effectiever. Het is maar dat ze het weten. Met andere woorden: ik kan het niet hard maken, maar ik hoop dat alle informatie die automobilisten bereikt over waar er controles plaatsvinden, niet juist blijkt te zijn en dat de politie de waarschuwingen gebruikt om ergens te gaan staan waar geen controles gesignaleerd zijn.

Ik kom bij de heer Aptroot en op het doorrijden tijdens rijontzegging. Hij pleit voor zwaardere sancties. Mag ik daar ook op zeggen dat het voor een effectieve handhaving noodzakelijk is om een beeld te krijgen van aard en omvang van de problematiek. Waar hebben wij het over? Op basis van dat beeld kunnen we dan interventiestrategieën uitwerken, waarmee de pakkans van doorrijders wordt vergroot. Daarom loopt er een pilot, zoals in de brief van mijn collega van I en M en mijzelf is aangegeven. De maximale strafmaat moeten wij in samenhang bezien met de strafvoorordersrichtlijnen van het OM en de oriëntatiepunten van de rechterlijke macht. Ik heb het net ook al gezegd bij de scooters, en wil hier graag nog een keer benadrukken, dat de strafrechtspraktijk op dit moment reeds op grond van de Wegenverkeerswet voor het rijden tijdens een rijontzegging een gevangenisstraf kan eisen van ten hoogste drie maanden in de cel. Dus dat gebeurt al. De eis die voor «first offenders» wordt gehanteerd, is naast een geldboete van € 450 ook een onvoorwaardelijke gevangenisstraf van 15 dagen. Voor recidivisten wordt die eis uiteraard verhoogd. Dit zijn zaken die dus al lopen.

Er loopt een pilot tot voorjaar 2012. Laten wij eerst even kijken wat daar uitkomt. Vervolgens bekijken de collega I en M en ik in het kabinet hoe wij hiermee omgaan en of er aanleiding is voor intensivering. Dat is wat ik de Kamer voorleg.

Ik vind het heel prettig dat iedereen de brief van mijn collega en mijzelf naar aanleiding van de motie-Van der Staaïj steunt. Dank daarvoor. Ik vind de vraag van de heer Aptroot terecht: wat betekent dit en krijgt de Kamer daar nog iets van te zien. Natuurlijk krijgt de Kamer daarvan nog iets te zien. De uitvoering daarvan wordt, zoals elk jaar, in de voorhangprocedure van de AMvB voorgelegd. Het staat veel beter in de tekst aangegeven dan ik het nu zeg, overigens. Het gaat dus om de voorhangprocedure. Ik aarzel altijd alvorens te zeggen iets voor te leggen. Ik ga het gewoon doen via de voorhangprocedure. Er wordt dus helemaal niets voorgelegd! De Kamer kan er dan mee doen wat zij wil. Dat lijkt mij staatsrechtelijk juist functioneren en ook zeer dualistisch. Daar houden wij van.

Dan de flitsmarge bij 130 km/u. Ik wil mij niet in de techniek begeven. Dat is in de Kamer al vele malen gedaan. De collega van I en M en ikzelf hebben er natuurlijk intensief over gesproken. Ik heb, niet anders dan zij, gewoon naar de Kamer gekeken. Onze voorkeur was duidelijk en volgde het normale patroon. Ik ben daar ronduit eerlijk over. Wij hebben met elkaar overlegd over de vraag of dit het doorzetten waard is als een

meerderheid in de Kamer het anders wil. Toen hebben wij onze knopen geteld en zijn wij op de lijn van de meerderheid van de Kamer gaan zitten. Het kabinet spreekt uiteraard met één mond. Ik steun dan ook wat mijn collega van I en M heeft gezegd. Als de Kamer het anders wil, horen wij dat graag snel. Er moet in de praktijk immers iets gebeuren. Het voorstel dat er nu ligt, bevat de meetmarge die langs de lijnen van de Hoge Raad is vastgesteld. De marge op de andere maxima is geschrapt. Dat hebben wij gedaan, gelet op de jurisprudentie en de internationale normen en afspraken. Als de Kamer het anders wil, zal zij ons niet tegen haar krijgen en voeren wij het gewoon uit.

De heer **Verhoeven** (D66): Beide ministers doen nu een beetje voorkomen of zij als was in de handen zijn van de Tweede Kamer, die blijkbaar iets heeft gezegd. Voor heel veel fracties is dat niet zo, maar dat terzijde. Ik vind het ook zorgelijk. Mijn vraag blijft dan ook of het juridisch houdbaar is. Daarover heeft de minister wel iets gezegd. Wat vindt het Openbaar Ministerie er echter van en de automobilist? Het gaat mij wel erg ver. Er wordt een plan voor 130 gelanceerd, dan blijkt er een foutje in te zitten, maar een meerderheid van de Kamer wil het zo, dus doen wij het maar. Dat is geen zorgvuldige manier van juridisch opereren.

Minister **Opstelten**: Dat is niet wat ik heb gezegd of wat er in de brief staat. Wij hebben de meerderheid van de Kamer gevolgd. Vandaar dat wij op de lijn zitten die wij hebben voorgesteld. Die is in alle zorgvuldigheid gewoon juridisch gecheckt met het Openbaar Ministerie. Het kan. Anders hadden wij het natuurlijk ook niet voorgesteld. Er is dus een buitengewoon zorgvuldig voorstel gedaan. Het kan. Wij luisteren echter in het overleg met de Kamer ook naar wat de Kamer ervan vindt. Dus, afwijkend van de normale gang van zaken rond de maxima in ons land, is dit voorgesteld bij 130 km/u.

De heer de **Jong** (PVV): Zoals de minister wellicht weet ligt er een aangehouden motie van de PVV om de aparte flitsmarge bij 130 km/u tegen te gaan. Ik wil graag van de minister een reactie horen op het vlak van de verkeersveiligheid. Uit onderzoek blijkt dat automobilisten sneller op de rem trappen en vervolgens harder doorrijden, wat voor meer onveilige situaties op de snelweg zorgt. Dat gaat ook gebeuren op de wegen waar 130 km/u gereden mag worden. Ik hoor hierop graag een reactie van de minister.

Minister **Opstelten**: De minister van I en M houdt dat perfect in de gaten. Daar hoeft ik niets aan te doen. Ik heb daar geen omkijken naar. Zo ligt het überhaupt tussen ons. Over de motie het volgende. Een oordeel daarover laten wij aan de Kamer. Wat mijn collega heeft gezegd, is duidelijk. Ik steun dat. Het geldt niet voor de andere maxima. Wat wij hebben voorgesteld is juridisch bekeken. Er is ook met het OM over overlegd. Het OM zou er overigens ook geen enkel bezwaar tegen hebben als de systematiek blijft zoals die voor de andere maxima geldt. Wij hebben gezegd: de meerderheid in de Kamer wil het anders en dus doen wij het zo.

Een en ander betekent, wat in alle kranten herhaaldelijk heeft gestaan, dat feitelijk pas bij 136 km/u gemeten snelheid sprake is van een overschrijding van de maximumsnelheid. Ik zeg het nog maar eens.

De **voorzitter**: Hoeveel tijd hebt u nog nodig? Ons resteren nog twintig minuten.

Minister **Opstelten**: Oké. Ik heb alleen de recidiverende verkeersover-treders nog te doen.

De **voorzitter**: Ik geef de heer De Jong de gelegenheid om een vervolgvraag te stellen. Overigens moet hij zich realiseren dat verkeersveiligheid onder de minister valt die haar beantwoording al heeft afgerond. Hij moet zijn vraag dus aan de juiste minister stellen.

De heer **de Jong** (PVV): Het juiste antwoord op de juiste vraag is dat in de praktijk iemand al bij 132 km/u een boete zou kunnen krijgen. Dat staat ook in de brief. Ik heb dat zwart op wit. Ik kan het de minister wel toe laten komen, als hij dat wil. Ik wil daarop graag een reactie horen.

Minister **Opstelten**: Ik wil het herhalen. Ik heb vellen vol met berekeningen voor mij liggen. Daarin staat dat bij een gemeten snelheid van 132 km/u niet wordt bekeurd. Pas bij een gecorrigeerde snelheid van 131 km/u wordt men bekeurd. Feitelijk is dat dus pas bij 136 km/u. Vergeet al die andere getallen en al die brieven van andere mensen. Het is 136 km/u. Bij toepassing van het andere systeem is het 139 km/u. De Kamer merkt dat ik heel zorgvuldig ben. Telkens voordat ik een antwoord uitspreek, check ik het twee keer bij mijn rechterbuurvrouw!

Over de recidiveregeling is al veel gesproken. In juni is de recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten in werking getreden, waarbij het rijbewijs ongeldig wordt verklaard wanneer iemand binnen vijf jaar twee keer wordt veroordeeld voor een zwaar alcoholdelict. Een belangrijk punt betreft de minimumstraffen die de heer De Jong naar voren heeft gebracht. Het huidige instrumentarium van verkeershandhaving heeft in Nederland aantoonbaar bijgedragen aan een betere verkeersveiligheid. Daar is een systeem van minimumstraffen niet voor geëigend. Wij hebben in het regeerakkoord een andere afspraak binnen het kabinet met de gedoogpartner, de PVV, gemaakt over de invoering van minimumstraffen. Dat is in consultatie en komt binnenkort op tafel bij het kabinet en gaat vervolgens naar de Raad van State. Naar verwachting zullen wij het in de loop van dit jaar invoeren.

De heer Dijkgraaf van de SGP heeft ook vragen gesteld. Mag de politie niet handhaven in wijken waar geen goede weginrichting is? De politie mag daar wel handhaven. Als de politie constateert dat de weginrichting aanpassing behoeft, zal men hierover met lokale wegbeheerders, de gemeente, in gesprek gaan. Vaak wordt dan afgesproken om tijdelijk extra verkeerscontroles uit te voeren totdat de herinrichting op de weg gereed is. Wij zullen dat goed in de gaten houden. De heer Dijkgraaf kennende, baseert hij zijn vraag natuurlijk op reële informatie. Het gaat er natuurlijk om dat de wegbeheerder het mogelijk moet maken om te controleren. Over boetes bij recidives het volgende. De Wet Mulder leidt tot standaardboetes voor lichte overtredingen, waardoor ook het herhaaldelijk begaan van een overtreding geen gevolgen heeft voor de hoogte van het sanctiebedrag. Die efficiënte afdoening is van groot belang. Die zorgt ervoor dat er meer kan worden gehandhaafd en dat de pakkans vergroot wordt. Als je dat gaat veranderen, loopt het stuk en verstopt de hele handhavingsketen. Het OM heeft het beleid ten aanzien van recidive aan het begin van het jaar wel aangescherpt. Hierdoor is een overtreding langer in beeld bij het OM, zodat er eerder sprake is van recidive en hogere straffen kunnen worden opgelegd. De periode waarin men terugkijkt, is verlengd van een naar twee jaar. Dat is een belangrijk punt. Waarom geen aanscherping voor rijden onder invloed, zo vraagt de heer Dijkgraaf. Rijden onder invloed is een misdrijf waarop reeds hoge boetes staan. In de meeste gevallen wordt ook een ontzegging van de rijbevoegdheid opgelegd. Bestuurders worden zwaarder gestraft wanneer zij ongevallen veroorzaken als gevolg van drankgebruik. In gevallen waarbij een ander wordt gedood, is de maximale celstraf negen jaar en bij lichamelijk letsel maximaal vier en een half jaar. Alcohol is al jaren een van de speerpunten van het Landelijk Parket Team Verkeer.

Wordt de verkeerspolitie goed ingebed binnen de nationale politie? Het antwoord is: ja. Kennelijk is dit een vraag die in de samenleving heerst. Ik zal een en ander nagaan bij de kwartiermaker nationale politie. Er is geen enkele indicatie dat dit het geval zou zijn. De heer Dijkgraaf kan op mij rekenen. Ik bepaal immers uiteindelijk wat de kwartiermaker doet en waarmee ik naar de Kamer kom. De heer Dijkgraaf kan dat allemaal zien en volgen.

De **voorzitter**: Ik kijk naar de klok. Er is niet heel veel tijd meer voor de tweede termijn. Ik heb ook gezien dat sommige leden al via Twitter hun conclusies hebben getrokken. Dat scheelt weer. Zijn er leden die nog iets kwijt willen? Ik geef iedereen de gelegenheid voor één opmerking of vraag. Ik vraag iedereen om zich aan die restrictie te houden. Dan is er nog tijd voor een korte reactie van de ministers en voor een afronding.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Er komt nog een begrotingsbehandeling aan en misschien een VAO. Ik kan nu niet alles behandelen. Ik heb nog geen reactie gekregen op het initiatief van de familie Reitsma. Veel mensen in de stad Leeuwarden hebben het initiatief genomen om de alcohollimiet te verlagen van 0,5 promille naar 0,2 promille. Mijn politieke punt is dat ik merk dat de minister van Justitie terughoudend is bij het voorstel om de scooter in beslag te nemen als de berijder opnieuw geen certificaat kan tonen. Mijn vraag is om dit voorstel mee te nemen en te zien als een amendement op het voorstel van de PvdA. Ik zie graag een reactie tegemoet.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ik zou allereerst de heer Opstelten, de minister van Justitie, veel dank willen zeggen voor het voortvarend oppakken van ons actieprogramma rondom scooteroverlast. Ik heb nog een vraag aan zijn adres. Hij heeft nog niet geantwoord op het bizarre gegeven dat het op de weg waarschuwen van mensen voor alcoholcontroles wel een overtreding inhoudt. Hoe kan dat?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Wij zitten niet te wachten op een ander regime bij 130 km/u. Ik heb eerder gezegd dat verandering van de meetmarge door betere apparatuur best is. Wij voelen geen spetter voor boetes van € 7 of € 12 voor 1 of 2 km/h te hard rijden. Dat is niet te verkopen aan de burgers. Ik wil weten of het Openbaar Ministerie daarop zit te wachten.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Dank voor de antwoorden van beide ministers. Gezien het belang dat beiden hechten aan Kamermeerderheden ben ik zeer benieuwd wat er gebeurt op het gebied van het puntenrijbewijs en de bezuiniging op SWOV en VVN. Daar zie ik immers Kamermeerderheden. Daarop komen wij wel op een later stadium te spreken.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Ik wil de ministers bedanken voor de beantwoording. Het puntenrijbewijs bestaat al vanaf 2002, dus ver voor het ontstaan van de PVV. Wij hebben ook altijd gepleit voor zwaardere en hardere straffen. Wij zijn dus ook blij dat de minister binnenkort met de minimumstraffen op dit gebied komt. Zoals ik al heb gezegd, de aangehouden motie over de flitsmarge zal ik, indien er een VAO komt, in stemming brengen.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik wil er mijn teleurstelling over uitspreken dat het puntenrijbewijs slechts gaat gelden voor alcohol- en drugsgebruikers in het verkeer. Wij krijgen dus wel de administratieve rompslomp, maar niet de aanpak van het hufterige gedrag. Om positief af te sluiten het volgende. Ik dank de minister ervoor dat zij bereid is snel even de CBR-problemen aan te pakken. Bij heel veel medische keuringen bestaat

het gevoel dat daarvoor niet de kostprijs wordt gehanteerd, maar dat de automobilist als melkkoe wordt gebruikt voor een flinke winst. Ik wil graag weten of de automobilisten de kostprijs betalen voor de medische keuring.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Wij hebben het Zeeuws meisje besproken bij het onderwerp van snorscooters op de rijbaan. Ik krijg er een beetje een punthoofd van. Dat is ook lastig met een helm! Daar draait het natuurlijk wel om. Ik beraad mij dan ook over het aanvragen van een VAO. Maar goed, dat komt er al. Ook het puntenrijbewijs zit ons helemaal niet lekker. Ik overweeg om ook daarop terug te komen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De ChristenUnie is blij met de aanpak van de bureaucratie bij de keuringen en bij het CBR. Ik hoop dat het lukt om snel verandering aan te brengen. Wij worden daarover geïnformeerd. Ik ben blij met de toezegging van de minister van Veiligheid en Justitie dat die de registratie van de gewonden verder wil oppakken. Ik wil dan wel geïnformeerd worden over wat het gaat opleveren. Graag een rapportage van de minister voor een volgend overleg over wat de gemaakte afspraken zijn, onder andere met de verzekeringen. Ik zou dat zeer op prijs stellen.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de minister van I en M.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik start met het puntenrijbewijs. Ik hoop dat de door mij gegeven uitleg de twijfelaars heeft overgehaald om het specifiek en niet generiek in te zetten. Er stond nog een vraag open van de heer De Rouwe over de hoeveelheid fte's. Wij kunnen het precieze aantal niet onderscheiden, omdat het puntenrijbewijs onderdeel uitmaakt van het takenpakket van veel ambtenaren. Voor het beeld het volgende. Bij de beginnersregeling gaat het nu om 3500 gevallen per jaar. Bij generieke toepassing gaat het om 8 miljoen registraties per jaar. Dat voor het beeld van hoeveelen bij politie, CBR, CJIB en OM daarmee bezig moeten zijn. Nogmaals, ik hoop voldoende antwoord gegeven te hebben en ook de zorg van de commissie weggenomen te hebben door de snelheidsovertreders en de notoire gevallen aan te pakken via strengere straffen. Wat betreft SWOV en VVN is gezegd dat er een Kamermeerderheid is. Ik heb al eerder gezegd dat de bedoelde kortingen in de begroting staan en dat wij daarover komen te spreken bij de begrotingsbehandeling. Op de medische zorg ga ik snel even in. Door het CBR wordt altijd de kostprijs gehanteerd. Voor de medische keuringen zelf geldt dat ggz of andere instellingen hun prijzen standaard hebben bepaald. Die prijzen gelden voor iedereen in Nederland. Die beïnvloeden wij niet. Dat heb ik al een keer aan de Kamer gemeld in een brief. Het CBR beïnvloeden wij wel. Die berekenen puur de kostprijs. Tot slot de flitsmarge bij 130 km/u en de eventuele scheiding in de commissie. Ik vind het natuurlijk altijd heerlijk om daarover enige verwarring te zaaien! De minister en ik hebben duidelijk aangegeven wat wij vonden. Er was geen sprake van een foutje. In mijn voorstel was het gewoon regulier geregeld, zoals het altijd is geweest. Naar aanleiding daarvan heeft de commissie gezegd ernaar te willen kijken. Er was echter een verschil in reactie. Sommige commissieleden wilden het voor alle snelheden, anderen alleen voor 130 km/u, sommige precies op 130 km/u en weer anderen alleen binnen de marge. Wat dat betreft heb ik nog altijd stille hoop dat het na een aangehouden motie toch weer de goede kant opgaat.

Minister **Opstelten**: Voorzitter. Excuus aan de heer De Rouwe. Ik had de indruk het punt van 0,5 en 0,2 promille besproken te hebben. Dat ligt aan mij. Er is een inhoudelijke reden voor de hoogte van de promillages. Onderzoek, ook in het buitenland, laat zien dat bij jonge gebruikers de effecten van alcohol in het verkeer groter zijn. Bij de handhaving van het huidige promillage is de pakkans voor de zware drinker groter en werkt de handhaving het effectiefst. Wij willen niet dat de zware drinkers tussen de mazen van de wet glijpen. Bij verlaging staat straks bij controle het gehele verkeer stil en fietsen degenen waarom het gaat erlangs. Het dringend advies van mijn adviseurs, die de zware drinkers heel strak willen aanpakken, is om het te houden zoals het is. Wij moeten kijken naar de ervaringen en het promillage niet verlagen.

Dan over de aard van de overtreding bij overlast door scooters en brommers. Het participeren van jongeren in het verkeer zonder bromfietsrijbewijs is zorgelijk. Ik heb dat ook gezegd. Het bromfietsrijbewijs is juist ingevoerd om het aantal ongelukken met brommers en scooters terug te dringen. Gedragsverandering bij scooterrijders om de verkeersveiligheid te verhogen is daarom van het grootste belang. Het is telkens de proportionaliteit die van belang is. Wij hebben het instrumentarium. De politie en OM willen ook in beslag nemen. Dat gebeurt ook. Ik zal daar goed op letten. Ik heb heel goed en scherp begrepen wat de heer De Rouwe wil en bedoelt.

Mevrouw Dijkma vraagt naar het waarschuwen voor alcoholcontroles op de weg. Dat is iets anders. Daarom is het ook niet meegenomen. Lichtsignalen mogen alleen gebruikt worden in geval van gevaar. In alle andere gevallen zijn die verboden. Signalen om weggebruikers te waarschuwen voor de politie of een snelheidscontrole zijn verboden. Signalen zijn wettelijk alleen toegestaan bij dreigend gevaar. Het is dus een andere problematiek en een andere invalshoek. Die zijn niet met elkaar te vergelijken. Het betoog van mevrouw Dijkma biedt op dit punt dus geen houvast.

Dan de heer De Jong. Ik wil bij hem geen verwachtingen wekken. Er komt een voorstel van het kabinet over minimumstraffen, maar niet in dit kader. Het voorstel over minimumstraffen is in het regeerakkoord opgenomen. Het is niet passend om dat te behandelen in deze commissie. Ik ga op het vlak van het verkeerscriminaliteit geen systeem van minimumstraffen inbouwen. Daarover wil ik helder zijn.

De heer Slob zeg ik toe de resultaten van de registratie van slachtoffers aan de Kamer te doen toekomen.

De **voorzitter**: De volgende toezeggingen zijn voor mij genoteerd.

- De minister van I en M heeft toegezegd de Kamer in de eerste week van oktober te informeren over het invoeringsmoment van het alcoholslot en of dat per november of per februari zal zijn.
- De minister van I en M heeft toegezegd het thema van de ontheffing voor verloskundigen om gebruik te kunnen maken van busbanen en dergelijke aan te kaarten in het BKO.
- De minister van I en M heeft toegezegd uiterlijk in maart 2012 de Kamer te informeren over de aanpak van de bureaucratie bij het CBR.
- De minister van I en M heeft toegezegd de casussen van het lid Bashir over keuringen te bestuderen en de Kamer te informeren over haar opvattingen daarover.
- De Kamer ontvangt rond 1 oktober het overzicht van het CJIB van het aantal boetes voor het rijden zonder bromfietsrijbewijs.
- De minister van V en J zal de kwestie van de ambulanceklevers met het VNG bespreken in het Strategisch Beraad Verkeersveiligheid.
- De minister van V en J zal de Kamer per brief informeren over de uitkomst van de te voeren gesprekken over de aanpak van de registratieverbetering.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het voorstel om de leeftijd voor de medische keuring te verhogen van 70 jaar naar 75 jaar komt dit jaar naar de Kamer. Dit voorstel kan, afhankelijk van de behandeling, eerder ingaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het komt dit jaar in de ministerraad. Het gaat vervolgens naar de Raad van State en de Kamer. Wij proberen onze debatten in de Kamer in ieder geval zo kort mogelijk te houden!

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Ik merk bij de heer Aptroot en anderen dat er behoefte is aan een VAO. Ik vraag bij dezen om dat te plannen.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat er brede behoefte is aan een VAO. Wij zullen dat via onze vaste voorzitter aanvragen en in laten plannen.

Volledige agenda

1. Cijfers verkeersdoden 2010

29 398-274 – Brief regering d.d. 18-04-2011

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

2. Verzamelbrief verkeersveiligheid

29 398-275 – Brief regering d.d. 11-05-2011

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

3. Uitkomsten van het gesprek tussen de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat en de hoofddirecteur van de ANWB over verkeerswaarschuwingen

29 398-278 – Brief regering d.d. 16-05-2011

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

4. Uitvoering motie De Rouwe (29398–258) over toepassing van Flister voor voorrangvoertuigen

29 398-281 – Brief regering d.d. 20-06-2011

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

5. Aanpak van doorrijders na een rijontzegging

29 398-260 – Brief regering d.d. 23-12-2010

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

6. Doorlichting van het rijbewijshuis

29 398-277 – Brief regering d.d. 12-05-2011

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

7. Overlast van bepaalde groepen scooterbestuurders

2011Z07762 – Brief regering d.d. 13-04-2011

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

8. Antwoorden op vragen van de commissie inzake de evaluatie verzelfstandiging RDW door Price WaterhouseCoopers

29 398-276 – Brief regering d.d. 03-05-2011

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

*9. Voortgang stedelijke distributie en Langere en Zwaardere Vrachtauto's
29 398-197 – Brief regering d.d. 15-12-2009
minister van Verkeer en Waterstaat, C.M.P.S. Eurlings C.M.P.S*

*10. Stand van zaken stedelijke distributie en LZV's
29 398-279 – Brief regering d.d. 19-05-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

*11. Aanbieding rapportage van de derde (wettelijke) evaluatie van de
verzelfstandiging Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) in de periode
oktober – december 2010 uitgevoerd door PriceWaterhouseCoopers
29 398-265 – Brief regering d.d. 25-02-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

*12. Veiligheid beweegbare objecten
32 500-A-98 – Brief regering d.d. 30-06-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*