

Vergaderjaar 2016–2017

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 548

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 2 februari 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie hebben op 18 januari 2017 overleg gevoerd met mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu, en de heer Van der Steur, Minister van Veiligheid en Justitie, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 12 december 2016 inzake wegverkeer en verkeersveiligheid (verzamelbrief) (Kamerstuk 29 398, nr. 543);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 12 december 2016 inzake ernstig verkeersgewonden 2015 (Kamerstuk 29 398, nr. 544);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 5 juli 2016 met de nadere beantwoording van vragen inzake het aantal verkeersdoden op Rijkswegen in 2015 (Kamerstuk 29 398, nr. 523);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 september 2016 inzake de nieuwe aanpak informatievoorziening verkeersongevallen (Kamerstuk 29 398, nr. 528);**
- **de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie d.d. 23 mei 2016 met de beleidsreactie op het Zwartboek van de Vereniging Verkeersslachtoffers over verkeersslachtoffers (Kamerstuk 29 398, nr. 507);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 juli 2016 met de reactie op de vraag van het lid Visser over nader onderzoek naar de consequenties van het omkentekenen van huidige speed-pedelecs met betrekking tot de plaats op de weg en de doorstroming (Kamerstuk 29 398, nr. 524);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 juli 2016 inzake de uitvoering van de motie van de leden Visser en Hoogland over aanpassing van de wet- en regelgeving met het oog op slimme mobiliteit (Kamerstuk 31 305, nr. 215);**
- **de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie d.d. 3 oktober 2016 met informatie over de regeling en uitvoering van het beginnersrijbewijs (Kamerstuk 29 398, nr. 530);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 31 oktober 2016 met de reactie op de motie van het lid**

**Hoogland over een actieplan tegen het opvoeren van snorfiet-
sen en op de motie van het lid De Rouwe over de maatregelen
tegen overlast en onveiligheid van bromfietsen (Kamerstuk
29 398, nr. 540);**

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d.
19 september 2016 inzake het plan van aanpak Beleidsdoor-
lichting Hoofdstuk XII artikel 14, Wegen en Verkeersveiligheid
(Kamerstuk 32 861, nr. 19);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d.
21 oktober 2016 met de antwoorden op vragen van de vaste
commissie voor Infrastructuur en Milieu over het plan van
aanpak Beleidsdoorlichting Hoofdstuk XII artikel 14, Wegen en
Verkeersveiligheid (Kamerstuk 32 861, nr. 21);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d.
25 oktober 2016 inzake fraude met de WRM-bevoegdheidspas
(Kamerstuk 29 398, nr. 539);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d.
11 november 2016 inzake kilometerheffing in België, Belgi-
sche investeringen in infrastructuur en de metingen van de
VID inzake verkeersdrukke in de provincie Noord-Brabant
(Kamerstuk 34 550-XII, nr. 56);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d.
8 november 2016 inzake de resultaten van onderzoek naar de
effecten van tunneldosering op de doorstroming (Kamerstuk
29 296, nr. 30);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d.
13 december 2016 met de reactie op het verzoek van het lid
Madlener, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van
9 november 2016, over het bericht «Schonere lucht op
130-wegen» (Kamerstuk 30 175, nr. 248);**
- **de brief van vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu d.d.
12 december 2016 inzake vierde wettelijke evaluatie van de
Dienst Wegverkeer (Kamerstuk 25 268, nr. 140);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d.
23 december 2016 inzake zelfrijdende auto's en wegontwerp
(Kamerstuk 31 305, nr. 226).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

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

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

Voorzitter: De Boer
Griffier: Israel

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Belhaj, De Boer, Van Helvert, Hoogland, Smaling, Van Tongeren en Visser,

en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu, en de heer Van der Steur, Minister van Veiligheid en Justitie.

Aanvang 10.03 uur.

De voorzitter:

Ik heet de aanwezigen, onder wie twee Ministers en tot nu toe drie Kamerleden van harte welkom. Ik heet ook de aanwezigen op de publieke tribune welkom; de beste wensen nog. Vandaag spreken we over wegverkeer en verkeersveiligheid. De spreektijd in eerste termijn is vijf minuten. De leden hebben ieder twee interrupties. Voor de termijn van de bewindspersonen stel ik drie interrupties voor. De leden mogen zelf bepalen hoe ze die verdelen over de verschillende Ministers. Mevrouw Van Tongeren van de GroenLinks-fractie heeft laten weten dat zij iets is verlaat door een vertraagde trein. Mevrouw Belhaj van D66 schuift inmiddels ook aan. Het woord is aan de eerste spreker, de heer Hoogland.

De heer Hoogland (PvdA):

Voorzitter. Ik wil beginnen met een voorstel dat ik in naar in meen juni 2005 heb gedaan over de invoering van een progressief boetestelsel met als doel: een lerende werking via het sanctioneren van verkeersovertredingen. Mijn conclusie is dat het niet is gelukt om een onderzoek op te leveren, ondanks verschillende toezeggingen. We zijn nu anderhalf jaar verder. Kan de Minister van Veiligheid en Justitie een stand van zaken geven? Ik heb wel kunnen lezen dat hij er geen tegenstander maar misschien zelfs wel een voorstander van is. Dat geldt volgens mij ook voor een breed deel van de Kamer. Het zou mooi zijn om te horen hoe het ermee staat. Is de invoering ervan reëel? Ik verneem graag een reactie. Mijn tweede punt gaat over de snelwegpolitie. Voor het kerstreces hebben we hierover een spoeddebatje gehad bij de regeling van werkzaamheden: «paniek, de snelwegpolitie wordt afgeschaft!» Zelf deed ik er ook naar hartenlust aan mee. Hoe zit het nu echt? Uiteindelijk gaat het niet om de naam maar om de capaciteit. Is er voldoende expertise? Is de snelwegpolitie opgegaan in de Dienst Infrastructuur van de nationale politie? Is er hierdoor minder capaciteit beschikbaar, of blijft die op peil? Wat is de betekenis van de stelling dat ook basisteams een rol hebben in het handhaven van de verkeersveiligheid? Aan de ene kant is mijn ervaring – ik ben wel eens met een wijkagent op stap geweest – dat mensen keurig erop worden geattendeerd dat ze een gordel moeten dragen. Ik vond dat bijzonder: geen boetes uitdelen, maar gewoon even mensen aanspreken. Aan de andere kant moeten we reëel zijn: deze agenten hebben duizenden dingen te doen en dan is verkeershandhaving niet de eerste prioriteit. Hoe gaat de Minister ervoor zorgen dat het aantal staandhoudingen en het effectief optreden tegen asociale overtreders op peil blijven? Mijn derde punt gaat over de fraude met kilometertellers. Volgens mij hebben verschillende collega's hierover vanochtend al iets gehoord of gelezen. We hebben een actieplan gemaakt. Dat hebben we voor de jaarwisseling gemaakt en misschien zijn er inmiddels dingen veranderd. Dat hoor ik dan graag. Elk jaar worden ongeveer 150.000 auto's geïmporteerd in Nederland en van ongeveer 30% is met de teller gesjoemeld of komt de tellerstand niet overeen met het aantal gereden kilometers van de auto. Dat is een probleem. Je kunt met zo'n auto immers voor onverwachte kosten komen te staan. Bovendien betaal je voor iets wat je niet

krijgt. We hebben een aantal voorstellen. Ik hoor graag de reactie van de Minister daarop. Misschien zitten er voorstellen bij die niet reëel zijn en misschien zitten er voorstellen bij die een aardige suggestie zijn. Het opvragen van de tellerstand zou vereenvoudigd moeten worden. Ik weet dat er een slag is gemaakt. Je kunt de stand opvragen bij de RDW (Rijksdienst voor het Wegverkeer) tegen relatief geringe kosten, maar waarom is dat niet gratis? Dat kan iedereen inzien wat de geschiedenis van zo'n auto is. In hoeverre zijn frequentere controles van de kilometerstand wenselijk? In de evaluatie van de wet die hierop toeziet lezen we dat het wenselijk is om bij reparaties tot € 150 en ook bij kleinere ingrepen de kilometerstand in het NAP-register (Nationale Autopas) op te nemen. Bij de RDW lezen we daarentegen dat dit al het geval is. Hoe zit het nu precies? In hoeverre is het wenselijk? Je zou willen dat de handhaving strenger is, maar je wilt ook niet een onnodige last. Het moet niet zo zijn dat voor elk wissel een enorme papierwinkel doorgenomen moet worden. Is dat efficiënt en op een goede manier te regelen? In hoeverre is een impuls mogelijk via de strafrechtelijke aanpak? Sinds de strafbaarstelling op 1 januari 2014 is er bij mijn weten niemand veroordeeld voor het sjoemelen met de kilometerteller. Via het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit – het Openbaar Ministerie (OM) en de RDW werken hierbij samen – kunnen er alsnog afspraken gemaakt worden over het handhaven van het wetsartikel. Dat geldt ook voor bedrijven die het terugdraaien mogelijk maken. In hoeverre is het mogelijk om een keurmerk in te voeren, zodat alleen erkende bedrijven dit soort reparaties uitvoeren en je dus weet dat er niet wordt gesjoemeld? Internationaal is er ook nog een wereld te winnen. Of de afgelezen kilometerstand correspondeert met de kilometerstand van de laatste algemene periodieke keuring (apk) in het buitenland dan wel met de daadwerkelijke stand van de auto, is iets waarbij ook de RDW een rol heeft. De RDW geeft aan «geen oordeel» als men het niet weet. Waarom kan de RDW niet opschrijven «onlogisch», zodat de koper van de auto weet dat de stand onlogisch is? Waarom kan er niet daadwerkelijk inspectie plaatsvinden? Ik ben zelf bij zo'n RDW-keuringsstation geweest. Ik weet dat de boordcomputers van auto's wordt uitgelezen. Dan is zichtbaar dat de kilometerstand van de auto afwijkt van de computergegevens. Valt daaraan iets te doen? Is het mogelijk om de geïmporteerde auto's daadwerkelijk te controleren in plaats van alleen op papier?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Voorzitter. Verkeersveiligheid is een heel belangrijk thema. Dat zegt elke politieke partij. We vinden dat de Minister van Infrastructuur en Milieu de aangewezen persoon is om zich hiervoor verantwoordelijk te voelen. In het eerste jaar van deze kabinetsperiode heeft het CDA aangegeven hierover niet tevreden te zijn. We hebben aangegeven meer actie, meer regie en meer leiding van de Minister te verwachten. We zagen namelijk dat het aantal verkeersslachtoffers en verkeersdoden de afgelopen decennia weliswaar was gedaald, maar dat er een kentering leek plaats te vinden. Inmiddels heeft die ook plaatsgevonden. Omdat wij in het eerste jaar van deze kabinetsperiode te weinig actie van de Minister zagen, hebben we voorgesteld om een regeringscommissaris verkeersveiligheid in te stellen. Daarop heeft de Minister gezegd: nee, ik ben de regeringscommissaris. Dat vonden we heel mooie woorden, maar de daden hebben we eigenlijk nog niet gezien. Gisteren moest de politie vlak voor een AO in een uitzending van RTL nog even zeggen dat ze echt meer bonnen had uitgeschreven dan vorig jaar, om zo te laten zien «we doen ons best». We twijfelen er ook niet aan dat de politie haar best doet, maar de vraag is wat het rendement is. Nu circuleren er allerlei berichten in de media waaruit blijkt hoe fantastisch of hoe slecht bepaalde flitspalen het wel niet doen, alsof het doel van flitsen het opleggen van bekeuringen is. Het doel van flitsen is volgens mij verkeersveiligheid, niet het opleggen van

bekeuringen. We hebben inderdaad discussie gehad over het feit dat de opbrengst van de bekeuringen terechtkomt op het Ministerie van Justitie en dat er een gat in de begroting van het ministerie is als de opbrengst te laag is. We hebben ook gezegd dat dit eigenlijk niet de bedoeling is. Het is niet de bedoeling dat er geflitst wordt met het oog op kasvulling, er moet worden geflitst om een gedragsverandering te bewerkstelligen. Dat is nog niet het geval. Een flitspaal lijkt voor dit kabinet geslaagd als die veel bekeuringen oplevert. Voor het CDA is een flitspaal pas geslaagd als die voor verkeersveiligheid zorgt.

In dat kader vraag ik hoe het staat met de aangenomen motie van het CDA over de buurtflitservice. We hebben ervoor gepleit dat experts bepalen waar het beste kan worden geflitst. Wie zijn die experts? Dat zijn de mensen die er wonen, de buurtbewoners. 5 km te hard rijden op de A2 tussen Utrecht en Amsterdam is niet goed en ook een overtreding van de wet, maar 5 km te hard rijden in een woonwijk is daadwerkelijk heel gevaarlijk. Hoe staat het met die motie? Kan de Minister daarover iets zeggen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Nu ik binnen ben, dacht ik direct goed te beginnen. Ik hoor een mooi pleidooi van het CDA dat de trend in het aantal dodelijke slachtoffers moet worden gekeerd. Een derde van de doden valt als gevolg van de snelheid, zo lezen wij in de stukken. De meeste doden vallen door ongelukken met de auto. Er is een heel simpele en ook heel goedkope methode om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers te verminderen. Het PvdA-congres heeft zich hiervoor uitgesproken, GroenLinks zegt het al langer en ik ben benieuwd of het CDA zich ook wil aansluiten. Een lagere snelheid leidt tot minder dodelijke verkeersslachtoffers. Zegt het CDA in navolging van het PvdA-congres en GroenLinks dat dit een maatregel is die de Minister heel snel kan invoeren en die ook onmiddellijk effect zal hebben op het aantal dodelijke verkeersslachtoffers?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Het CDA heeft altijd gezegd: waar 130 kan, moet je het doen en daar waar het niet kan, bijvoorbeeld vanwege de verkeersveiligheid, moet je dat zeker niet doen. Wij hebben de Minister ook gevraagd om hiernaar te kijken. Volgens mij was iedereen het ermee eens. Onze autosnelwegen zijn relatief veilig en de meeste slachtoffers vallen daar dan ook niet. Ik wil het PvdA-congres en GroenLinks niet als maatstaf nemen, maar daar waar daadwerkelijk is aangetoond dat 130 km leidt tot ongelukken en slachtoffers, moet je daar iets tegen doen. Tot op heden hebben we nog geen onderzoek gezien dat dit aantoonst. Volgens mij hebben we samen met GroenLinks aan de Minister gevraagd om hiernaar te kijken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Het lijkt mij verstandig om iets meer te doen dan alleen ernaar te kijken. Elke dode minder is er één. Volgens mij is het CDA dat met mij eens. We kijken dus niet naar de vraag waar procentueel de meeste ongevallen zijn. Ook die 30 tot 40 extra doden vanwege het rijden van 130 moeten worden voorkomen. Daar heb je geen onderzoek voor nodig. Simpele natuurkunde leert dat je een langere remweg hebt als je harder rijdt. De reactietijd is hetzelfde maar je legt meer meters af. Bij 130 is een klap altijd harder, of je nu op je iPhone kijkt, in de weer bent met make-up of een cd'tje wisselt. De klap is harder en daarmee is de kans op doden groter. In Nederland gaan we tegen de trend in: de Minister wil waarschijnlijk voor de verkiezingen wel weer ergens een bordje met «130» onthullen, terwijl de landen om ons heen kiezen voor een lagere snelheid. Voegt het CDA zich bij GroenLinks en naar ik aanneem de PvdA en zegt het: de snelheden moeten eerder omlaag dan omhoog?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Hartelijk dank voor het betoog van mevrouw Van Tongeren. Ik wil graag doorgaan met mijn betoog, voorzitter.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter, ik zou graag een antwoord willen. Voegt het CDA zich bij GroenLinks en de PvdA?

De **voorzitter**:

Dat was de vraag.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Sorry. Volgens mij was de vraag hetzelfde als in eerste instantie. Daar waar 130 aantoonbaar extra gevaar oplevert, moeten wij zeer zeker iets doen. Wij hebben dat ook gevraagd aan de Minister.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik geloof niet dat wij het erg oneens zijn met mevrouw Van Tongeren; goed dat zij dit nog even aangeeft. Over bellen en appen op de fiets zei de Minister in eerste instantie dat het allemaal niet zo'n probleem was, maar nu zien we een straffe aanpak: bellen en appen op de fiets gaan we keihard verbieden. Het CDA vindt het heel positief dat de Minister dit nu wel als een probleem ziet. Dat is een grote vooruitgang. De vraag is of het zinvol is om te zeggen dat je het gaat verbieden als je vervolgens de controle en de handhaving terugschroeft. Het moet wel gepaard gaan met handhaving. Bovendien is het volgens de wet al verboden. Roekeloos rijgedrag is immers bij wet verboden. De vraag is of het wettelijk verbieden van bellen of appen op de fiets iets oplevert. Wij zouden liever zien dat de Minister de regie neemt als regeringscommissaris verkeersveiligheid en dat er lijn komt in wat alle partners in het werkveld doen. Die zijn heel goed bezig op dit vlak. Instanties als de ANWB, maar ook het bedrijfsleven, de transportsectoren, de verzekeraars, de politie en het OM bekijken allemaal heel goed wat te doen, maar hierin missen we nog heel erg leiding en regie.

De **voorzitter**:

U hebt nog één minuut.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Dank u.

De cijfers laten zien dat het aantal verkeersgewonden en verkeersdoden stijgt. Dat willen we juist niet. Houden we ons nog aan het doel? Is dat nog steeds het doel van de Minister? Hoe staat de Minister tegenover het initiatief van de KBO (Katholieke Bond voor Ouderen) om vrijwillig, dus niet verplicht, een fietshelm te dragen?

Tot slot vraag ik de Minister naar de verkeersveiligheid van de N36. Rijkswaterstaat heeft in 2018 groot onderhoud van de N36 gepland. Dat is het moment om het profiel van de N36 sterk te verbeteren. Daarom lijkt het vooralsnog realistisch dat het breder maken van de weg, het verbeteren van de uitwijkmogelijkheden en de belijning en het realiseren van diverse delen van middengeleiding in 2018 tijdens het groot onderhoud worden uitgevoerd. Hoe staat de Minister daartegenover?

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Er gebeurde net iets bijzonders. De heer Van Helvert gaf aan dat hij een reactie wil op de vrijwillige behoefte om een helm te dragen. Hij wil graag weten wat de Minister daarvan vindt, maar de crux van vrijwilligheid is

dat je geen wetgeving en dergelijke nodig hebt. Het kwam dus een beetje raar over, alsof hij de zegen van de Minister wil voor de mogelijkheid voor deze katholieke vereniging om een helm te dragen.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik snap dat het leuk is om een grapje te maken, maar ik vind het best een serieuze zaak. Het CDA heeft het plan «Lekker doorrijden: het knelpuntenplan!» gepresenteerd. Een van de onderdelen van dat plan is om de samenleving erbij te betrekken. Dat betekent dat je niet met geboden en verboden smijft en van bovenaf zegt wat er gedaan moet worden, maar dat je samen met mensen die goede ideeën hebben, gaat bekijken hoe we het aantal verkeersdoden en verkeersslachtoffers kunnen doen dalen. Een van de initiatieven hiervoor is van de KBO. Deze bond wil bekijken wat we kunnen promoten of samen kunnen aanpakken. Het vrijwillig dragen van een helm is zinvol voor iedereen, maar zeker voor ouderen. We weten dat er steeds meer ouderen op de fiets zitten, omdat er meer ouderen zijn, omdat ze meer fietsen en omdat de fietsen die ze gebruiken, veel sneller gaan door de technische mogelijkheden en door de fitheid van ouderen. Als een oudere valt, is dat echter direct een groter probleem dan wanneer een jongere valt, want ouderen hebben vaak sneller grotere schade, niet aan de fiets, maar vooral aan hun lichaam. Het is dus van belang dat de KBO, een van de instanties die midden in de samenleving staan, zegt: wij zien dit als een mogelijkheid; kunnen wij dit idee aandragen en hierin samen optrekken? Ik vind het een zeer serieus voorstel en vraag de Minister dus of zij het een idee vindt om bij aan te haken.

De **voorzitter**:

Mevrouw Belhaj, het is dubieus om de discussie aan te gaan over de geboden en verboden waarmee van bovenaf gesmeten wordt. Hebt u behoefte aan een vervolginerruptie? Ik zie dat dit niet het geval is.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Voorzitter. Als je 's ochtends op de fiets of in de auto stapt, wil je niet alleen snel, maar vooral ook veilig op de plaats van bestemming komen. Als je in de auto zit en voor je een fietser ziet die aan het appen is, erger je je daaraan. Ook ergeren mensen zich aan autorijders die roekeloos met 80 km/u door hun woonwijk scheuren, terwijl je daar maar 30 km/u mag. Daarom zijn twee dingen belangrijk: veilige wegen en verkeershandhaving. Op die twee punten wil ik mij in mijn bijdrage richten. Vorige week heb ik schriftelijke vragen gesteld over beide onderwerpen. Op gemeentelijke wegen vindt 61% van alle ongelukken plaats. 21% van alle ongelukken vindt plaats op provinciale wegen. Als we met elkaar de verkeersveiligheid willen aanpakken, moeten we er juist binnen de gemeenten voor zorgen dat we een aantal dingen voor elkaar krijgen. Het is dus heel gek dat de VNG, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, haar hele verkeersafdeling heeft wegbezuinigd, zeg ik als persoonlijke noot. Het is van belang dat wij hier met elkaar aandacht voor vragen. De politie heeft in een officiële reactie aangegeven dat zij niet van plan is om te handhaven zolang de weg niet veilig is ingericht. Dat is een kip-of-eidiscussie, want dan zegt de een niet te gaan handhaven zolang de ander de wegen niet veilig heeft ingericht. Mijn vraag aan beide bewindspersonen is hoe wij de kip-of-eidiscussie gaan doorbreken. Hoe zorgen we ervoor dat enerzijds de gemeenten de weginrichting oppakken en anderzijds de handhaving op een goede manier gestalte krijgt? Bij handhaving denk ik aan staandhoudingen en niet aan flitscontroles en trajectcontroles, waartoe de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) gisteren opriep. De SWOV riep ertoe op om hieraan een doelstelling te hangen in de zin van een bepaald aantal bekeuringen, maar ik wil juist via het aantal staandhoudingen zichtbaar vormgeven aan de handhaving. Mijn vraag aan beide bewindspersonen is

hoe we dit kunnen doen: hoe kunnen we ervoor zorgen dat gemeenten dit als prioriteit gaan stellen? Ik vraag de Minister van Veiligheid en Justitie hoeveel gemeenten in hun handavingsplan verkeersveiligheid als prioriteit hebben opgenomen. Bij de begrotingsbehandeling hebben wij samen met de PvdA een motie ingediend met het verzoek om te bekijken wat de landelijke verkeerssteams moeten doen om ervoor te zorgen dat het aantal staandehoudingen vergroot kan worden en om met de gemeenten in gesprek te gaan. Blijkbaar zijn er veel gemeenten die aangeven dat verkeersveiligheid belangrijk is, maar toch onvoldoende boter bij de vis doen. Graag krijg ik op dit punt een reactie van beide bewindspersonen. Eerder is een vraag gesteld over de snelwegpolitie. Het maakt ons niet uit hoe het heet: snelwegpolitie, dienst infra of wat dan ook. Ons gaat het erom dat er zichtbaar wordt gehandhaafd, ook op de snelwegen. Gisteren hebben wij een brief gekregen in reactie op het ibo (interdepartementaal beleidsonderzoek) naar verkeershandhaving. Daarin wordt aangegeven dat de handhaving door de snelwegpolitie of hoe die straks ook mag gaan heten ten minste op peil wordt gebracht. Ik vraag de Minister van V en J wanneer en hoe wij hierover duidelijkheid krijgen.

Dat brengt mij op mijn volgende punt: het progressieve boetestelsel en het zogenoemde strafgat. In het Wetboek van Strafrecht staan zware straffen, maar in de praktijk zien we vooral dat veel mensen lachend de rechtszaal uitlopen als ze bijvoorbeeld iemand hebben doodgereden en wegkomen met een taakstraf. Dat is echt de omgekeerde volgorde. Wij willen graag weten wanneer de resultaten van het onderzoek hiernaar beschikbaar zijn, want dit kan echt niet. Geen taakstraffen meer, maar gewoon ervoor zorgen dat straffen kunnen worden opgelegd.

In dat kader ben ik geschrokken door de brief over het beginnersrijbewijs. Per jaar slagen er 200.000 mensen voor hun rijbewijs. Tot op heden zijn er maar dertien rijbewijzen ingenomen in het kader van de beginnersrijbewijsregeling. Hoe gaan we dit oplossen? Hoe gaan we ervoor zorgen dat we mensen die willens en wetens anderen in gevaar brengen en roekeloos rijden, kunnen oppakken?

In de brief over het ibo-verkeershandhaving geeft de Minister aan dat er een betere inzet, een integraal veiligheidsplan en meer aandacht voor staandehoudingen komen. Graag krijg ik hierop een korte reflectie van beide bewindspersonen. Welke afspraken zijn hierover concreet gemaakt? Wanneer kunnen wij hiervan de invulling zien?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik ben blij dat de VVD is teruggekomen van haar eerdere standpunt dat handhaven op de snelwegen niet zo nodig is: een boete voor een paar kilometer te hard rijden was alleen maar autootje pesten. Ik ben blij dat de VVD nu vindt dat handhaving wel moet plaatsvinden. Kun je op snelwegen niet het beste handhaven via trajectcontroles?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik heb die woorden niet gebruikt. Ik heb gezegd dat de politie zichtbaar moet zijn en roekeloos rijgedrag moet aanpakken. Wat ons betreft horen trajectcontroles daar niet per se bij.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Toen wij aan deze kabinetsperiode begonnen was het betoog van de VVD – overigens niet uitsluitend van de VVD – dat we ons moesten concentreren op de plaatsen waar de meeste doden vielen. Dat was eerder op provinciale wegen en binnen de gemeenten en niet op snelwegen. Op de snelwegen kon het wel een tandje minder. Ik ben blij om te constateren dat de VVD nu zegt dat op de snelwegen ook gehandhaafd moet worden. Bij een trajectcontrole krijg je niet het effect dat mensen afremmen voor een flitser en daarna weer optrekken en bij een trajectcontrole wordt

iedereen die te hard rijdt, eerlijk aangepakt. Is dat niet precies wat de VVD voorstaat?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Mevrouw Van Tongeren gebruikt woorden die ik niet heb gebruikt; zo blijven we op elkaar reageren. Laat ik maar gewoon helder aangeven wat ik zelf wil. Mensen die willens en wetens anderen in gevaar brengen moet je aanpakken. Je moet automobilisten niet pesten met een trajectcontrole op de A2. Zo simpel is het.

Ik heb nog een vraag over de A2. We hebben ertoe opgeroepen om de maximumsnelheid op de A2 zo snel mogelijk naar 130 km/u te brengen. Gelukkig mag er 's nachts nu 130 km/u worden gereden. Dat zorgt ervoor dat vooral richting Amsterdam een belangrijke boetefuik wordt opgelost. Als het goed is, zullen we dat volgend jaar terugzien in de cijfers. De vraag is natuurlijk wanneer we overdag 130 km/u gaan rijden op de A2.

Ik zie dat mijn spreektijd bijna om is, maar ik wil nog even stilstaan bij tunneldosering. De nieuwste tunnels hebben tunneldosering: de Leidsche Rijntunnel en de Coentunnel. De Minister heeft aangegeven dat tunneldosering bij de Leidsche Rijntunnel zorgt voor files en dat zij hiernaar zal kijken. Wanneer gaat zij dat doen en wanneer horen wij iets over de oplossing? De Minister heeft ook aangegeven dat tunneldosering bij de Coentunnel niet voor files zorgt. Ik ben zelf een dagelijks gebruiker van de Coentunnel en het zal vast aan mij liggen, maar ik durf die stelling wel te betwisten. Ik denk dat ook de VID (VerkeersInformatieDienst) andere cijfers heeft. Die kunnen we opvragen. Ik wil graag weten waarop de Minister haar stelling baseert. Heeft zij de cijfers van de VID daarbij betrokken? Is zij bereid om ook voor de Coentunnel te bekijken of een andere invulling mogelijk is?

Mijn laatste hartenkreet betreft de speedpedelec. Wij krijgen heel veel mails van speedpedelecrijders. Zij worden soms staande gehouden door de politie als zij op de rijbaan rijden en sturen daar dan een filmpje van op. Zij hebben er zelf ook een ongemakkelijk gevoel bij als zij als fietser op de rijbaan moeten rijden. De VVD heeft gevraagd om een evaluatie, direct al. Kan de Minister aangeven wat de eerste gebruikerservaringen zijn? Is zij bereid om zo snel mogelijk in gesprek te gaan met de politie en de gebruikers van de speedpedelec om dit soort ervaringen zo snel mogelijk op te lossen?

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Voorzitter. Het is goed dat we vandaag spreken over verkeersveiligheid, want het gaat niet goed. Dat zei ik in het vorige AO ook al. Anders dan bij doden en gewonden door bijvoorbeeld geweld of ziekte lijkt er in het geval van verkeersdoden en -gewonden vaak veel minder sprake van een morele verantwoordiging. Als iemand omkomt in het verkeer worden er geen stille tochten gehouden of ice bucket challenges of iets dergelijks georganiseerd om geld op te halen om een kruispunt veiliger te maken. Een verkeersongeluk verwoest echter levens, net als een ziekte of een geweldsmisdrijf. Het is een aanslag op het gezin, de familie en de vrienden van het slachtoffer, om van de maatschappelijke weerslag nog maar te zwijgen. De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid zijn aanzienlijk. We spreken dan over 13 miljard per jaar.

We blijven doortellen; dat is helaas de bittere conclusie die we kunnen trekken uit de laatste cijfers van de SWOV. Ook het aantal verkeersgewonden groeit. Dat is een reden temeer om nu alles op alles te zetten, te beginnen bij het begin: kijken waar het misgaat. Voor de zomer is een D66-motie (29 398, nr. 509) aangenomen om ervoor te zorgen dat de registratie van verkeersongelukken nu eindelijk eens op orde komt. We vroegen de Minister om een plan van aanpak te ontwikkelen voor een sluitende registratie van de plaats en oorzaak van verkeersongevallen. Voorzitter, u kunt zich vast voorstellen, zeker in het licht van het groeiende

aantal ongevallen, dat mijn teleurstelling groot was toen ik de brief met de uitwerking van de Minister ontving. Er staat geen plan van aanpak in, maar slechts een opsomming van dingen die al gedaan worden en verbeteringen die de afgelopen jaren zijn doorgevoerd. Dat zijn prima verbeteringen, daar niet van, maar in mijn motie, die Kamerbreed is aangenomen, vroeg ik om een plan van aanpak om de registratie van verkeersongevallen sluitend te maken. Dan verwacht ik ook een plan van aanpak en niet anderhalf kantje over maatregelen uit het verleden en dingen die in de toekomst nog zouden kunnen gebeuren. Hier spreekt niet de urgentie uit die ik bij de Minister zou willen zien. Ik zou dan ook graag voor 15 maart een echt plan van aanpak krijgen. Zolang ik geen plan van aanpak heb gezien, blijft de motie wat mij betreft staan.

De Minister heeft aangekondigd een wettelijk verbod op appen op de fiets voor te bereiden. De fractie van D66 ziet alle voorstellen die de veiligheid van deze heel kwetsbare groep ten goede komen, met warme belangstelling tegemoet, maar heeft in dit licht toch nog een aantal vragen. Hoe handhaafbaar is zo'n wettelijk verbod? Welke effecten verwacht de Minister hiervan? Blijft het bedienen van fietsnavigatie op een telefoon die in een houder aan het stuur zit, wel toegestaan? De Fietsersbond wijst ons erop dat de Britse regering heeft aangekondigd met telefoonfabrikanten in overleg te gaan over een verplichte modus op de smartphone die afleidende functies uitschakelt boven een bepaalde snelheid. Passagiers kunnen deze modus eventueel uitzetten. Kan de Minister iets zeggen over de stand van zaken van het overleg dat de Minister hierover voert in Nederland?

Ik kom op een totaal ander onderwerp: de invalidenwagentjes, ook wel Birò's genoemd. D66 bereiken vanuit de grote steden steeds meer klachten over de toename van het aantal gehandicaptenvoertuigen die bestuurd worden door niet-gehandicapten. Dit is een interessant gegeven. In zo'n wagentje rijd je namelijk met brommersnelheid, zit je lekker droog en mag je overal parkeren. Dit geeft inmiddels een behoorlijke overlast en onrust. In 2007 heeft de ambtsvoorganger van de Minister op Kamervragen geantwoord dat het interessant is om regelgeving voor dit probleem te ontwikkelen, bijvoorbeeld door gehandicaptenvoertuigen aan de gebruiker te koppelen via een gehandicaptenparkeerkaart. Hier is echter nooit gevolg aan gegeven. Is de Minister bekend met dit fenomeen en deze problematiek en is zij bereid om die op te pakken?

Ik rond af met de rijinstructeurs. Als je ergens moet beginnen met de aanpak van verkeersveiligheid, dan is dat bij de persoon die onze bestuurders leert rijden. De behandeling van de WRM (Wet rijonderricht motorrijtuigen) is uitgesteld in afwachting van de mogelijke komst van een nota van wijziging in het voorjaar. D66 juicht het toe dat de Minister kennelijk bezig is met voorstellen die de opleiding tot rijinstructeur een grote kwaliteitsimpuls kunnen geven. Maar kan de Minister nu al aangeven welke voorstellen zij op dit moment onderzoekt? Heeft zij in dit kader ook contact met veldpartijen die in de praktijk merken wat wel en niet werkt?

De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Verkeersveiligheid is keer op keer een belangrijk punt in deze commissie. Door het hele land heen krijgt het onderwerp verkeersveiligheid altijd veel aandacht. Het is duidelijk waarom dat het geval is. Toen ik in de jaren tachtig in Kenia werkte, stond halverwege Nairobi en Nakuru een bord langs de weg met de tekst: better late in this world than early in the next. Dat zal ik mij altijd blijven herinneren. Ik denk dat ik nog nooit zo'n gedragsbepalend bord heb zien staan. Misschien is dat iets om in het achterhoofd te houden. Maar goed, ik ga over naar de serieuze business. Uit de gegevens die de Minister aan ons heeft gestuurd, blijkt dat het aantal verkeersslachtoffers is toegenomen. Dat is natuurlijk onwenselijk. Er is een periode geweest waarin het daalde. Dat heeft de Minister ook

aangegeven in een eerder debat, maar je zou natuurlijk niet wensen dat er weer een knik naar boven aan het ontstaan is. Het lijkt er nu toch wel erg op. Hoe duidt de Minister dit? In hoeverre kan zij aangeven waar het aan ligt? Ik kom dan meteen op het punt waar zij pas geleden mee kwam: appen niet alleen in de auto aan banden leggen maar ook op de fiets. In haar brief van kort geleden geeft zij ongeveer aan wat zij van plan is. Er moet nog onderzoek gedaan worden, maar het zou toch fijn zijn als zij een exposé zou geven van hoe zij het voor zich ziet. Wij steunen het idee, maar ik zou graag een onderbouwing zien waaruit blijkt dat het kan werken. De vraag is dan ook of het te handhaven is. Heterdaadjes zijn lastig te realiseren bij appen op de fiets. Dan moet je op een gegeven moment ook toegang hebben tot de telefoon om te zien wanneer men voor het laatst online is geweest. Dat soort zaken vormen toch wel een juridisch probleem.

Verder zijn de fietspaden in met name de grote steden overvol en vaak veel te smal. Ik ben pas geleden nog door Utrecht gereden met een mij bekende wethouder daar. In de spits is dat echt lastig. Het is heel fijn dat zo veel mensen op de fiets stappen, maar in grote steden wordt het echt een probleem. Fietsstraten kunnen een oplossing zijn, maar daar zit het autoverkeer ook nog tussen. Welke fundamentele omslag moet je maken om met name in grote steden het fietsen een toekomst te bieden? Het loopt gewoon tegen zijn maximum aan, en dat moeten we echt niet willen. Elektrische fietsen zijn in opkomst. Er zijn nog steeds heel veel opgevoerde snorscooters. Het geheel van mobiliteit in met name de steden vraagt om een niet klassieke oplossing. Het vraagt niet om een incrementele aanpassing maar om omdenken. Ik nodig de Minister graag uit om haar gedachten op dit punt hier met ons te delen.

Mevrouw **Visser** (VVD):

De heer Smaling stelt een aantal vragen, maar ik ben vooral benieuwd naar wat hij zelf zou willen. Welk voorstel wil hij doen? Hij vraagt de Minister om een reflectie, maar wat zou de heer Smaling zelf namens de SP willen?

De heer **Smaling** (SP):

Ik denk dat je er in de steden voor moet zorgen dat het autoverkeer maar heel beperkt de binnenstad in kan. Vooral de partijgenoot van mevrouw Visser in Amsterdam is daar goed mee bezig. Hierdoor creëer je vanzelf ruimte om het tragere vervoer ruim baan te geven. Dat is absoluut nodig. Als de metro straks eindelijk rijdt, dan kan dat een behoorlijke opluchting voor Amsterdam zijn. Maar Utrecht heeft ook zoiets nodig. De wethouders van de grote steden moeten wel steun krijgen van het Rijk om daar snel invulling aan te kunnen geven.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Het klopt dat grote steden de auto's uit de stad jagen. Dat zien wij ook. Maar de heer Smaling constateert dat het een probleem is dat de fietspaden overvol zijn en dat er te veel fietsers komen. Ik ben benieuwd wat hij daar concreet aan gaat doen. De oplossing van de SP is trouwens wel een heldere oplossing. Op basis daarvan kunnen we vaststellen dat de SP wil dat de auto de stad uitgaat, maar misschien vat ik het verkeerd samen.

De heer **Smaling** (SP):

Het is heel concreet: je moet zoekverkeer tegengaan. Er zijn ouders die eindeloos rondrijden terwijl ze op zoek zijn naar een parkeerplaats. Je hebt dus betere P+R-faciliteiten (park-and-ride-faciliteiten) rondom de steden nodig. Je kunt dan in meer straten eenrichtingsverkeer hebben. Dan kun je de fietspaden verbreden. Als je in Amsterdam fietst door de Kinkerstraat en de Linnaeusstraat, merk je dat er een fietsstrookje van een

meter breed is. Stel dat je daar door een te hard rijdende scooter wordt ingehaald. Er zijn heel veel ongelukken die niet als echte ongelukken tellen, maar waarbij wel sprake is van elkaar aanstoten en kleine valpartijen. Dat is ook allemaal onwenselijk. Dat komt voor een deel door de manier waarop het nu geregeld is. Daarnaast zijn sommige straten te smal. Je moet dus ergens ruimte creëren, en dat kan.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog, mijnheer Smaling.

De heer **Smaling** (SP):

Verder zou de SP graag nog een keer aanklaarten dat het verstandig zou zijn om tot een nieuwe roadassessment te komen waarbij alle wegen opnieuw in kaart worden gebracht op basis van de verkeersveiligheid. Nu doen we dat vaak incidenteel. Het CDA heeft pas geleden vragen gesteld over de N36 van Twente naar Drenthe. Je kunt je op zo'n weg focussen. Die heeft ook aandacht nodig, maar je moet eigenlijk landsbreed een assessment kunnen doen om goed de oorzaken van de problemen in kaart te brengen. De acties die je pleegt, dienen het gevolg te zijn van de vastgestelde oorzaken. De afgelopen jaren is niet alleen de maximale snelheid veranderd, maar zijn er ook veel spitsstroken bij gekomen. Die hebben allemaal effect op de verkeersveiligheid.

De registratie van verkeersongevallen is al jaren een heikel punt. De Minister schrijft dat het verbeterd is, maar ik vind dat de percentages toch nog aan de lage kant zijn. Onze wens is dat er een betere registratie plaatsvindt. Het zou ook wat waard zijn als de Minister hier met een concreet actieplan komt. Stijgende percentages zijn fijn, maar wat ons betreft gaat het sneller.

Ik heb nog een paar korte punten. Ik kom op de rijbewijswet. Een aantal maanden geleden heeft de Minister geschreven dat het nog even gaat duren. Laat zij het aan haar opvolger over of gaat zij dat eventueel in demissionaire staat met ons afhandelen? De sector zit er immers wel op te wachten.

Bij de verlenging van het Infrastructuurfonds komen drie prioriteiten naar voren. Een daarvan is de goederencorridor Oost-Nederland. Daar wil ik graag nog wat over horen. Er wordt veel accent gelegd op het personenvervoer en wat minder op het goederenvervoer. In de afgelopen periode hebben we vaker de modal shift in het goederenvervoer aan de orde gesteld. Onze wens is dat vrachtverkeer van de weg naar het water gaat. Gaat dat nog plaatsvinden? Is de gedachte achter de goederencorridor Oost-Nederland dat de A15 stiller wordt en de Waal drukker?

Smart mobility en zelfrijdende auto's maken een betere benutting van de infrastructuur in de toekomst mogelijk. De SP-fractie ziet veel mogelijkheden voor smart mobility, met name in de transportsector. Kan de Minister nog wat concreter aangeven hoe zij de toekomst ziet van smart mobility in de transportsector? Zullen daar binnenkort grote vorderingen mee worden gemaakt?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Er is bij de partijen aan de rechterkant, vooral bij de PVV en de VVD, iets heel merkwaardigs aan de hand als het gaat om verkeer.

Normaal gesproken zeggen we in Nederland: we hebben met zijn allen een wet gemaakt en je moet je aan die wet houden. We zeggen ook niet dat zo nu en dan een pilletje slikken prima is en dat dit moet kunnen en dat je over zo nu en dan een pakje kauwgom jatten niet moeilijk moet doen. Maar er is wel continu sprake van de retoriek: als iemand een klein beetje te hard rijdt, moet je dat vooral niet beboeten; dat moet gewoon kunnen. Ik verwijt die partijen persoonlijk dat ze hiermee bijdragen aan de houding dat het bij snelheidsregels om adviezen gaat en dat het niet gaat om een wet waar je je strak aan moet houden. Ik begrijp volstrekt niet

waarom door de grootste regeringspartij van een eerlijke trajectcontrole wordt gezegd: dat moeten we maar niet doen, want dan pakken we mensen die de wet overtreden. De meest moderne auto's zijn uitgerust met cruisecontrol. Het is dus geen enkel probleem om onder de maximumsnelheid te blijven. Uit de cijfers blijkt dat een derde van de doden valt door hoge snelheid en dat het grootste gedeelte van de mensen die doodgaan in het verkeer, doodgaat in een auto. Het helpt dus wel degelijk. Dat betekent niet dat GroenLinks niet een hele set andere maatregelen zou willen, maar ook voor deze maatregel verwacht ik steun van de PVV, de VVD en het CDA. Ik weet dat de PvdA deze maatregel al steunt. Ik vind het uiterst merkwaardig dat bepaalde partijen deze maatregel niet steunen.

Er is een groep doden die niet wordt genoemd als het om verkeer gaat. Door de slechte luchtkwaliteit in Nederland vallen er per jaar gemiddeld ruim 5.000 doden. Stel dat slechts 10% van die mensen zijn overleden door de slechte lucht vanwege het verkeer, dan zijn dat er ook 500. Ik heb de Minister herhaaldelijk gevraagd waarom we die doden niet terugzien in de cijfers, aangezien het overlijden dan ook door het verkeer wordt veroorzaakt. Laat er in elk geval een schatting worden gegeven van het deel. Het zijn er dus nog eens een keer 500. Hoe harder je rijdt, hoe groter de uitstoot is, dus des te groter is het effect op deze groep.

We zijn er blij mee dat deze Minister nu aangeeft dat zij de urgentie voelt om met een nieuw strategisch plan voor de verkeersveiligheid te komen. Maar zoals de Amerikanen zeggen: talk is cheap. Wat gaan we er dan aan doen? Wat deze Minister doet, is doorgaan met het verhogen van de maximumsnelheid. Ik zie geen groot plan voor het uitrollen van meer trajectcontroles. Daar heeft zij namelijk ook geen steun voor in de Tweede Kamer. Als je ziet dat iets toeneemt, weet je dat je het niet redt met de maatregelen die je altijd al nam en zul je extra moeten bijschakelen. Ik hoor graag de reactie van de Minister daarop.

Hoe staat het CDA tegenover de vrijwillige airbag voor fietsers? Ik zeg dit grappend, want moeten we dan steeds de zwakste verkeersdeelnemers helemaal inpakken zodat de auto's in binnensteden nog steeds 50 km/u kunnen rijden? Waarom is er geen draagvlak in deze Kamer voor het idee om in de heel drukke binnensteden – het werd door meerdere woordvoerders beschreven – gewoon naar 30 km/u te gaan? Als er dan een ongeluk gebeurt, is de klap minder groot en zijn de gevolgen ook minder groot. Zoals mijn collega van de SP terecht zegt: als je ervoor zorgt dat auto's minder toegang hebben tot de drukke centra van de grotere steden, krijgen de fietsers meer ruimte. Zo kun je de andere verkeersstromen iets beter scheiden. Dat lijkt mijn partij enorm voor de hand liggend, maar tot nu toe, vooral in het zicht van de verkiezingen, durft bijna niemand het aan om te zeggen dat het autoverkeer een tikkeltje uit de hand is gelopen. Ik zie dat dit tot heel veel coalitieoverleg bij de woordvoerders leidt.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Naar aanleiding van de bijdrage van mevrouw Van Tongeren vroeg ik aan mevrouw Visser of zij weleens een pakje kauwgom gejat had. Dat was het. Verder zaten wij aandachtig te luisteren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dat vind ik een heel mooie vraag. Ik ben benieuwd naar het antwoord.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Het antwoord is nee.

De **voorzitter**:

Oké. Gaat u verder, mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik was bijna van plan om er nog iets over te zeggen, maar dat zal ik maar niet doen.

Is de Minister bereid om samen met andere wegbeheerders de maximumsnelheden te heroverwegen of om er in elk geval in te voorzien dat wegbeheerders maatregelen kunnen treffen zodat de maximumsnelheden op de 30 kilometerwegen en de 50 kilometerwegen veel effectiever gehandhaafd kunnen worden?

We krijgen steeds meer inzicht in de gezondheidsschade door de blootstelling aan luchtvervuiling, maar wetenschappers verwachten dat lawaai over een jaar of twintig het grootste milieuprobleem gaat worden. Is de Minister daarvan op de hoogte? Als we er nu op anticiperen, kunnen we het misschien voorkomen. Het gaat hierbij vooral om een stapeling van lawaai: lawaai van vliegtuigen en wegen en eventueel industrieel lawaai.

130 km/u blijft een twistpunt tussen deze Minister en mij, maar ik vond dat het in de brief in elk geval ...

De voorzitter:

Kunt u zo zachtjes aan komen tot een afronding?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Sorry, ik kom tot een afronding. Op 80% van de locaties waar de luchtkwaliteit is onderzocht, leidt snelheidsverhoging tot meer vervuiling. Als je dat uit je eigen cijfers haalt, is het toch volstrekt logisch om in ieder geval een pas op de plaats te maken en niet door te gaan met snelheidsverhoging? Ik begrijp dat deze Minister niet voor snelheidsverlaging gaat pleiten, ook al zou dat eigenlijk wel moeten. Maar als dit uit de eigen cijfers van het ministerie komt, dan kun je toch niet met open ogen doorgaan met snelheidsverhoging?

De voorzitter:

Mevrouw Visser heeft nog een interruptie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Het pakje kauwgom komt nu waarschijnlijk aan de orde.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Nee, ik moet u teleurstellen. Blijkbaar heeft de Katholieke Bond voor Ouderen heel veel invloed. Die levert een bijdrage als het gaat om ouderen, maar blijkbaar bieden zij ook oplossingen voor fietsers, zoals de mogelijkheid van airbags op fietsen. Maar daar gaat mijn vraag niet over. Mevrouw Van Tongeren richt zich in haar bijdrage vooral op andere partijen, maar zij zegt niet zo veel over wat zij zelf wil. Wat is het uitgangspunt van GroenLinks? Vindt mevrouw Van Tongeren ook dat trajectcontroles er zijn voor de verkeersveiligheid? Zo ja, moet je trajectcontroles niet weghalen als wegen verkeersveilig zijn?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik ben ervoor dat we ons aan de wet houden. Ik vind het terecht dat dat goed gecontroleerd wordt. Ikzelf ken geen enkele weg waar iedereen zich aan de maximumsnelheid houdt, dus is controle terecht. Ik heb mij laten overtuigen dat plotselinge flitscontrole optrekken en afremmen veroorzaakt. Trajectcontrole doet dat niet en is heel erg eerlijk en rechtvaardig. Daarom is het een heel goed middel om in te voeren.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik zit er een beetje mee. Volgens mij gaat het om de verkeersveiligheid en wil je gedrag sturen. Ik ken GroenLinks niet als een partij die overal camera's en dergelijke wil ophangen om het gedrag te kunnen beïnvloeden en sturen, want daar stemt GroenLinks allemaal tegen. Gaat

het om milieuzones en trajectcontroles op de A2, dan heeft GroenLinks daar geen problemen mee, merk ik nu. Wat vindt GroenLinks er dan bijvoorbeeld van hoe we het gedrag van fietsers beïnvloeden? GroenLinks heeft het in haar bijdrage heel erg over de automobilist, maar moeten we niet ook bij fietsers veel strenger en strakker handhaven? Daar heb je het immers ook over wetten en regels. Die moeten ook gewoon nageleefd worden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Bij de pakjes kauwgom vragen we ons ook niet af of de winkelier failliet gaat als er een paar pakjes kauwgom gestolen worden. We zeggen gewoon: dit is de wet, je mag niet stelen. De wet voorziet in een maximumsnelheid, daar heb je je aan te houden en daar mag op gecontroleerd worden. Ik begrijp werkelijk fundamenteel niet waarom de VVD het gedrag vergoelijkt van mensen die willens en wetens te hard rijden. Bij trajectcontroles is het niet zo dat ze er één keer even boven zitten, maar dat ze op een langer stuk consequent te hard rijden. De snelheid wordt immers uitgemiddeld. Ik vind trajectcontroles een heel eerlijke manier om te bepalen of mensen consequent de wet overtreden. En ja, uiteraard willen ook wij heel graag de veiligheid van fietsers vergroten. De SP heeft een manier geschetst om dat te doen. Als je meer ruimte hebt voor fietsen, voor snorfietsen, voor bakfietsen, voor al die soorten vervoer die we met zijn allen aan het aanmoedigen zijn met goede fietsenstallingen en beter openbaar vervoer, dan haalt dat ook weer druk van onze wegen af. Daarvoor moeten we daarin investeren. Wij pleiten daar in zo ongeveer elk algemeen overleg over openbaar vervoer of treinen ook voor. Lees ons verkiezingsprogramma, daarin wordt het volgens mij ook weer glashelder uitgelegd.

De vergadering wordt van 10.51 uur tot 11.05 uur geschorst.

De **voorzitter**:

We gaan nu beginnen met de beantwoording in eerste termijn door de twee Ministers. Ik geef als eerste het woord aan mevrouw Schultz, de Minister van Infrastructuur en Milieu.

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

Voorzitter. De belangrijkste reden waarom we altijd een apart overleg hebben, is het onderwerp verkeersveiligheid, maar er zijn ook breder vragen gesteld over de wegen en het feit dat wij hier met elkaar monitoren hoe het gesteld is met onze verkeersveiligheid. We hebben de afgelopen twee jaar een stijging gezien in het aantal verkeersslachtoffers en het afgelopen jaar ook een stijging van het aantal verkeersdoden. Dat baart natuurlijk zorgen, zowel bij mij als bij de leden van de commissie. De heer Smaling vroeg mij om hierop te reflecteren. Dat vraagt hij ook als voormalig senator van de Eerste Kamer, die altijd reflecteert. We brengen altijd in beeld wat de oorzaken zijn van toenames, omdat we op basis daarvan kunnen beoordelen wat wij moeten doen en hoe wij moeten handelen, maar ook of er sprake is van trendmatige ontwikkelingen of dat het incidentele stijgingen betreft. We kunnen nu al wel iets zeggen over de trend bij het aantal verkeersgewonden, maar voor het aantal verkeersdoden is dat nog niet mogelijk. We hebben vorige keer afgesproken dat we vanaf volgend jaar zullen proberen om de cijfers over verkeersgewonden en verkeersdoden en de analyses die daarachter zitten, in één keer te presenteren. Die informatie komt nu in stukjes en dan heb je wel de cijfers, maar niet de analyses. Het is natuurlijk veel interessanter om dat gezamenlijk te kunnen bespreken. De hoofdlijnen kennen we natuurlijk wel. We zien dat er heel veel factoren zijn die de verkeersveiligheid beïnvloeden: de veiligheid van de infrastructuur, het gedrag van weggebruikers, de ontwikkelingen op het gebied

van mobiliteit, gezondheidszorg, het weer – dat is ook een heel belangrijke – en de economie. We weten natuurlijk dat bepaalde doelgroepen de afgelopen periode veel meer in beeld zijn geweest, zoals de fietsers en de ouderen. We weten dat de fietsmobiliteit van 60-plussers is toegenomen, maar ook bij jonge fietsers spelen specifieke problemen. We focussen onze aanpak dan ook op die specifieke groepen. We doen heel veel diepteonderzoek naar specifieke groepen en doen dat veelal samen met allerlei andere partijen.

De commissie constateert dat de problematiek op de snelwegen de afgelopen jaren sterk verbeterd is, hoewel daar ook nog wel uitdagingen zitten en soms ook weer negatieve hobbels. Veel van de vraagstukken doen zich echter voor op de regionale en lokale wegen. Ook daar voel ik me verantwoordelijk voor. Ik vind dat we daar ook mee aan de slag moeten gaan en ook met doelgroepen die misschien niet direct onder rijksverantwoordelijkheid vallen, maar die wel een rol spelen in de problematiek.

Het CDA vraagt naar de regie over die andere lagen. Die was de afgelopen jaren heel belangrijk. Ik denk ook niet dat je daar een apart figuur op hoeft te zetten. Ik vind dat wij dat ook goed kunnen doen. We hebben de afgelopen jaren al veel gedaan. Ik noemde al de fietsers, een kwetsbare groep verkeersdeelnemers. Dat is ook de reden waarom daar heel veel aandacht naar uit is gegaan de afgelopen jaren. Ik heb lokale overheden aangemoedigd om een lokale aanpak veilig fietsen te formuleren. Ik heb de Kamer daar ook over geïnformeerd in de voorgaande jaren. 70% van de gemeenten is daar ook concreet mee aan de slag gegaan, bijvoorbeeld door het verwijderen van paaltjes op de fietspaden en goede gladheidsbestrijding. Ik zie dat gemeenten ook verkeerseducatie stimuleren. Partijen als Veilig Verkeer Nederland spelen daar een belangrijke rol in. Die partijen ondersteun ik ook.

Ik heb binnen het programma Blijf Veilig Mobiel een keuzewijzer voor de elektrische fiets laten ontwikkelen. Dat is een fietssoort die steeds meer gebruikt gaat worden, maar die door de hogere snelheid meer ongevallen heeft veroorzaakt. Ik heb innovaties aan de fiets gestimuleerd. Ik denk dat het ook belangrijk is om, net als je tegenwoordig stabiele fietsen hebt die niet om kunnen vallen als je voor en achter kinderen in een zitje hebt zitten, voor senioren te werken aan een intelligentere fiets. Zo'n intelligente fiets is ook ontwikkeld, samen met TNO. De fietser wordt dan gewaarschuwd voor achteropkomend verkeer. De industrie is nu aan het kijken hoe ze dat kan implementeren. Wij nemen het voortouw bij nieuwe innovaties.

Er is een project, het Vergevingsgezinde fietspad, waarin oplossingen worden getest om fietsers op koers te houden, zoals optische illusies en kunstgras langs het fietspad. Die uitgangspunten worden ook meegenomen in CROW-richtlijnen. We hebben CROW ook opdracht gegeven om diverse producten te ontwikkelen, zoals richtlijnen voor een seniorproef wegontwerp, met aandacht voor de fiets, en een fietswegontwerpwijzer als een product voor lokale wegbeheerders om hun wegen veilig in te richten. Dat is in 2016 geactualiseerd. Er zijn ook handvatten voor lokale wegbeheerders, zoals een rekentool voor opstelcapaciteit voor kruisingen en de inrichting van fietsstraten. Ik heb de fietsmodusapp ontwikkeld om afleiding op de fiets bij jongeren tegen te gaan. I en M faciliteert TeamAlert, VVN, ANWB, provincies, RAI, BOVAG, Fietsersbond en ook politie bij de jaarlijkse fietsverlichtingscampagne met onderzoek en toolkits.

Ik kan een heleboel maatregelen noemen waarin wij een regierol vervullen, terwijl die voor een groot deel ook op andermans terrein liggen. Ik zal ook blijven zoeken naar nieuwe maatregelen en innovaties op fietsgebied om de veiligheid te vergroten. Dat kunnen ook campagnes zijn die mensen wijzen op veilig gedrag. Dat geldt natuurlijk ook voor andere terreinen. De bob-campagne bestaat dit jaar vijftien jaar en is succesvol.

Het aantal drankrijders is zwaar omlaaggegaan sinds we de bob-campagnes voeren. Er zijn ook campagnes geweest voor de snelheid. Volgens mij was het ook een verzoek van de Kamer om kleine snelheids-overtredingen binnen de bebouwde kom tegen te gaan. Er wordt nu zelfs een toolkit gemaakt met andere overheden, die zij zelf gericht kunnen inzetten. Er is een fietsverlichtingstoolkit. Er is een campagne Onderweg ben ik Offline. Voor jonge fietsers hebben we de fietsmodus geïntroduceerd, waarmee je prijzen kunt winnen. Zoals u weet, ben ik in gesprek met diverse partijen om een verbod op smartphonegebruik op de fiets te realiseren. Het is al verboden om in een auto met je smartphone in je hand te rijden. Ik kijk nu naar mogelijkheden om ook het appen in de auto tegen te gaan, want ook dat levert veel problemen op. Ik kijk nu naar technische oplossingen die al op de markt zijn. Ik kom daar zo nog op terug bij de vragen over fietsappen.

Hoe is de regie vorm te geven? Ik kan natuurlijk proberen om het aan te jagen, maar het moet gedaan worden door de partijen die aan de andere kant zitten, de VNG en het IPO. Mevrouw Visser vroeg ook wat de gemeenten doen om de wegen aan te passen. Ik maak me ook zorgen over het feit dat het team aan die kant op verkeer heel klein is geworden. Ik heb een brief geschreven aan de VNG, waarin ik nadrukkelijk aandacht vraag voor een aantal veiligheidsonderwerpen. Helaas heb ik daar nog geen reactie op gekregen. Ik heb ook kennis genomen van de schaarste aan capaciteit. Ik ga ze op korte termijn uitnodigen om hierover met mij te spreken. Dit is namelijk een belangrijk issue, vooral voor henzelf. Ik vind dat ze daar de juiste menskracht op moeten zetten en de gemeenten moeten stimuleren. Wij willen daar graag een ondersteunende rol in spelen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik kan me herinneren dat we begin november een soortgelijke discussie hebben gehad. Toen wees ik er al op dat twee of drie jaar geleden er nog expliciet gelden waren voor gemeenten, met een totaal van ongeveer 300 miljoen, om maatregelen te kunnen nemen om de verkeersveiligheid te vergroten. Dat geld is vervolgens overgeheveld naar de provincies. Gemeenten hebben dus niet meer een direct budget en dus middelen om die maatregelen te nemen, met als gevolg dat wij hier zeggen: het is toch raar dat ze in die gemeenten niets doen. Ik vind het positief dat de Minister de gemeenten een brief stuurt en dat zij ze uitnodigt voor een gesprek, maar is zij ook bereid om, wanneer dat noodzakelijk blijkt, ze te helpen of in gesprek te gaan met de provincies waar die verkeersveiligheidsgelden zijn, of apart gelden daarvoor te alloceren? Anders blijft het een beetje rondjes draaien, en zal er geen verbetering optreden en dan blijft de Minister hier afgerekend worden op het feit dat die verkeersongevallen maar blijven toenemen.

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

Ik kan me die vraag herinneren. Ik heb toen geantwoord dat die conclusie over het budget dat is verdwenen, volgens mij niet klopt. Gemeenten krijgen gewoon BDU-gelden (brede doeluitkering). Dat geld zetten ze bijna altijd alleen maar in voor ov, maar er zit ook geld in dat bedoeld is voor de weg. Het gaat dus vaak om het maken van keuzes. Ik kan me voorstellen dat men graag in het ov wil investeren, maar men moet ook investeren in veiligheid. Ze zouden die BDU-gelden ook voor wegverbetering in kunnen zetten. Het is ook niet zo dat er niets gebeurt, want er is al veel gebeurd. Ik heb ook aangegeven dat de gemeenten naar aanleiding van de plannen die we ze hebben laten maken, ook echt aan de slag zijn gegaan. Ze hebben dus een budget en de mogelijkheid om dat in te zetten. Het BDU-budget wordt via het Rijk verstrekt. Het is echter een kwestie van prioriteiten stellen. Ik denk dat het goed is dat wij ook van rijkswege het

signaal afgeven richting de gemeenten dat dit belangrijk is en dat het gaat om mensenlevens.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Dat is precies de reden dat ik mijn betoog begon met de opmerking dat als het om verkeersveiligheid gaat het in een soort andere context komt. Als het gaat om politie-inzet als er een moord of overval gepleegd wordt of ondernemers onveilig zijn, vinden we het volstrekt vanzelfsprekend dat we vanuit het Rijk die veiligheid willen creëren. Als het gaat om verkeersveiligheid, zeggen we echter: dat regelen we voor een deel ook lokaal. Natuurlijk moeten de gemeenten invloed hebben om het op een slimme manier te kunnen doen. Dus inrichten, overleg met bewoners et cetera. Maar ik blijf betwisten dat wat de Minister nu zegt, klopt. Volgens mij zijn de BDU-gelden overgegaan naar het Provinciefonds. Om hier nu voor eens en altijd helderheid over te krijgen, verzoek ik de Minister om een brief te sturen, waarin zij aangeeft waar die verkeersgelden zijn gebleven, of het klopt dat die bij de provincie liggen en waar de gemeenten volgens haar dat geld dan vandaan zouden moeten halen. Veel gemeenten hebben de afgelopen jaren ongelofelijk bezuinigd. Ik vind de opmerking dat zij prioriteiten moeten stellen een beetje makkelijk. De gemeenten hebben namelijk keihard geknokt om de bezuinigingen met elkaar op te vangen. Mijn vraag is dus nogmaals of de Minister bereid is om dit zwart-op-wit te zetten en wat actiever mee te denken over het belang van verkeersveiligheid voor gemeenten en ook te kijken in welke mate middelen nodig zijn.

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

Ik zit echt op een totaal andere lijn dan mevrouw Belhaj. Ik heb net aangegeven hoe ontzettend veel wij doen om de verantwoordelijkheden die eigenlijk bij anderen liggen, te ondersteunen. Wij ondernemen ontzettend veel activiteiten om de gemeenten te helpen om de verkeersveiligheid vorm te geven. Het is echter hun verantwoordelijkheid om te investeren in hun lokale infrastructuur. Zij zouden niet eens willen dat ik daar binnen zou komen rijden met een truck om de weg aan te gaan passen. Dat is echt iets wat de gemeente zelf moet doen en waar een raad toe moet beslissen. Die moet ook kijken hoe ze het willen inrichten en hoe ze het willen doen in relatie tot de omgeving. Wij geven ze advies en we bieden ze ondersteuning als ze te weinig mensen hebben. Zij moeten het echter zelf doen.

Gemeenten kunnen ook een claim indienen bij de provincies. De provincies geven ook subsidies. Dus ook dat instrument bestaat nog. Mevrouw Belhaj geeft aan dat er kennelijk wel prioriteit is als het gaat om boeven of andere zaken, maar niet als het gaat om verkeersveiligheid. Als ik de commissies bekijk die er de afgelopen jaren zijn geweest en zie hoeveel er op rijksniveau over verkeersveiligheid is gesproken, dan blijkt daaruit wel dat iedereen, op Ministersniveau en op partijniveau, dit een ongelofelijk belangrijk onderwerp vindt. Er wordt dus al van alles aan gedaan. Wij zeggen ook altijd onomwonden dat wij ons ook volledig verantwoordelijk voelen voor wat er op lokaal en regionaal vlak gebeurt. Dat doen we op bijna elk ander onderwerp niet. Maar feit blijft dat de gemeenten ook eigen budgetten hebben om te besteden aan fysieke ingrepen. Dat kunnen ze dus ook doen.

De **voorzitter**:

Er mogen drie interrupties worden gepleegd en u hebt in eerste termijn al twee interrupties gebruikt. Maar als u nog een dringende, heel korte laatste vraag hebt, kunt u die nog stellen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Het klopt dat we hierover van mening verschillen. Ik blijf erbij dat ik het graag zwart-op-wit wil hebben. Het is goed dat er al die jaren gepraat wordt, maar we kunnen nu constateren dat het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersongelukken toenemen. Ik zit hier dus niet zomaar wat prietpraat te houden over een meningsverschil over de vraag of iedereen het belangrijk vindt. Ik probeer aan te geven dat als we niets doen en naar de gemeenten kijken, we hier over een paar maanden waarschijnlijk weer bij elkaar zitten en weer constateren dat er meer doden zijn.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Uiteindelijk moet je nagaan waar dat aan ligt. Waar zit die toename in het aantal doden en gewonden? Je ziet bij de gewonden, maar ook bij de doden, dat er veel meer enkelvoudige ongevallen zijn, dus iemand die niet in aanraking komt met een ander voertuig, maar een fietser die bijvoorbeeld tegen een stoepje aan fietst en als gevolg daarvan ernstig gewond raakt of misschien nog erger. Het is niet zo dat wij de afgelopen jaren niets hebben gedaan. Het is juist een onderdeel van de nieuwe ontwerprichtlijnen, van de nieuwe plannen van de gemeenten en van de aanpassingen die ze doen. Ik ben het dan ook gewoon niet eens met mevrouw Belhaj. Ik zie namelijk dat er nieuwe doelgroepen op de markt komen, dat er nieuwe ontwikkelingen zijn, zoals snellere fietsen, elektrische fietsen en speedpedelecs. Als die straks een beetje in komen, gebeuren er misschien weer andere dingen. Zo zullen we iedere keer onze maatregelen moeten aanpassen. Maar dat er niets gebeurt, ben ik niet met mevrouw Belhaj eens. Er liggen waslijsten aan activiteiten die we de afgelopen jaren gedaan hebben. Daardoor zijn bepaalde doelgroepen helemaal verdwenen en komen er nieuwe doelgroepen weer op. We zullen dus actief moeten blijven. Het alternatief is zeggen dat mensen niet meer mogen fietsen of op hogere leeftijd niet meer mogen fietsen. Dat zou ik niet willen. Er is altijd een zeker risico. Wij moeten ervoor zorgen dat we het voor kwetsbare groepen zo gunstig mogelijk maken. Er is nogmaals gevraagd hoe het precies zit. De budgetten liggen bij de provincie, maar kunnen gewoon worden opgevraagd door gemeenten, omdat de provincie die via subsidies aan hen verstrekt. Het is geld dus niet weg, maar gewoon beschikbaar.

Ik ga door met andere punten die hiermee te maken hebben. De heer Van Helvert vroeg hoe het zit met het flitsen in de wijken. Misschien nog wel meer dan langs de grote wegen, is het belangrijk dat je iets doet met die specifieke punten waar mensen problemen zien. In de brief van 12 december heb ik een reactie gegeven op de motie daarover. Ik heb geschreven dat burgers locaties kunnen aandragen bij gemeente en politie, en dat de politie ook handhaaft in overeenstemming met het lokale gezag op plaatsen waar dat optimaal is. Het belangrijkste is dat burgers via het participatiepunt van VVN (Veilig Verkeer Nederland) meldingen kunnen doen, die betrokken worden bij de besluitvorming over maatregelen tegen de snelheidsoverschrijdingen. Ik denk dat de heer Van Helvert net als ik ook de brief van VVN heeft gekregen, waarin wordt aangegeven hoe dat werkt en hoe goed dat gaat. Ik ben zelf een keer bij zo'n participatiepunt gaan kijken, omdat je dan ook kunt zien hoe mensen heel gericht, heel lokaal, op straatniveau aangeven waar ze probleem zien en wat ze als oplossingen zien. Dat wordt dus actief opgepakt.

Door de SP is er een vraag gesteld over de drukte in de stad. Die drukte is inderdaad een probleem. Er wordt veel gebruikgemaakt van het fietspad. Er rijden steeds meer soorten fietsen op het fietspad. Er zijn ook steeds meer verschillen in snelheden. Ik ben het eens met de Kamer dat er echt moet worden nagedacht over de bereikbaarheid en de leefbaarheid van die binnensteden in relatie tot de auto's die er binnenkomen en al die verschillende soorten fietsen, maar ook in relatie tot de vraag of het ov wel goed genoeg is georganiseerd. Het is natuurlijk een combinatie van factoren. Ik heb het aangekaart in de Agenda Fiets, die we met andere

partijen hebben opgezet. De verdeling van de ruimte in de stad is daarbij een heel belangrijk thema. Ik heb CROW opdracht gegeven en geld beschikbaar gesteld om samen met wegbeheerders maatregelen op te stellen om de drukte op het fietspad aan te pakken. We bekijken momenteel wat je daarop kunt verzinnen. De heer Smaling sprak over omdenken. Ik sta open voor elk briljant idee op dat vlak. Je zou inderdaad iets moeten bedenken, en dan ook nog eens voor verschillende types steden. Je hebt de klassieke oude steden met heel weinig ruimte en de nieuwere steden met een andere opzet. Ook waardeer ik het initiatief van de ANWB om een methode te ontwikkelen die de drukte in de stad aanpakt door de schaarse ruimte anders te verdelen. Met deze zaken ben ik dus bezig. In het verleden heb ik in deze commissie ook aangegeven dat we aan het bestuderen zijn hoe we de steden daarin kunnen ondersteunen.

Voordat ik specifieker inga op het appen op de fiets, kom ik te spreken over het volgend strategisch plan. We hebben al een verkeersveiligheidsplan met een heleboel actiepunten. Die worden samen met andere partijen uitgevoerd. In 2018 zal er een nieuw strategisch plan volgen. Dat zal helemaal gebaseerd zijn op de risicoaanpak ten aanzien van fietsinfra, weginfra, snelheid, alcohol en de andere overheden. Daarbij zal niet alleen worden geanalyseerd om welke doelgroepen het gaat maar ook om welke locaties en hoe je daar het beste mee kunt omgaan. In het komend jaar zullen we de eerste concrete handvatten voor die risicoaanpak met de andere overheden gaan bespreken; de VNG zal ik daarvoor uitnodigen. We kunnen de andere overheden ook faciliteren en stimuleren om meer te gaan doen aan het meten en monitoren van het verkeersveiligheidsbeleid, om daarmee de maatregelen in de specifieke gemeente goed in beeld te hebben. In het strategisch plan zullen we al die initiatieven bijeenbrengen. Op basis daarvan zullen we het beleid tot 2030 formuleren.

Ik ga nu dieper in op appen op de fiets. Ik zou eerst onderzoeken of een verbod tot de mogelijkheden behoort. Dat blijkt tot de mogelijkheden te behoren en wordt ook breder gesteund. We zijn nu aan het bekijken hoe we dat kunnen doen. Waarom denk ik dat dit van belang is? Ik merk zelf ook dat ik heel snel naar dat ding grijp. Op de fiets ben je gewoon heel kwetsbaar. Op het moment dat je op je smartphone kijkt en niet op de weg let, ben je of een gevaar voor jezelf of voor je omgeving. Een verbod zal in ieder geval een duidelijke norm geven voor fietsers, maar ook voor ouders in de richting van hun kinderen. De jongeren van nu zijn de automobilisten van de toekomst. Het is dus van belang om het gebruik van de smartphone op de fiets door jongeren – en overigens ook ouderen – aan te pakken, zodat dat in de toekomst beter gedrag in het autoverkeer oplevert. Een verbod alléén zal echter niet alles oplossen. Handheld bellen in de auto is ook verboden en leidt tot hoge boetes, maar het gebeurt nog steeds. Voor meer dingen in het leven geldt dat mensen het toch blijven doen. Ik wil ook geen symboolwetgeving of wetgeving die averechts werkt. Daarom bereid ik dat gedegen voor en bekijk ik wat we technologisch allemaal kunnen doen. Over de handhaving zal ik natuurlijk in gesprek gaan met mijn collega van V en J, maar het preventieve effect is natuurlijk ook heel belangrijk.

Wat doen we daarnaast? Ik ben met KPN, Vodafone, T-Mobile, Ziggo, VVN, TeamAlert, ANWB, Flitsmeister en Samsung in gesprek om te werken aan een soort sociale norm voor smartphonegebruik in het verkeer. Wat kun je wel en wat kun je niet regelen met dat ding? Daarvoor kijken we ook naar het buitenland. Door een van de leden werd gevraagd naar de ervaringen in Engeland. Wat kun je wel en niet doen als je sneller of langzamer rijdt? We bekijken ook wat verschillende partijen, zoals Apple, Sony, leasemaatschappijen, verzekeraars en werkgevers, ertoe kunnen bijdragen om een en ander technisch te faciliteren of af te dwingen. Voorbeelden zijn een goede automodus boven een bepaalde snelheid of alleen maar opstarten voor navigatie. Ik vind het wel van belang dat men zijn smartphone moet

kunnen blijven gebruiken voor rijtaakondersteuning. We moeten dus goed gaan onderzoeken hoe we veiligheid kunnen combineren met de voordelen van het gebruik van de smartphone. Je wilt dus zo veel mogelijk voorkomen dat bestuurders berichten lezen en schrijven, dus ook rijtaakondersteuning moet goed vorm worden gegeven, bijvoorbeeld door het stemgestuurd te maken.

Blijft de smartphone in een houder toegestaan? Ja, dat is een van de randvoorwaarden die ik stel bij een verbod, omdat ik denk dat dat heel nuttig kan zijn.

De heer **Smaling** (SP):

Ik vind het heel goed dat de Minister geen symboolwetgeving wil maken, maar is zij er wel van overtuigd dat zij iets kan bieden dat verder gaat dan symboolwetgeving? Er zitten namelijk nog zo veel haken en ogen aan, inclusief de handhaving, de beschikbaarheid van politie. De politie heeft vorige week nog gezegd dat zij het werk niet aankan. Is zij ervan overtuigd dat zij verder kan komen dan het invoeren van symboolwetgeving? Ik vind het erg belangrijk dat we uiteindelijk niet met symboolwetgeving krijgen te maken.

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

Zeker, denkt u maar aan onze bob-campagne. Je kunt een automobilist voor een alcoholcontrole aanhouden, maar hoeveel auto's controleren we daar nou werkelijk op? De norm echter dat je niet dronken of na een bepaald aantal glazen in de auto stapt, is er zo ingestampt, dat je als asociaal wordt bestempeld als je dat wel doet. Het gaat dus niet alleen om de pakkans, maar ook om het preventieve effect. Het is ook een norm die we met elkaar stellen en die uiteindelijk effect heeft. Er spelen dus meer elementen een rol. De verbodskant is één kant. Ook ben ik aan het bekijken wat je technologisch kunt regelen met andere partijen om de kans te verminderen dat je al fietsend zo'n apparaat in je handen pakt om te appen. Ik krijg ook nog heel veel berichtjes binnen van allerlei mensen die vanuit de auto schrijven dat ze te laat zijn. Dan denk ik: dat moet je niet doen, want straks ben je helemaal te laat. Het is gewoon nog heel gemakkelijk om te doen. Het gaat om meer dan alleen de pakkans; het gaat ook om gedragsverandering en maatschappelijke druk.

De heer **Smaling** (SP):

Dat klinkt goed. Wanneer denkt de Minister een wetsvoorstel deze kant op te sturen? Gaat daar nog heel veel onderzoek aan vooraf? Of wil de Minister dat snel doen?

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

Voor de zomer zal ik een brief sturen met de stand van zaken. Dat is nog niet hét wetsvoorstel, maar het duurt altijd even om vorm te geven aan een wetsvoorstel. Daar hangen allerlei formele procedures aan vast. In die brief zal ik uiteenzetten hoe het wetsvoorstel eruit zal komen te zien. Op basis daarvan kan de Kamer met mij of mijn opvolger het debat voeren. Ik kom op andere zaken met betrekking tot fietsveiligheid. Ik ben blij met het initiatief van de KBO. Ik vind het ook goed dat deze ouderenbond zich wil inzetten voor de fietsveiligheid van senioren. Ik neem ook maatregelen voor deze kwetsbare groep. Zo is er het project «Zolang ik fiets», dat wij in een aantal plaatsen samen met ouderenbonden uitvoeren. Wij begeleiden ze bij de aanschaf van slimme en veilige fietsen. Het is goed dat dit soort initiatieven er zijn. Wij kunnen anderen daar weer op wijzen, maar het is vrijwillig.

De registratie van ongevallen is inderdaad een belangrijk onderwerp. Ook dit is door mevrouw Belhaj aangedragen. Ik heb beschreven wat er allemaal gebeurt, wat we al doen en wat we nog gaan doen. Overigens zie ik dat als een plan van aanpak. Dit proces verloopt niet sneller door het

opstellen van een actieplan, want dit zijn dingen die we gewoon moeten doen om het sluitend te krijgen. Het belangrijkste is dat we kunnen beschikken over goede beleidsinformatie. Daarom heb ik die nieuwe koers ingezet door samen met andere overheden de risicogestuurde aanpak te ontwikkelen. Ik verwacht dat dit zal leiden tot meer maatregelen waarmee ook de wegen veiliger zullen worden. In het strategisch plan zal ik dit onderwerp ook nadrukkelijk meenemen, maar ik kan nu geen nieuwe dingen verzinnen die we nog voor 15 maart gaan doen. In de brief heb ik aangegeven wat er moet gebeuren om het sluitend te krijgen. Het laatste verkeersveiligheidsonderwerp is de beginnersregeling rijbewijzen. De Kamer heeft een brief van mijn collega gekregen waarin staat dat de uitvoering van de beginnersregeling niet altijd goed verloopt. De uitvoering is ook besproken tussen beide departementen en de ketenpartners. Wat is de verklaring voor dat lage aantal? We moeten de uitvoering verbeteren. Een voorbeeld is dat OM en CBR een nieuwe en betere procedure voor het melden van dit soort zaken hebben opgesteld. Een aantal oorzaken is inherent aan de vormgeving van de regeling. Zo kan er sprake zijn van een samenloop met andere maatregelen voor hetzelfde feit. Als er bijvoorbeeld een educatieve maatregel is opgelegd, kun je niet meteen ook weer het beginnersrijbewijs doen. Ook kan er sprake zijn van een doorlooptijd van meer dan de wettelijk toegestane zes maanden, waardoor het CBR niet meer kan besluiten tot oplegging. Wij zullen proberen die zaken te verbeteren. De procedure is inmiddels opnieuw vastgesteld en we zullen bekijken wat we kunnen doen om die andere zaken te verbeteren.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Misschien kom ik hierop terug bij de beantwoording door de Minister van V en J. Hier worstel ik wel mee. Deze discussie is vergelijkbaar met die over het alcoholslotprogramma. Wij nemen hier wetten en regels aan. Het kan daarbij gaan om preventie. Wij willen dat bijvoorbeeld het CBR een aantal dingen kan doen, juist om andere weggebruikers te beschermen. Wij willen ook dat mensen die over de schreef gaan, worden gestraft. Zowel bij de beginnersregeling als ook het alcoholslotprogramma zijn we echter teruggefloten door de hoogste rechter. Wanneer komen de onderzoeken naar de strafmaat? Als blijkt dat wij in wetten en regels bepaalde dingen niet goed hebben gedaan, wil ik die wetten en regels zo snel mogelijk kunnen aanpassen, om ervoor te zorgen dat we de preventie, al dan niet via het CBR of andere organisaties, op orde hebben en de rechter zijn straffen kan opleggen. Er lopen nu een aantal van dit soort trajecten. Ik roep ertoe op om dit zo snel mogelijk bij elkaar te krijgen, zodat we deze discussie ook hier kunnen voeren. Ik krijg er namelijk een heel ongemakkelijk gevoel bij dat we blijkbaar niet in staat zijn om dit soort zaken heel snel inzichtelijk te maken en op te lossen.

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

Ik denk dat mijn collega van V en J straks iets kan zeggen over de strafmaat. Ik heb in ieder geval bekeken wat wij eraan kunnen doen, wat het CBR eraan kan doen, hoe we die procedure kunnen verbeteren, zodat we de fouten er snel uit kunnen halen. We hebben nu een nieuwe procedure afgesproken en daarmee gaan we aan de slag. Over de wetgeving zal de Minister van V en J straks iets zeggen. Dan kom ik bij.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik kom er misschien straks nog op terug, maar ik noem nog even het beginnersrijbewijs. Er worden 200 rijbewijzen per jaar verstrekt. Daarvan zijn er op grond van deze regeling tot op heden 13 ingenomen. Wanneer kunnen wij de effecten van de nieuwe aanpak verwachten? Als er maar 13 ingenomen zijn, vraag ik mij af hoe dat komt. Waren de afspraken niet

helder door de samenloop, zoals het zo mooi wordt genoemd? Of zijn er nog andere dingen, die bij dezen zijn opgelost? Deze maatregel moet daadwerkelijk iets gaan opleveren.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De samenloopproblematiek is nog niet opgelost. Daar moeten we nog mee aan de slag. De procedure is nu wel verbeterd. Ik kan niet zeggen of dat nou heel snel zal leiden tot een grote verhoging. Daarvoor moet je de analyse even bekijken: is het samenloop, is het de procedure of is er nog meer aan de hand? Klopt de wetgeving wel? Is zij wel uitvoerbaar? Daar moeten we gewoon nog even op terugkomen.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Kan daar een termijn aan worden verbonden?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik hoor mijn collega daarover het een en ander zeggen. Misschien is het goed als hij het gewoon straks in de microfoon doet. Dan heeft de Kamer het totaalplaatje.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik liet het betoog van de Minister over het appen nog even op mij inwerken. De Minister zegt: het klopt dat er meer zwaargewonden en doden zijn. In de media wordt dan enorm verwezen naar die mobiele telefoons. Als ik het goed begrijp, is de oplossing dat je als passagier de telefoon nog wel kunt gebruiken, maar daar meer handelingen voor moet verrichten. De telefoon gaat automatisch uit, maar als je wat knopjes indrukt, gaat hij weer aan. Dat soort apps zijn er nu al; je kunt ze zelf downloaden. Ik begrijp niet hoe dat het veiliger gaat maken, want de notoire misbruikers moeten dan eerst een aantal knoppen indrukken om de telefoon aan te krijgen en vervolgens alsnog het berichtje tikken en verzenden. Verergert dat de problematiek niet eerder?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat is een van de dingen die we onderzoeken. We willen twee dingen. Aan de ene kant willen we een verbod realiseren. Als iemand überhaupt aan het appen is, is hij dan al strafbaar. Aan de andere kant bekijken wij een zodanige vormgeving van de apparatuur, dat het veiliger wordt. Daar hoort ook gedrag bij. Je moet niet alleen naar het technische aspect kijken, maar ook naar wat men er vervolgens mee doet. Nogmaals, dit zijn we aan het onderzoeken. Ik heb gezegd wat we willen. We komen terug met zowel het verbod en de uitvoering daarvan, als de technische mogelijkheden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Is die hele nadruk op de schuld van de mobiele telefoons niet een afleidingsmanoeuvre? Je kunt met je radio zitten klooiën, je kunt je make-up doen, je kunt je scheren. Wat doen mensen allemaal nog meer in auto's? Gaan we daar ook allemaal technische oplossingen voor verzinnen? Kan je make-up tasje dan niet open? Werkt je scheerapparaat niet als je harder rijdt dan 80 km/u? Is het niet een vorm van wanhopig zoeken naar een oplossing die er niet is, terwijl er een veel meer voor de hand liggende oplossing is, namelijk – er zal wel gezegd worden dat dat de plaat vol krassen van GroenLinks is – een lagere snelheid? Dat helpt in alle gevallen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Als de wereld tot stilstand komt, lossen we alle problemen op. Ik zeg niet dat appen de oorzaak is van alle problemen. Het is een van de zaken die opkomt. De wereld ontwikkelt zich. Er gebeuren gewoon nieuwe dingen.

Er zijn steeds meer mogelijkheden. Iedereen heeft tegenwoordig een smartphone, ook kinderen. Je ziet dat er steeds meer gebruik van wordt gemaakt, voor alles. Je kunt alles op je smartphone krijgen. Het eerste wat mijn dochter doet als zij 's ochtend haar ogen opendoet, is op haar smartphone kijken of er een les uitgevallen is. Het laatste wat zij doet als zij gaat slapen, is ook dat ding nog even checken of er wat aan de hand is. Dat is gewoon onderdeel geworden van onze maatschappij en dat heeft ook effecten op de verkeersveiligheid. Het is een van de dingen die wij aanpakken, naast alcoholgebruik, naast snelheid, naast hufftergedrag, naast doden en gewonden als gevolg van fietsen en ouderdom en kwetsbaarheid enz. Het is een van de elementen. Het onderwerp krijgt de afgelopen tijd meer aandacht, omdat het iets nieuws is, maar niet omdat het het enige is.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik wil voortborduren op wat mevrouw Van Tongeren zei. Twee ministeries plegen nu een enorme inspanning om maar een verbod voor elkaar te krijgen, terwijl volgens de wet roekeloos gedrag in het verkeer al verboden is. Laten we al die inspanningen van beide ministeries nou eens zetten op een inzet met de maatschappelijke partners. Ik noem de 0800-1850-app, die zaken tijdens het rijden kan overnemen. Treed over dat soort zaken in overleg met verzekeraars, met OM, met politie, met transporteurs. Zet in op het tot stand brengen van een cultuurverandering in plaats van een structuurverandering in de wet. Zouden we dan niet veel sneller kunnen beginnen met een aanpak?

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

Ik heb niet het gevoel dat we hiermee onevenredig hard bezig zijn ten opzichte van andere activiteiten. We zijn ook bezig met nieuwe ontwikkelingen op het gebied van smart mobility, die rijtaakondersteuning geven, die rijgedrag helpen verbeteren. Dat doen we samen met verzekeraars. Gisteren heb ik op een nieuwjaarsreceptie nog met een verzekeraar gesproken over de mogelijkheden en onmogelijkheden, over wat dit aan inzichten oplevert, over hoe interessant dit voor verzekeraars is. Dit doen we dus ook. We doen gewoon heel veel. We praten hier niet voor niets over de verkeersveiligheid. Iedere keer proberen we weer die laatste stukjes op te pakken en aan te pakken. Iedere keer bekijken we hoe we het sluitend kunnen maken. Ik doe dit graag. We hebben het nu over een van de problemen. Er komen veel maatschappelijke reacties binnen over dit onderwerp. Mensen vinden het echt gevaarlijk dat vooral jongeren op de fiets zitten te appen. Ik zet het als een van de vele elementen in om de verkeersveiligheid te verbeteren en jonge mensen een veiliger leven te geven.

De **voorzitter**:

Een blik op links in de zaal levert het inzicht op dat appen redelijk verslavend is.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Het zou een goed onderzoek zijn hoe gevaarlijk het voor de Nederlandse samenleving is als er tijdens een vergadering wordt geappt.

De Minister wijst erop dat het gevaarlijk is en dat zij er graag mee bezig is. Wij erkennen dat het gevaarlijk is – daarom zitten wij hier bij elkaar – maar het gaat erom dat er een grote inspanning wordt gepleegd om een wet te veranderen, om een nieuw stuk wet te maken, terwijl het resultaat na heel lang werken en onderzoeken is dat het dadelijk bij wet verboden is, terwijl roekeloos rijden al verboden is. De vraag is dus of het al die inspanning waard is, terwijl je dadelijk het resultaat hebt dat je in feite nu al hebt. Alle inspanningen van de mensen die er nu mee bezig zijn, zouden ook op de

cultuurverandering kunnen worden gericht in plaats van op de verandering van de wettelijke structuur.

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

Ik snap uw vraag. Roekeloos rijden is verboden, maar het is natuurlijk de vraag wanneer iets roekeloos is en wanneer niet. Door een helder besluit te nemen, kun je die preventieve werking veel beter vormgeven. Dat is mijn overtuiging. Daarom kiezen wij voor onze werkwijze. We zouden eigenlijk niks meer hoeven vast te leggen als roekeloos rijden verboden is. Dan hoeven we ook niks meer vast te leggen over drank of andere dingen. Maar dat doen we wel. Soms willen we specifiek de aandacht vestigen op dingen waarvan we vinden dat ze niet moeten kunnen.

Ik kom op de aanpak van de tellerfraude, waarvoor de heer Hoogland aandacht heeft gevraagd, zoals hij dat al eerder had gedaan. Hij heeft zorgen over de grote hoeveelheid importauto's waar misschien wel iets mee aan de hand is. Dat is soms complex. Wat hebben wij gedaan naar aanleiding van zijn vragen van de vorige keer? Wij zijn hard bezig om te onderzoeken of het mogelijk is om bij meer reparaties tellerstanden te registreren. Dan moet je goed bekijken hoe je dat zodanig kunt doen dat het geen administratieve rompslomp geeft. Wij zijn bezig met een speciale erkenning voor bedrijven die tellers repareren. Dat wordt een soort keurmerk.

De prijzen voor het opvragen van de actuele tellerstanden en een tellerrapport zijn heel laag, één of twee euro. Ik heb niet begrepen dat dat echt als een belemmering wordt ervaren, maar ik zal het bij de RDW navragen of dat nog verder omlaag kan.

De uitbreiding van het aantal reparaties waarbij de tellerstand geregistreerd wordt, zal vooral gebeuren bij nieuwe auto's en niet bij elk garagebezoek. Ik zal de Kamer daarover in het voorjaar van 2017 informeren. Welke mogelijkheden zien wij om dat op een slimme manier te doen? Het tegengaan van fraude bij import moet op Europees niveau geregeld worden. Wij hebben een uitwisseling met België, maar nog niet met andere landen, omdat die geen registratie hebben. Ik ben en blijf erover in gesprek met die andere landen, want ik vind het heel belangrijk. Over de strafbaarstelling zal mijn collega iets zeggen. Het feit dat het oordeel «onlogisch» wordt gebruikt in plaats van het oordeel «er klopt iets niet» heeft ermee te maken dat een niet-oplopende tellerreeks met verschillende zaken te maken kan hebben. Het kan komen door een niet-gecorrigeerde fout bij de registratie van de tellerstand. Het kan komen doordat er een vervangende kilometerteller is geïnstalleerd, waarvan bij de RDW geen melding is gemaakt. Het kan zijn dat het een voertuig is met een vijfcijferige teller, waarvan niet bekend is dat het een vijfcijferige teller heeft. Het kan ook komen door het terugdraaien van de tellerstand. Alleen in dat laatste geval is er sprake van fraude en kun je zeggen dat het niet klopt. In alle andere gevallen past het oordeel «onlogisch» en moet je verder kijken waarom het niet klopt. Dat is de reden waarom dit zo is vormgegeven. Ik ben bereid om het verder uit te breiden, om aan een keurmerk of een speciale erkenning te werken. Daarnaast zal ik bekijken of wij nog wat aan die toch al lage prijs kunnen doen.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Dank aan de Minister voor de reactie. Zij wil een aantal zaken oppakken. Op twee punten wil ik nog met haar in debat. Ten eerste het onderwerp van de kilometerstand. Er zijn drie mogelijkheden. Als een niet-gecorrigeerde foute stand is ingevoerd, is er geen probleem, want dat zie je gelijk terug in de lijst. Als er één keer een verkeerd cijfer staat, kun je zien dat het een foutje is. Dat vind ik voor die klant dus niet zo'n probleem. Het tweede punt is de vijfcijferige teller, maar hoe vaak komt die nog voor bij normale auto's? Dat lijkt mij dus een papieren werkelijkheid. Het

terugdraaien zelf doe je als autobedrijf natuurlijk niet zomaar in alle openheid.

De drie voorbeelden vind ik dus een papieren werkelijkheid. Volgens mij is dat een van de problemen in het dossier. In hoeverre is dit reëel? Gaat het niet juist om het boerenverstand? Als ik een importauto heb en ik op de teller een andere stand zie dan op mijn computer, dan kan ik het oordeel «onlogisch» uitspreken.

In de evaluatie van de wet staat dat er eens moet worden gekeken naar het registreren van de tellerstand bij onderhoud van banden, reparaties etc. De Minister wil dat niet bij de allerkleinste reparaties doen, terwijl de RDW op zijn site aangeeft: als je naar een bedrijf met een RDW-erkenning gaat en je zo'n vorm van onderhoud doet, zelfs het verwisselen van banden, dan moet het gebeuren. Hoe zit het nu? In hoeverre wordt onderscheid gemaakt tussen RDW-bedrijven en niet-RDW-bedrijven? Anders is het systeem nog steeds lek.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De heer Hoogland vroeg of een vijfcijferige teller nog voorkomt. In totaal geldt voor 18,5% van de gevallen «geen oordeel» in verband met bijvoorbeeld een vijfcijferige code, tellervervanging, import of het oordeel «onlogisch» volgens de NAP. Het gaat dus om meer dingen dan alleen de vijfcijferige teller, alhoewel die ook nog voorkomt. «Geen oordeel» in verband met te weinig standen komt in 7,3% van de gevallen voor. We hebben daarover in ieder geval wat cijfers. Het oordeel «onlogisch» door een trendbreuk binnen de reeks komt in 1,9% van de gevallen voor. Dat betekent dat voor 72,3% van de gevallen het oordeel «logisch» geldt. Voor de overige 28% geldt dus in 18,5% van de gevallen «geen oordeel». De heer Hoogland vraagt mij om nog een keer te bekijken hoe vaak een vijfcijferige teller voorkomt en hoe vaak een niet-gecorrigeerde fout hiervan onderdeel uitmaakt. Ik ben bereid om te bekijken of we het nog verder kunnen aanscherpen, waardoor nog meer gevallen waarvoor nu «geen oordeel» geldt, kunnen worden beoordeeld als «onlogisch». Het komt in ieder geval nog steeds voor, maar we zullen dit punt nader bekijken.

De heer Hoogland vroeg ook of er een verschil is tussen het wel of niet meenemen van de tellerstanden bij onderhoud. We bekijken momenteel of de tellerstanden bij meer reparaties geregistreerd kunnen worden. Ik ben bereid om dit punt mee te nemen en te bekijken of het onderdeel kan uitmaken van onderhoud. De tellerstand wordt nu altijd geregistreerd bij reparaties boven de € 150. We zullen bekijken of dat ook kan gebeuren bij reparaties onder de € 150.

De heer Hoogland (PvdA):

Ik vind het fijn dat de Minister het percentage van 18,5 «geen oordeel» gaat onderzoeken, want volgens mij zit daar de crux. Ik voorspel dat de vijfcijferigheid heel laag zal zijn. Het argument dat er geen teller aanwezig is, wordt vaak gebruikt. In zo'n geval proberen mensen de boel te flessen, want dat is een manier om het systeem te ontduiken. Voor een deel van de gevallen geldt «geen oordeel», terwijl je er eigenlijk met je boerenverstand wel bij kunt. Ik vind het fijn dat dit onderzocht gaat worden en dat er dieper op de cijfers zal worden ingegaan. Ik vraag mij nog wel af of er ook importauto's zijn waarvoor het oordeel «logisch» geldt, terwijl er geen sprake is van een kloppende kilometerstand.

De RDW zegt dat de tellerstand wordt geregistreerd bij reparaties van € 150 of hoger, maar dat wordt alleen gedaan bij bedrijven met een RDW-erkenning. Waarom gebeurt dat alleen bij bedrijven met een RDW-erkenning? Als je kwaad wilt doen, ga je natuurlijk niet naar een RDW-erkend bedrijf. Daarmee is de maas er dus niet uit. Kan de Minister daar nog iets over zeggen? In hoeverre kun je handhaven dat bedrijven die RDW-erkend zijn, dit ook daadwerkelijk doen? Ik heb zelf een auto en

de tellerstand wordt echt niet altijd geregistreerd bij reparaties van boven de € 150. Bedrijven hebben daar geen zin in.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik hoop dat de heer Hoogland bij een goed bedrijf is langs geweest. Ik zal dit punt bekijken en ik zal in het voorjaar van 2017 met cijfers hierover komen. De heer Hoogland vraagt zich af of importauto's hier ook onderdeel van uitmaken. Ik geloof dat importauto's nu vallen onder «geen oordeel». Hij vroeg of een deel daarvan ook als «logisch» of «onlogisch» beoordeeld kan worden. We zullen dat bekijken. De heer Hoogland vroeg daarnaast waarom het registreren van tellerstanden alleen gebeurt bij RDW-bedrijven. Het antwoord daarop weet ik niet, dus ik zal ook dat punt meenemen.

Mevrouw Belhaj vroeg of het klopt dat invalidenwagens steeds vaker gebruikt worden door niet-gehandicapten en wat ik daartegen wil doen. We stellen geen speciale eisen aan het gebruik van invalidenwagens. De reden daarvoor is dat we de drempel voor invaliden om aan het verkeer deel te nemen zo laag mogelijk willen houden. Ik weet dat er soms misbruik van wordt gemaakt. Ik houd dat in de gaten, maar ik wil vooralsnog niet tot regelgeving overgaan omdat daarmee invaliden gedupeerd kunnen worden. Volgens mij is het misbruik niet van dien aard dat we het op dit moment met regelgeving dienen aan te pakken.

Mevrouw Visser vroeg wanneer de maximumsnelheid van 130 km/u op de A2 ook overdag gaat gelden. Die wordt in 2018 permanent verhoogd. Dat gebeurt na uitvoering van groot onderhoud aan de A2, waarbij ultrastil asfalt wordt aangebracht. Afgelopen jaar is de maximumsnelheid tussen Holendrecht en Vinkeveen al in de avond en de nacht verhoogd. Daardoor geldt nu grofweg voor het hele traject van Amsterdam naar Utrecht één limiet. Tussen Holendrecht en Vinkeveen wordt op de gehele A2 op vier van de tien rijstroken ultrastil asfalt aangebracht, dubbellaags zoab-fijn. We doen dat ook om aan de geluidsproductieplafonds te voldoen. Er wordt dus hard aan gewerkt.

Mevrouw Van Tongeren vroeg naar luchtnormen in verband met de maximumsnelheid van 130 km/u. Het ging haar specifiek om de kans op overschrijding daarvan vanwege snelheidsverhogingen. Zij gaf aan dat het RIVM een kans van 77% heeft berekend en zij vroeg zich af of dat als een probleem wordt gezien. Ten eerste: wij verhogen de snelheid alleen als dat kan binnen de normen. Ten tweede: de totale uitstoot is in de afgelopen jaren veel lager geworden, omdat we steeds strengere eisen stellen aan de bron. We willen juist aan de bronkant werken in plaats van aan de gebruikerskant. Als de bron schoner wordt, mag je gebruikmaken van de ruimte die vrijvalt. Dat percentage van 77 zegt niets over afzonderlijke wegvakken. Het zegt iets over de kans op statistische overschrijding. Voor het merendeel van de wegvakken ligt die kans in 2016 ruim onder de 10%. Het hoogst berekende kanspercentage is 21. Uit de analyse van het RIVM blijkt verder dat er voor fijnstof geen wezenlijk grotere kans bestaat op overschrijding voor of na snelheidsverhoging. Ik zie daarom geen reden om het snelhedenbeleid aan te passen. Voor mij is het belangrijk dat je de snelheid alleen maar verhoogt als dat kan binnen de eisen die bijvoorbeeld aan de veiligheid en het milieu worden gesteld. Dat doen we steeds en daar proberen we ons aan te houden.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Volgens verschillende metingen vallen er in Nederland ongeveer 5.700 doden per jaar vanwege de slechte luchtkwaliteit. Die mensen komen vroegtijdig te overlijden. Stel dat je daarvan slechts 10% – dat is een heel bescheiden aantal – toeschrijft aan het wegverkeer, dan heb je het over 570 doden per jaar. Dan zou je toch zeggen dat we alles op alles gaan zetten om de lucht schoner te krijgen? Hogere snelheden geven een grotere uitstoot en leiden daardoor tot meer vervuiling. Op 80% van de

plekken bestaat een statistische kans op overschrijding. We krijgen alleen maar een statistische kans te horen, omdat deze Minister de meetpunten niet wenst uit te breiden. Er is maar één meetpunt in Nederland voor wegen waarop 130 km/u mag worden gereden. Hoe kunnen we dan vaststellen dat het geen effect zal hebben? 570 doden; dat zijn heel veel mensen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Luchtkwaliteit is echt iets heel anders dan ongevallen in het verkeer. Ik zie dat echt als twee gescheiden onderwerpen, die beide onze aandacht hebben. Wij zijn het Ministerie van Infrastructuur én Milieu, dus wij sturen ook op gezondheid. Die wordt door vele factoren beïnvloed, waarvan luchtkwaliteit er één is. Via het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) werken we aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en aan het monitoren daarvan. Uit de rapportages blijkt dat de lucht steeds schoner wordt, maar er is nog steeds sprake van vervuiling door diverse activiteiten van bijvoorbeeld auto's, industrie en kippenhouderijen. Dat heeft effect op mensen, maar wij houden ons in dit land keurig aan de normen die we daarvoor met elkaar hebben afgesproken. We proberen de gezondheidseffecten zo beperkt mogelijk te houden. Mevrouw Van Tongeren vroeg ook naar gezondheidsschade als gevolg van lawaai. Ik las laatst dat dat in de toekomst ons grootste probleem wordt. Voor het tegengaan van geluidshinder hebben we in de Wet geluidshinder een uitgebreid instrumentarium voorgeschreven. We hebben nu bijvoorbeeld heel goed de cumulatie van geluid in de smiezen. Voor rijkswegen en spoorwegen hebben we een groot programma dat bestaande geluidsknelpunten saneert, het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG). Om geluidshinder door verkeer niet ongebeheerd te laten groeien, zijn er geluidsproductieplafonds vastgesteld langs de rijkswegen en de spoorwegen. Daar wordt jaarlijks over gerapporteerd. In MIRT-projecten wordt flink geïnvesteerd in het terugdringen van geluidshinder door verkeer. Ik zei bijvoorbeeld net nog iets over superstil asfalt. Als je bijvoorbeeld de Ring Utrecht gaat realiseren, levert dat voor 99% van de omwonenden een geluidsverbetering op.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Het wegverkeer veroorzaakt op twee manieren doden: vuile lucht en ongelukken. Ik ga ervan uit dat we proberen om ze allebei zo snel mogelijk terug te brengen. Als je slechts 10% van de doden die jaarlijks in Nederland vallen als gevolg van de slechte luchtkwaliteit, toeschrijft aan het wegverkeer, heb je het over 570 mensen. Waarom wordt daar nooit over gerapporteerd als men het heeft over de doden die worden veroorzaakt door het wegverkeer? Waarom zetten we daar niet harder op in? De Minister geeft een aantal antwoorden die er een beetje omheen zweven, maar als we het erg vinden dat er dodelijke slachtoffers vallen als gevolg van het verkeer, en dat vinden we hier allemaal, dan geldt dat toch ook voor de dodelijke slachtoffers als gevolg van de slechte luchtkwaliteit die door het verkeer wordt veroorzaakt? Waarom wordt daarvan gezegd dat het onder de norm valt? Ik zal het niet al te badinerend samenvatten, maar er wordt eigenlijk gezegd: we hoeven daar niets aan te doen, want het gaat de goede kant op. Het gaat om meer dan 5.000 doden per jaar! Er overlijden mensen vroegtijdig vanwege de slechte luchtkwaliteit. Dan moeten toch alle alarmbellen afgaan op het ministerie?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nogmaals: ook dit dossier krijgt alle aandacht van ons. Het gaat echter om twee verschillende dossiers. De kwaliteit van de lucht wordt voor een deel veroorzaakt door auto's, voor een deel door industrie en voor een deel door andere zaken. Om die reden wordt de aanpak van de luchtkwaliteit op een andere plek gerealiseerd. Ik ben nu met u in gesprek over

weginrichting, fietslessen en dat soort zaken. Op een ander moment praat ik met u over bronbeleid, over emissie-eisen en over de vraag of je de WHO-norm of een andere norm moet hanteren. Daar wordt aandacht aan besteed. We moffelen dat niet weg en we vinden dat niet minder belangrijk of minder interessant. Het zijn twee heel belangrijke dossiers. Mevrouw Van Tongeren mag die hier op elkaar stapelen, maar er wordt op twee verschillende plekken aandacht aan besteed.

De voorzitter:

Met het oog op de klok verzoek ik de leden om iets korter te interrumperen. Ik heb het even laten gaan, maar als we dat niet doen, lopen we gigantisch uit de tijd. We zitten hier tot 14.00 uur en we willen misschien ook nog even kort pauzeren, want anders beginnen de magen te knorren. Ik verzoek de Minister om verder te gaan met haar betoog.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ga wat tempo maken. Op vier tunnels wordt tunneldosering toegepast. We hebben bekeken wat de effecten daarvan zijn, onder andere bij de Leidsche Rijntunnel en de tunnel bij Roermond. Bij die laatste was een en ander op te lossen, maar bij de Leidsche Rijntunnel lag het iets ingewikkelder. We zijn nu aan het bekijken hoe we dat moeten oplossen. Volgens mij weten we dat ergens in het voorjaar.

Hoe zit het met de Coentunnel? We hebben daar een extern bureau onderzoek naar laten doen. We hebben een andere verdeling van verkeer gezien, maar geen extra vertraging. Er werd mij gevraagd: hoe kan dat nou, want ik heb wel te maken met die vertraging? Dat weet ik niet, maar we hebben het in ieder geval laten onderzoeken. Ik hoop dat u N = 1 was. Ik vind het prima om de VID-cijfers of andere cijfers op dit punt te bekijken, maar we hebben het in ieder geval in beeld gebracht. Uit onderzoek is gebleken dat optimalisaties mogelijk zijn. Ik ga na of daarmee onnodige filevorming kan worden voorkomen. Ik verwacht de Kamer voor de zomer te kunnen informeren over de uitkomsten daarvan. De heer Van Helvert vroeg hoe het staat met de verkeersveiligheid op de N36. Die heeft mijn aandacht. Ik heb reeds vanuit de budgetten voor het serviceprogramma Meer Veilig 6,5 miljoen beschikbaar gesteld voor maatregelen die de veiligheid op de N36 ten goede komen. Een deel van die maatregelen is reeds uitgevoerd en voor 2017 en 2018 staan andere maatregelen gepland.

De heer Smaling vroeg of ik met evofenedex van mening ben dat smart mobility grote kansen biedt voor de logistieke sector en daarom om aandacht vraagt. Ik deel die mening. Om die reden ben ik bezig om in de transportsector zaken als truck platooning en elektronische dossiers te bevorderen. Smart mobility richt zich zowel op personenvervoer als op de logistieke sector. Vanuit Beter Benutten ITS is het OpenTripModel als opensource-instrument beschikbaar gesteld, waarmee het laden en lossen en de bevoorradingsroutes realtime kunnen worden gekoppeld aan de actuele verkeerssituatie in en rondom de stad. De diensten die via het project Talking Traffic in het programma Beter Benutten worden gestimuleerd, zijn even relevant voor het personenvervoer als voor de transportsector, zowel voor de vrachtwagenchauffeur als voor de planner. We bekijken of de dataplatforms in Talking Traffic in 2017 verder uitbreiden zijn en of de doorstroming door middel van de Blauwe Golf verbeterd kan worden. Er zijn dus een heleboel ideeën op dit punt.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik heb nog een korte vraag over de verkeersveiligheid op de N36. Begrijp ik het goed dat tijdens het groot onderhoud van 2018 – dat jaartal noemde ik specifiek in mijn vraag en hoorde ik de Minister ook noemen – het breder maken van de weg, het verbeteren van de uitwijkmogelijkheden,

de belijning en de realisering van diverse delen in de middengeleiding wordt meegenomen? Gaat dat dus gebeuren in 2018?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat weet ik niet. Ik weet alleen dat er een aantal veiligheidsvraagstukken waren op de N36. Wij hebben 6,5 miljoen beschikbaar gesteld in het serviceprogramma meer veiligheid om die veiligheidssituatie te verbeteren. Voor een deel is dat al uitgevoerd en voor een deel wordt het in 2017 en 2018 uitgevoerd. Ik weet niet of daar de middengeleiding en het breder maken van de weg bij zit, omdat ik niet weet wat daar precies in zit. Als het nieuwe dingen betreft ten opzichte van wat wij hebben afgesproken, kan ik zeggen: nee, dat zit er niet in. Maar als dit gewoon is afgesproken, gaan wij dit doen.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik begrijp dat het een heel specifieke vraag is, maar het is ook niet de eerste keer dat wij over de N36 spreken. Het is een heel gevaarlijke weg. Kan die vraag wel beantwoord worden? Dat hoeft niet per se nu; dat kan ook via een sms'je van een medewerker. Is dat mogelijk? Het kan ook op papier aan de Kamer gestuurd worden. Ik wilde daarmee alleen maar zeggen dat het geen officiële beantwoording hoeft te zijn.

De voorzitter:

Dit is een bescheiden vraag. We kunnen ook een groepsapp beginnen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

We laten het weten, in welke vorm dan ook. De heer Smaling vroeg naar de Goederencorridor Oost. Hij vroeg of ook modal shift van weg naar water bekeken wordt. De studie over de Goederencorridor Oost is er natuurlijk ook op gericht om de weg beter te laten functioneren voor de grote hoeveelheid transport die over de weg gaat. Daar is nou eenmaal veel economisch verkeer en dus ook veel vrachtauto's. Wij bekijken hoe wij dat kunnen ondersteunen en verbeteren, onder andere met activiteiten op het vlak van smart mobility. Maar wij gaan in het kader van de topsector logistiek en de actielijn synchromodaal bekijken wat wij kunnen doen om een deel van het wegvervoer naar het water te verplaatsen en om de bevaarbaarheid van de Waal te stimuleren. De Kamer heeft bij het Notaoverleg MIRT van november 2017 de motie-Hoogland/Visser (34 550-A, nr. 36) aangenomen over het geven van prioriteit aan de A15 Ridderkerk-Gorinchem binnen het gebiedsgericht programma Goederencorridor Oost. In dit onderzoek is dus aandacht voor beide modaliteiten en de samenhang daarvan.

Ik ben op de hoogte van de eerste ervaringen van speedpedelecrijders. Ik zie af en toe op mijn mobiel wat ze er wel of niet van vinden. Zoals met de Kamer afgesproken, laat ik SWOV onderzoek doen naar de ervaringen van speedpedelecrijders met de nieuwe regels. Dat onderzoek start binnenkort. Vervolgens zal ik uitspraken doen over de veiligheid van de speedpedelecrijders en andere weggebruikers, over het schrik-effect bij automobilisten en over het effect op de doorstroom op de rijbaan.

Dan kom ik op de Wrm-nota. Wat betreft de nota van wijziging focus ik mij op dit moment op het verplicht stellen van een vog. Daarnaast wordt door CBR en IBKI gekeken naar maatregelen die primair op hun terrein liggen. Ik ben in gesprek met relevante partijen, met name met de brancheorganisaties van rijschoolhouders en ook met andere partijen, zoals ACM en andere departementen. Daarbij kan gedacht worden aan een aantal maatregelen die ook in het startdocument van de branche stonden. Die zou ik daar ook nog in willen meenemen. Hoe snel ben ik daarmee? Ik zou graag zien dat het lukt in mijn periode. Ik zal dat proberen te doen, maar ik weet niet hoe lang wij de tijd hebben na 15 maart. Wij hebben ook veel gesproken over bijscholing. Het wetsvoorstel tot wijziging van de Wrm

bevat maatregelen daarvoor. Daarin zal staan dat één bijscholingsrit genoeg is. Er komen meer mogelijkheden tot herkansing en meer tijd voor het doorlopen van het herintrederstraject, mocht de instructeur desondanks zakken.

Volgens mij heb ik hiermee alle punten afgerond.

De voorzitter:

Ik geloof het wel. Wij zijn ook een beetje aan het afvinken op ons eigen lijstje. Er zijn ook geen vragen meer van de zijde van de Kamer. Ik beloon daarom het geduld van de Minister van Veiligheid en Justitie en geef hem het woord.

Minister Van der Steur:

Voorzitter. Laat ik zeggen dat de verkeersveiligheid ook op het Ministerie van Veiligheid en Justitie hoog op de agenda staat. Wij dragen samen met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu verantwoordelijkheid en die voelen wij ook. Ik kan hier bevestigen dat er een zeer goede samenwerking is tussen beide departementen. Mijn verantwoordelijkheid ziet vooral op het sluitstuk, de handhaving van alles wat wij daarvoor met elkaar doen. In de brief die ik gisteren heb gestuurd, noemde ik dat «de engineering»: de manier waarop wij wegen en infrastructuur inrichten om ervoor te zorgen dat de infrastructuur veilig is, dat de snelheden niet te hoog kunnen zijn, dat we mensen opleiden via voorlichting en educatie en ten slotte de handhaving, de enforcement, van de afspraken die wij met elkaar hebben gemaakt.

Terecht zeiden veel leden, bijvoorbeeld mevrouw Van Tongeren, dat een kleine snelheidsovertreding misschien onschuldig lijkt, maar op zichzelf toch ook zeer ernstige gevolgen kan hebben. En inderdaad, bij ongeveer één op de drie verkeersongelukken speelt een te hoge snelheid een belangrijke rol. Het voorkomen van snelheidsovertredingen, klein of groot, is en blijft dus van belang. Daarbij hoort dat er een serieuze pakkans is. Het baarde mij dan ook zorgen dat het aantal staandehoudingen in de afgelopen jaren sterk was gedaald. Die zorgen deelde de Kamer ook expliciet en dat begrijp ik goed. 2015 was wat dat betreft echt een dieptepunt. Toen werd ook als gevolg van de acties voor de cao van de politie besloten om geen bekeuringen meer uit te schrijven. Dat wist natuurlijk niet alleen de politie, maar iedereen. Ik ben dan ook verheugd dat het aantal staandehoudingen over het jaar 2016 ten opzichte van het jaar 2015 enorm is gestegen. Dat is altijd een beetje een ambivalente vreugde, omdat het beter is dat er geen aanleiding is voor staandehoudingen en het uitschrijven van boetes, want dan zou iedereen zich gewoon aan de regels houden en dat zou de verkeersveiligheid enorm ten goede komen. Wij zijn qua staandehoudingen echter zeker nog niet in de buurt van de jaren voor 2015. Het huidige aantal staandehoudingen zou ik daarom een voorzichtige verbetering willen noemen, hoewel ondertussen dankzij alle maatregelen die wij gezamenlijk nemen ook het aantal mensen dat zich niet aan de regels houdt, steeds verder afneemt. Ik ben en blijf in gesprek met de korpschef van de nationale politie over de pakkans en de verkeershandhaving. Hij verzekert mij dat hij er volle aandacht voor heeft en dat er op meerdere niveaus binnen de politie aandacht is en zal blijven worden gevraagd voor dit punt.

De inzet van de politie wordt vooral gericht op de met het Openbaar Ministerie afgesproken prioriteiten: snelheid, alcohol, rood licht, verkeersveelplegers en het thema afleiding, waaronder dus met nadruk de mobiele telefoon. Over de inzet van de 659 fte die in de regio's voor de verkeershandhaving beschikbaar zijn, maakt het lokale gezag keuzes. Dat maakt de discussie altijd een beetje moeilijk. Om die reden heb ik zeer intensief overleg met zowel de regioburgemeesters als het Strategisch Beraad Veiligheid. Dat overleg vindt plaats samen met de VNG. Mede naar aanleiding van de motie van mevrouw Visser en volgens mij ook de heer

Hoogland zet ik dat thema daar telkens weer nadrukkelijk op de agenda. Ik doe dat, omdat ik nu al in antwoord op de vraag van mevrouw Visser kan zeggen dat mijn beeld ook is dat er in slechts een zeer beperkt aantal gemeenten voldoende aandacht wordt besteed aan de verkeersveiligheid, terwijl het wel bij hen ligt om daar keuzes over te maken. Ik kom zo meteen nog even terug op de individuele vraag van mevrouw Visser. Het is heel goed dat er in de Kamer een debat is geweest over de vraag of er een soort ongezonde financiële prikkel is om ook om andere redenen dan de verkeersveiligheid te handhaven. Het is goed dat ik de Kamer heb kunnen berichten dat het kabinet naar aanleiding van de motie-Zijlstra/Samsom heeft besloten om de ontvangsten uit verkeersboetes tot een generaal dossier te maken. Voor zover die prikkel er zou zijn, moet heel duidelijk zijn dat die prikkel er niet meer is en de verkeersveiligheid het uitgangspunt is en blijft.

Personen die een ernstig verkeersdelict begaan, moeten streng worden aangepakt. Ik vind het heel vervelend – dat zeg ik ook tegen de heer Hoogland – dat ik anders dan ik had gehoopt, niet nu al met de Kamer kan spreken over de uitkomsten van de onderzoeken die ik heb aangekondigd. Het gaat dan met name om de onderzoeken naar het progressieve boetestelsel, naar de vraag hoe de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten in Nederland uiteindelijk eruitziet en of er nog knelpunten zijn die een goede afdoening van ernstige verkeersdelicten in de weg staan. Die onderzoeken heb ik uitgezet via het WODC. Dat zijn onafhankelijke onderzoeken en dus heb ik het eindtijdstip van de conclusies niet in de hand. Ik denk dat ik meer belang heb bij een goed en zorgvuldig onderzoek dan bij een slordig en snel onderzoek. Maar dit is wel jammer, want ik vind dat het de heer Hoogland recht zou doen als wij het debat over het progressieve boetestelsel hadden kunnen voeren.

Ik weet overigens ook – dat hebben wij al eerder met elkaar gedeeld – dat zo'n progressief boetestelsel op een heel groot aantal nadelen zal stuiten, terwijl het principe misschien voor iedereen acceptabel zou zijn. In Nederland hebben wij een systeem waarbij wij boetes uitdelen op kentekens. Dat betekent ook dat in een recidiverende auto niet noodzakelijkerwijs een recidiverende bestuurder zit. Daar zit onmiddellijk een van de uitdagingen. Die kan ik al schetsen zonder dat ik het rapport nodig heb. Dit zal een van de punten zijn waar in het rapport op zal worden gewezen. Daarnaast hebben wij ook gekozen voor een heel goed en effectief functionerend systeem op basis van de wet-Mulder, waarmee wij dat allemaal automatisch afdoen. Het zou best kunnen zijn dat een overgang naar het strafrecht een van de consequenties is van een progressief boetestelsel. Dat betekent heel veel, namelijk dat de kosten toenemen, de snelheid afneemt en dat het lik-op-stukbeleid dat wij in Nederland hebben, anders geformuleerd wordt. Ik loop niet op die onderzoeken vooruit, maar ik geef wel aan dat wij best nog een pittige discussie daarover met elkaar zullen moeten voeren om te zien hoe wij de uitkomsten op een verstandige manier kunnen verwerken in ons toekomstige beleid. Dat betekent dat de verkeersveiligheid ook op mijn ministerie een hoge prioriteit heeft en houdt.

Na deze algemene inleiding, ga ik graag over naar de individueel gestelde vragen. Ik heb negen onderwerpen. Ik zal proberen om die voor 14.00 uur af te ronden. Ik begin met de inzet van de politie. Dan volgt het progressief boetestelsel en de individuele vragen, voor zover dat nog nodig is. Vervolgens ga ik in op de flitspalen en de boetes, de handhaving op niet goed ingerichte wegen, het strafgat, waar mevrouw Visser naar gevraagd heeft, en nog even wat uitgebreider op het verkeersveiligheidsplan, de kilometertellerfraude naar aanleiding van de opmerkingen van de heer Van Helvert, de handhaafbaarheid van het verbod van appen op de fiets en tot slot het beginnersrijbewijs. Dat zijn de thema's die ik achtereenvolgens zal behandelen.

Ik begin met de inzet van politie. De heer Hoogland en andere leden hebben daarnaar gevraagd. Het streven van mij en van de nationale politie is dat er meer staandehoudingen zullen plaatsvinden. Wij zien dat er mensen zijn die zich op heel gevaarlijke manieren niet aan de verkeersregels houden. Het telefoneren in de auto is een van de voorbeelden daarvan. Ik ben dan ook blij dat het aantal staandehoudingen de afgelopen jaren is toegenomen. Ook in de toekomst zal er gericht worden gestuurd op meer zichtbare handhaving door middel van staandehouding. De verkeershandhaving wordt door medewerkers van de teams verkeer en de basisteams uitgevoerd als onderdeel van de algemene handhavingstaak van de politie. Ik zal met het Openbaar Ministerie, de politie en de burgemeesters in gesprek blijven om daarvoor voldoende aandacht te krijgen.

De heer Hoogland vroeg naar de betekenis van de stelling dat basisteams een rol in de verkeershandhaving hebben. Ik heb dat heel mooi gezien tijdens een werkbezoek dat ik anderhalve maand geleden pleegde in de regio Leiden. Daar heeft het basisteam – de mensen van Leiden dus – vier dagen lang een heel grote verkeersactie gehouden met zowel kentekenregistratie, snelheidscontroles alsook het staande houden van een hele reeks van auto's. Ook was er onzichtbaar toezicht op de snelweg met auto's die niet als politiewagen herkenbaar zijn. Dat gebeurde allemaal in en rond Leiden. Die actie heeft een groot aantal successen geogst. Het was overigens in de donkere dagen voor kerst en daardoor was de snelheid gemiddeld genomen niet het grootste probleem. Maar het was wel een integrale controle waarbij ook op een heleboel andere terreinen successen zijn geogst. Deze actie is gewoon uitgevoerd door de regio. Zo doet men dat eigenlijk op dagdagelijkse basis in Nederland. Je ziet dus dat de basisteams die rol invullen.

Dat wil niet zeggen dat we tevreden moeten zijn met de wijze waarop gemeenten dat hebben opgevolgd. Mevrouw Visser vroeg daar concreet naar. Ik denk dat dit een thema is – ik kijk ook even naar de woordvoerders – dat vooral in de gemeenteraden aan de orde hoort te komen. De gemeenteraad spreekt de burgemeester aan op zijn rol in de lokale driehoek. Tegelijkertijd heb ik aan het OM gevraagd om voor dat thema aandacht te vragen in de lokale driehoek. Hetzelfde heb ik ook aan de politie gevraagd, omdat wij allemaal zien dat vooral op de N-wegen het aantal slachtoffers toeneemt en niet op de snelweg. Dat betekent dat daar zowel op het gebied van de inrichting als op het gebied van de handhaving meer aandacht nodig is. Er is veel onduidelijkheid geweest over de afschaffing van de zogenaamde snelwegpolitie. Veel mensen hadden het beeld van de Rijkspolitie zoals we die vroeger hadden, met een eindeloos aantal motorfietsen dat je op de weg zag en de Porsches waarin werd gereden; recentelijk is daar nog een mooie tentoonstelling over geweest in het Louwman Museum in Wassenaar. Nu is het beeld dat er helemaal geen toezicht meer is op de snelwegen. In de praktijk ging het om twintig mensen, die onderdeel waren van de Dienst Infrastructuur en die in het kader van een proef waren vrijgemaakt om te bezien of door een aparte groep meer toezicht kon worden gehouden op de snelwegen. Ondanks de goede inzet van de betrokken personen is geconcludeerd dat het werk ook gedaan kan worden door de 659 fte's. De inzet blijft op hetzelfde peil, zoals ik gisteren heb geschreven, en de auto's die zij gebruikten ten behoeve van de verkeershandhaving zijn toegevoegd aan de overige onderdelen van de Dienst Infrastructuur. Feitelijk zijn er dus geen verschillen ten opzichte van het voorgaande systeem, maar het is wel anders ingericht.

Ik kom op het progressief boetestelsel. De heer Hoogland vroeg naar de stand van zaken. Ik verwacht nog steeds in het voorjaar over de uitkomsten van het onderzoek te kunnen beschikken. Ik zal dan zo snel mogelijk zorgen dat de onderzoeken ofwel meteen zonder beleidsreactie

ofwel met beleidsreactie – dat is afhankelijk van de snelheid – naar de Kamer worden gestuurd, zodat we er met elkaar over kunnen spreken.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Het heeft veel commotie gegeven, in die zin dat er blijkbaar geen handhaving meer is op de snelwegen. Ik vind het daarom goed om hier kort bij stil te staan. De Minister gaf in zijn brief van gisteren aan dat de inzet op ten minste hetzelfde niveau blijft. Hij geeft ook nog een ander belangrijk punt aan in zijn brief, namelijk dat verkeershandhaving nu niet in de prioritering van de nationale politie staat, maar dat die in 2018 opnieuw wordt vastgesteld in een nieuw landelijk plan. De Minister geeft aan dat zijn inzet wordt om de verkeersveiligheid daarbij mee te nemen. Op welke wijze gaat dat concreet plaatsvinden in de afspraken die nog moeten worden gemaakt over de inzet op de snelwegen? Kan de Minister nog iets meer vertellen over hoe daar zichtbaarder en concreter meer invulling aan wordt gegeven?

Minister **Van der Steur**:

Er gebeuren twee dingen. Zoals ik heb geschreven, heb ik met de korpschef uitgebreid gesproken over het belang van verkeershandhaving, ook in het licht van het stijgend aantal verkeersslachtoffers. Hij heeft gezegd: binnen mijn mogelijkheden zal ik zorgen dat de verkeershandhaving hoger op de agenda komt en dat de huidige aandacht nog verder wordt geïntensiveerd. Daarvan zullen we het effect al in de loop van dit jaar moeten kunnen zien. Ik verwacht dan ook dat de trend van het aantal staandehoudingen, dat vorig jaar duidelijk gestegen is, zal doorzetten. Daarbij ga ik er overigens van uit dat mensen zich nog steeds niet aan de regels blijven houden. Liever heb ik dat het niet nodig is omdat iedereen zich alsnog aan de regels is gaan houden, maar we weten ook dat sommige mensen zich toch niet aan de regels blijven houden. Het zal een utopische gedachte zijn om te verwachten dat iedereen het wel gaat doen. Het tweede punt is dat de veiligheidsagenda samen met het lokaal gezag wordt gemaakt. De wensen van het lokale gezag worden in een echte samenwerking gecombineerd met de landelijke wensen en prioriteiten. Daar moeten we het wel met elkaar over eens zijn. Daarom zei ik net ook dat het goed zou zijn als de woordvoerders van de partijen die bij dit debat aanwezig zijn met hun eigen gemeenteraadsleden een debat zouden aangaan over het gegeven dat we nog drie kwart jaar hebben voordat we weer gaan spreken over de nieuwe veiligheidsagenda. Het zou goed zijn als via de partijgenoten van de woordvoerders dit onderwerp hoog op de agenda komt in de gemeenten, zodat we er van twee kanten voor zorgen dat gemeenten zich meer bewust zijn van hun taak en dat gekoppeld kan worden aan de nationale interpretatie en implementatie van de afspraken die ik gemaakt heb met de korpschef.

Mevrouw **Visser** (VVD):

De Minister geeft terecht aan dat er naast de landelijke prioritering teams in de regio zijn. Hij komt er zo nog op terug hoe de politie dat beoordeelt in combinatie met de veilige weginrichting. Dat is de kip-eidiscussie waarover ik het had. Het is goed om vast te stellen dat de Minister in zijn brief heel duidelijk aangeeft dat hij bereid is om het onderwerp mee te nemen in de landelijke prioritering. Dat is een belangrijke toezegging over verkeershandhaving. Kan hij ook nogmaals bevestigen dat er, ondanks dat de naam «snelwegpolitie» niet meer bestaat, zichtbare handhaving is, dat die niet minder wordt en dat de insteek is om die juist meer te laten worden, zodat we de verkeersveiligheid niet verbeteren door trajectcontroles, zoals ik in mijn bijdrage heb aangegeven, maar door verkeers-huften op de snelwegen aan te pakken?

Minister **Van der Steur**:

Dat kan ik bevestigen aan mevrouw Visser. De verkeershandhaving op de snelwegen is en blijft ten minste op het peil zoals het was toen de twintig mensen nog onderdeel waren van een apart team. De aandacht die de korpschef eraan geeft, zal ook moeten leiden tot een verdere intensivering van de handhaving op de overige wegen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik heb een kleine aanvullende vraag. Ik vind het hartstikke positief dat wij aan deze kant van de tafel uitgenodigd worden om contact op te nemen met onze collega's in de verschillende gemeenten. Ik weet toevallig dat dit in Rotterdam redelijk goed geregeld is, door een aantal moties van een willekeurig persoon. Ik vraag me alleen het volgende af. Op het moment dat al die gemeenteraadsleden aangeven te willen dat het een prioriteit wordt, zegt een burgemeester: dan ga ik dat doen. Hij gaat dan zitten met de regiochef, die zegt: mooi, wat gaan we schrappen? Want er is ook nog sprake van ondermijning, overvallen en noem maar op. Daarnaast is er een verschil tussen een grote stad en een kleine gemeente. Kan de Minister aangeven wat er moet gebeuren als blijkt dat de gemeenteraadsleden en burgemeester zeggen het met elkaar te willen doen en er te weinig fte's zijn om de handhaving werkelijk te realiseren? Zegt de Minister dan ook: ik vind dat we daar in de Kamer opnieuw over moeten praten?

Minister **Van der Steur**:

Mevrouw Belhaj heeft gelijk. Ik heb ook altijd met de Kamer besproken dat je, als je een prioriteit toevoegt, onmiddellijk zou moeten spreken over wat je deprioriteert. Maar dat hoeft niet in de situatie waarin we 659 fte's dedicated beschikbaar hebben voor verkeershandhaving. Zoals bekend, zijn er overigens vacatures, die zo snel mogelijk worden ingevuld. Er zijn dus gewoon 659 fte's beschikbaar. Die kunnen dus ook worden ingezet. Dat betekent wel dat die niet voor iets anders moeten worden ingezet; dat is juist. We hebben 695 fte's, die in principe in Nederland beschikbaar zijn voor deze taak en daar dus ook voor kunnen worden ingezet.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Minister **Van der Steur**:

Ik kom op de vragen van de heer Van Helvert. Naar aanleiding van de brief die ik gestuurd heb, bevestig ik nog even dat de motie-Zijlstra/Samsom (34 550, nr. 7) zo is uitgevoerd dat er geen financiële prikkel meer is ten aanzien van de inkomsten op het gebied van flitsen. Ik bevestig ook dat gemeenten via de buurt kunnen meepraten over de plekken waar flitspalen worden geplaatst. Het Openbaar Ministerie gaat over tot het plaatsen van flitspalen. Er worden onderzoeken gedaan naar de vraag waar dat noodzakelijk is. Hetzelfde geldt trouwens voor trajectcontroles. Dat doen zij in overleg met de wegbeheerders. Waar de gemeente de wegbeheerder is, kan de gemeente dus ook op basis van eigen buurtonderzoek, door discussies in de gemeenteraad of met wijken samen bekijken waar het opportuun is om een flitspaal neer te zetten. De gemeente kan dat verzoek dan ook aan het Openbaar Ministerie doen, dat binnen de kaders die we daarvoor hebben een afweging zal maken. Ik kom bij de vragen van mevrouw Visser over niet goed ingerichte wegen. Het is goed om het volgende vast te stellen over een weg die door een wegbeheerder – dat kan een gemeente, een provincie of het Rijk zijn – niet goed is ingericht. Het is goed gebruik om over een weg met een bepaalde maximumsnelheid, zoals 30 of 60 km/u, maar waarvoor de praktijk geen enkele belemmering oplevert om er 120 of 130 km/u te rijden, te zeggen: dan moet de politie daar maar gaan handhaven. Maar daarmee haal je de prikkel weg om ervoor te zorgen dat de infrastructuur

op orde komt. Aanpassing van de infrastructuur heeft altijd de voorkeur als beginstandpunt. De weginrichting moet passen bij de snelheidslimiet. De weggebruiker moet bewogen worden om zich aan die snelheidslimiet te houden. Op basis daarvan kun je de handhaving vormgeven. Die prikkel om de weg zo in te richten dat die past bij de snelheid wil ik niet te snel wegnemen. Deze afspraak hebben we in het verleden met elkaar gemaakt en die werkt volgens mij ook heel goed.

Mevrouw Visser vroeg ook naar het strafgat. Ik vind het lastig om te reageren op haar opmerking dat je, als je iemand doodrijdt, lachend de rechtszaal uitloopt. Juist daarvoor geldt dat dit heel vaak niet het geval is. Ik geef een voorbeeld van afgelopen oud en nieuw, toen een ernstig ongeluk plaatsvond waarvan er vooralsnog geen aanleiding is om te denken dat er iets opzettelijk is gebeurd. Er is een agent overleden. Niemand zou daar positief over kunnen denken, ook niet de bestuurder van de auto. Dat geldt ook voor vrachtwagenchauffeurs die, ondanks alle voorzorgsmaatregelen, iemand heel ernstig letsel toebrengen of door wiens toedoen iemand soms zelfs overlijdt als gevolg van het feit dat zij deelnemen aan het verkeer en anderen dat ook doen op een manier die geen rekening houdt met een vrachtauto, of waarbij dat op een andere noodlottige manier tot de dood leidt. Ik vind dus dat we daar voorzichtig mee moeten zijn. Laten we tegelijkertijd, conform de opmerkingen van de Kamer, onderzoek doen naar de vraag hoe de strafoplegging bij ernstige verkeersdelicten plaatsvindt. Er wordt ook gekeken naar de hoogte en modaliteit van strafoplegging. Ik ben het wel met mevrouw Visser eens dat we het er, op het moment dat we zien dat het uit het lood ligt, met elkaar over moeten hebben en we daar iets aan moeten doen. Dit onderzoek verwachten wij in het voorjaar. Ook dit onderzoek had er bij voorkeur vandaag moeten zijn, maar zodra het er is, zullen wij er het debat graag over voeren. We kunnen dat dan doen op basis van de feiten. Ik heb van het verkeersveiligheidsplan van de gemeenten al gezegd dat ik er niet positief over gestemd ben. Mevrouw Visser heeft er schriftelijke vragen over gesteld. Ik zal de VNG eens vragen of zij er een overzicht van heeft. Ik zal dat betrekken bij de beantwoording van de schriftelijke vragen van mevrouw Visser.

Ik kom nu op het veiligheidsplan dat we hebben genoemd in de brief naar aanleiding van het ibo. De bedoeling is dat we een integraal plan eens in de twee jaar in de ministerraad bespreken, waarbij het I en M-onderdeel en het V en J-onderdeel bij elkaar worden gevoegd. Zo is er een integrale aanpak en een integraal overzicht van de maatregelen die we met elkaar nemen. Wij zijn voornemens dit jaar het eerste integrale verkeersveiligheidsplan in de ministerraad te bespreken. Uiteraard wordt de Kamer daarover geïnformeerd.

Ik kom bij de vraag van de heer Van Helvert over kilometertellerfraude. Ik vind het heel goed dat we, onder leiding van collega Schultz van Haegen, kiezen voor actieve, goede afspraken met de branche. Je zou heel makkelijk kunnen zeggen: laat de politie het maar weer oplossen. Maar dat hoeft helemaal niet. Het kan op een andere en heel goede manier. Waar sprake is van zodanig ernstige fraude dat een strafrechtelijk traject mogelijk is, hebben we alles geregeld om dat te doen. Zo is er een aparte strafbaarstelling in de Wegenverkeerswet. Er lopen op dit moment een aantal strafzaken, die zich in verschillende fasen van onderzoek bevinden. We zetten dus in op preventie. Dat maakt de kans op kilometertellerfraude zo klein mogelijk. Waar het de spuigaten uitloopt, is strafbaarstelling geregeld en lopen er strafzaken.

Ik kom bij de vraag over het handhaven van het verbod van appen op de fiets. Ik kwam net buiten een groep scholieren uit Nijkerk tegen die in het kader van ProDemos bij de Kamer op bezoek waren. Ik heb het meteen maar even voorgelegd en gevraagd wat zij ervan vonden. Ik vond het antwoord heel leuk, omdat een groot aantal zei: we appen niet op de fiets, want mijn fiets heeft geen wifi. Ik vond dat wel een goeie. Toen zei ik: wat

doe je wel met die telefoon? Ze zeiden dat ze wel heel veel op die telefoon bezig waren om nummers te beluisteren en andere nummers op te zetten. Ik zei: dat is ook hartstikke gevaarlijk. De helft van de leerlingen was dat wel met mij eens. Anderen vonden dat het toch wel moest kunnen. Een heel groot aantal vroeg: wie gaat het controleren en kun je dat wel effectief doen? Dat vond ik een goede vraag, want dat is precies de vraag die hier ook op tafel ligt. Dit is echt iets waarover we verder moeten spreken met elkaar, zoals collega Schultz ook heeft gezegd. Ook de handhaafbaarheid van het verbod op bellen in de auto is af en toe best een behoorlijke uitdaging. Ik heb zelf meegereden met de auto die speciaal is gericht op snelheid en op bellen in de auto. Zeker 's avonds is het, heel praktisch, echt lastig om te zien of iemand met zijn telefoon aan zijn oor of in zijn hand activiteiten onderneemt. Dan is de bewijsbaarheid ook nog eens ingewikkeld. We moeten dus even goed bekijken hoe we dat moeten doen. Maar één ding is zeker: ik ben het geheel eens met collega Schultz dat het echt gevaarlijk is. Diezelfde groep scholieren gaf het voorbeeld van een meisje uit hun omgeving dat overleden was als gevolg van mobiel telefoongebruik in het verkeer. Het is dus echt actueel. We moeten met elkaar doen wat we eraan kunnen doen. Strafbaarstelling en een verbod is dan een goede eerste stap, maar we zullen, zoals altijd, realistisch moeten zijn over wat we daar uiteindelijk op handhavingsgebied mee kunnen doen. Daar gaan wij over spreken en daar komen we tijdens de behandeling van het wetsvoorstel bij de Kamer op terug. Mevrouw Visser vroeg naar het beginnersrijbewijs. In mijn brief van 3 oktober ben ik uitgebreid ingegaan op de verklaring voor het lage aantal ongeldigverklaringen. We hebben daar twee soorten oplossingen voor. In de eerste plaats worden verbeteringen geïmplementeerd in de uitvoering. Ik verwacht dat het verbeterplan al dit voorjaar gereed zal zijn. Een aantal verbeteringen zijn al ingevoerd. Het Openbaar Ministerie en het CBR hebben een nieuwe procedure afgesproken waardoor zaken niet meer kwijt kunnen raken. In de tweede plaats zijn er een aantal oorzaken aan te wijzen die inherent waren aan de regeling, bijvoorbeeld omdat er maar voor een beperkt aantal zware verkeersovertredingen punten konden worden opgelegd. Ik vind de reikwijdte van die regeling echt te beperkt. Wij laten onderzoek doen naar de regeling door het WODC. Het is daar begin dit jaar mee begonnen. Na de zomer zal het onderzoek gereed zijn. We kunnen op basis daarvan de regeling zo maken zoals wij vinden dat deze zou moeten zijn. Daarbij kijken we meteen naar de uitvoerbaarheid, want die is in de afgelopen regeling onvoldoende gezeurd.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik ben blij met de toezegging van de Minister dat hij niet alleen naar de uitvoering zal kijken, maar ook naar de inhoud van de puntenregeling voor het beginnersrijbewijs om te zien of daarin nog de juiste delicten zijn opgenomen. We hebben niet voor niets in 2015 de hufteeraanpak geïntroduceerd bij verkeersovertredingen.

Ik heb ook nog de volgende algemene vraag gesteld aan de Minister. Hij probeerde mij net te citeren in het kader van daders die lachend de rechtszaal uitlopen. Ik bedoelde daarmee dat slachtoffers levenslang hebben. Soms heb ik het idee dat er meer rekening wordt gehouden met de situatie van de dader dan met die van het slachtoffer omdat rijbewijzen worden teruggegeven in het kader van de werksituatie en dergelijke. Maatschappelijk ontstaat daardoor onrust. Ik vind die onrust terecht. Zo was mijn oproep bedoeld. De Minister merkte terecht op dat er soms ongelukken gebeuren waarbij ook degene die het heeft veroorzaakt, ontzettend in de knel komt.

Het gaat mij erom dat het beginnersrijbewijs niet de enige regeling is waarbij dit probleem is geconstateerd. Recentelijk hebben we het debat over het alcoholslotprogramma gehad. Daarbij is dit ook geconstateerd. In de verkeerswetgeving hebben we te maken met preventie of gedrags-

maatregelen die vooral vanuit het CBR bestuursrechtelijk worden opgelegd, maar die hebben ook vaak te maken met het strafrecht. Moet niet ook daarnaar een breder onderzoek plaatsvinden, naast het alcoholslotprogramma en het beginnersrijbewijs? Die zaken noemen we steeds apart. Kan er een bredere evaluatie plaatsvinden? De Minister zegt te gaan kijken naar het beginnersrijbewijs. Is het mogelijk om dat daarbij mee te nemen? Daarbij is mijn oproep absoluut om beide naast elkaar te laten bestaan. Het kan niet zo zijn dat door uitvoeringsproblemen hetgeen wij hebben beoogd niet in werking treedt, dus dat de dader niet wordt gestraft en de andere weggebruikers niet worden beschermd.

Minister Van der Steur:

We doen onderzoek naar alternatieven voor het alcoholslot, conform de aangenomen motie. We bekijken heel breed wat we kunnen doen. Een van de dingen waarover ik vooralsnog best enthousiast ben, is de alcoholmeter, die ik eergisteren heb gepresenteerd. Het kan heel goed zijn dat als die pilot eind van het jaar kan worden geëvalueerd, blijkt dat die tot op zekere hoogte een bijdrage kan leveren aan de vervanging van het alcoholslot. We richten ons dan niet op de auto, wat inhoudt dat de auto niet meer kan rijden, maar richten ons erop dat we weten of iemand die in de auto stapt, vrij is van alcohol. We moeten daar echt goed naar kijken. Het alcoholslot kende geen uitvoeringsprobleem. Het alcoholslot werkte fantastisch en was een van de succesvolste maatregelen die we hadden in Nederland om ervoor te zorgen dat mensen niet met alcohol achter het stuur plaatsnamen. De rechter heeft ons, zoals mevrouw Visser terecht opmerkte, teruggefloten om redenen die je alleen maar kunt begrijpen. Tegelijk is daarmee een eind gemaakt aan een systeem dat niet op uitvoeringsproblemen stuitte. Dat is dus iets anders dan bij het beginnersrijbewijs. We doen uitgebreid onderzoek naar beide en zorgen ervoor dat we regelingen hebben die gewoon functioneren en effectief, handhaafbaar en uitvoerbaar zijn.

Mevrouw Visser (VVD):

Volgens mij is dat ook niet de discussie. Ik ben blij dat de Minister zo enthousiast is over het effect van het alcoholslotprogramma, want dat is ook wat ik met hem deelde in het debat. Er worden nu twee dingen uitgepikt. We zijn het daarmee eens. Die alcoholmeter is hartstikke goed. Ga er vooral mee door en bekijk wat we ermee kunnen doen. We hebben daarnaast de Lichte Educatieve Maatregel Alcohol (LEMA) en de Educatieve Maatregel Alcohol (EMA). Die maatregelen worden opgevoerd. Wij krijgen signalen dat de politie het lastig vindt om verkeersboetes uit te schrijven omdat de kosten van de LEMA en de EMA zo hoog zijn, respectievelijk € 900 en € 1.500. Dat kan nooit de bedoeling zijn. Dat is precies mijn oproep. Laten we niet alleen kijken naar het beginnersrijbewijs en het alcoholslotprogramma, maar laten we ook kijken hoe we de dingen kunnen verbeteren die we in de afgelopen jaren met de beste intenties hebben bedacht in het kader van het verbeteren van de verkeersveiligheid, maar die niet afdoende werken. Overigens gaat het daarbij soms om de rechter en soms om uitvoeringsproblemen. Die dingen moeten gewoon opgelost worden. We vragen om dat breed uit te zoeken. We zijn bereid, hoewel we wellicht niet allemaal op hetzelfde niveau zitten, om daarnaar te kijken en maatregelen te nemen. Er wordt al een aantal onderzoeken aangekondigd. Neem het alstublieft daarin mee.

Minister Van der Steur:

Mevrouw Visser heeft helemaal gelijk: wil je succesvol zijn, dan moet je naar het hele verhaal kijken. Dat is ook onze intentie. We willen ons niet tot de onderzoeken beperken, maar willen echt een robuust stelsel van handhaving dat integraal is, dat goed aansluit bij de activiteiten van de collega's van Infrastructuur en Milieu, en dat handhaafbaar en uitvoerbaar

is door de politie, het Openbaar Ministerie en de andere handhavers. Precies zoals mevrouw Visser zegt, willen we een robuust stelsel. We zullen de onderzoeken daarbij gebruiken, maar komen wel met een totaalplaat.

De voorzitter:

We gaan nog even terug naar de Minister van Infrastructuur en Milieu, die de vraag van de heer Van Helvert over de N36 nog moet beantwoorden. Dat scheelt een brief en eventueel een groepsapp.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Ik dacht dat dit antwoord wel in de tweede termijn aan de orde zou komen, maar misschien voorkómen we hiermee zelfs een tweede termijn. Ik heb even uitgezocht wat er allemaal in zit. Bij de N36 worden rammelstroken en zaagtandribbelmarkeringen aangebracht. Dat is wat de middenberm betreft. Verder worden diverse aansluitingen van de N36 op de andere wegen verbeterd. Zo worden uitvoegstroken verlengd en wordt op een aantal plaatsen de middenbermbeveiliging verbeterd. Als pilot, ook voor andere wegen, wordt er onderzoek gedaan naar de mogelijkheid voor gedragsbeïnvloeding. Het groot onderhoud, een algemene maatregel, is gerealiseerd. Volgens mij heb ik daarmee antwoord gegeven op de vraag van de heer Van Helvert of het wordt gekoppeld aan groot onderhoud en of er sprake zal zijn van middengeleiding.

De voorzitter:

Dit roept een interruptie op, zie ik.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik interrompeer nu inderdaad, want dan hoeft ik er in tweede termijn niet op terug te komen. In 2018 gaat de weg nog helemaal op de schop voor groot onderhoud. Dat is nog niet gebeurd. De verbreding waarover we het gehad hebben is slechts een halve meter per weghelft, maar daarmee wordt de verkeersveiligheid aanzienlijk verbeterd. De weg is daar namelijk veel te smal. Als de weg toch helemaal op de schop gaat, zou je dat beter meteen kunnen doen. Kunnen we de verbreding er dus bij voegen? Ook al is het slechts een halve meter per wegvak, mag de Minister van mij in de 717 kilometer die zij aangelegd heeft, die halve meter gewoon per strekkende meter helemaal tellen, heen en terug. Ik vind dat prima. Als de weg toch op de schop gaat, zou je dat gewoon gelijk moeten meenemen omdat je anders dat geld uitgeeft aan de andere kant.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De heer Van Helvert vraagt om nog iets extra's te doen naast wat we al hebben afgesproken. Daarvoor hebben we het MIRT-overleg. Alles heeft een prijs. Voor de N36 doen we heel veel en hebben we heel veel naar voren getrokken en al gerealiseerd. Ik ga nu niet hier in een AO over verkeersveiligheid in één keer het programma voor de N36 veranderen. Als de heer Van Helvert dat graag wil, moet hij dat in het volgende MIRT-overleg aan de orde stellen.

De voorzitter:

Ik kijk even rond om te zien of er behoefte is aan een tweede termijn. Als die kort kan blijven, hoeven we niet te pauzeren. Ik zie instemmend geknik. De tweede termijn kan in dat geval plaatsvinden voor de middag-pauze. Laten we twee minuten spreektijd per fractie afspreken.

De heer Van Helvert (CDA):

Voorzitter. Ik heb vier puntjes, die ik staccato zal langslopen. Ten eerste. Is de Minister bereid – de heer Smaling heeft er al eerder naar gevraagd, waarna een kritisch antwoord van de Minister volgde – om alle

rijkswegen te onderwerpen aan een controle van EuroRAP? De ANWB heeft met behulp van EuroRAP onderzocht hoe veilig provinciale wegen zijn. Daarbij is ruim 8.000 kilometer aan provinciale wegen geanalyseerd. Uit dat onderzoek blijkt dat 63% van de wegen niet veilig is. Kan de Minister dit ook doen voor rijkswegen?

Ten tweede. Is de Minister bereid om, in aanvulling op wat zij al doet met andere partijen in het kader van «betrek de samenleving erbij», ook met partijen zoals 1850 te overleggen over hun innovatieve ideeën voor apps om het gebruik van de mobiel te reduceren of af te vangen? Kunnen die partijen er snel bij aanhaken? Het CDA denkt namelijk dat dit soort partijen heel belangrijke punten hebben. Het hoeven niet per se die partijen te zijn, maar wel partijen die zoiets kunnen.

Ten derde. Ik kom even terug op de N36. Ik haal dit punt toch aan – als de Minister dat niet kan doen, vraag ik er een VAO over aan – omdat we geld weggooien als we dat niet doen. Binnenkort moeten we dat toch gaan doen. Die weg gaat helemaal op de schop. Die halve meter aan beide zijden is echt niet veel. Als je al een ribbelstrook wilt aanleggen, is de halve meter asfalt helemaal snel aangelegd.

Ten vierde. Het is goed om te horen dat de Minister zegt dat men hier en daar wordt gepakt door de buurtflitservice. Maar de opdracht die in de motie is meegegeven is om te onderzoeken in hoeverre deze aanpak daadwerkelijk werkt. De vraag is of de Minister daar ook in die richting iets mee is opgeschoten.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Voorzitter. Ik dank beide bewindslieden voor de beantwoording in eerste termijn. Zij hebben een aantal concrete zaken toegezegd, maar ik heb een aantal aanvullende vragen.

Ik sluit mij aan bij de vragen over de N36 in de zin dat we de discussie hebben gehad over het programma Meer Veilig. De Minister heeft bij de behandeling van het MIRT gezegd daarvoor extra geld beschikbaar te stellen. De Minister gaf aan dat het groot onderhoud al is gedaan, maar volgens mij is het uitgesteld. Kan de Minister juist in het kader van het nieuwe programma Meer Veilig en de discussie die loopt tussen Rijkswaterstaat, provincies en gemeenten bekijken waar nu nog de knelpunten zitten en of er ergens nog overeenstemming te vinden is? Het is wellicht handig als de Minister daarover een brief stuurt en we vervolgens bekijken wat er bij het VAO betrokken kan worden. Het zou ons helpen, juist in deze discussie, omdat er vragen over zijn.

Ik heb nog een aantal concrete punten waarop ik wil ingaan, te beginnen met tunneldosering. Ik blijf het gek vinden dat we dit instrument invoeren in de nieuwste tunnels in Nederland, die volledig voldoen aan alle tunnelveiligheidseisen, terwijl we dit niet doen in de oude tunnels.

Tunneldosering leidt tot files. De Minister geeft aan dat zij bereid is om nog even te kijken naar de Coentunnel, maar onze oproep is om dit instrument niet meer in te zetten, niet alleen niet in deze twee tunnels.

Dan de speed pedelecs. Het klopt dat het onderzoek plaatsvindt, maar er zijn nu heel veel vragen van gebruikers, waarbij mensen aangeven: als dit zo doorgaat, durf ik niet meer op die fiets te stappen. Dat kan volgens mij niet de bedoeling zijn. De vraag is op welke wijze deze signalen tot de Minister komen. Er zijn hierover allerlei levendige appgroepen en Facebookgroepen. Het zou zonde zijn als we hier een halfjaar mee wachten en vervolgens tot de conclusie komen dat het misschien niet zo handig is om al die speed pedelecs te verplaatsen naar de rijbaan tussen al die automobilisten die zich doodschrikken. Daarbij krijgen zowel de fietsers als de andere weggebruikers een onveilig gevoel.

Een aantal collega's hebben in eerste termijn gesproken over de rijtscholen. De Minister heeft gemeld dat zij bezig is met de aanpassing van de Wrm. We hebben vragen gesteld over de Wrm en hebben daarbij gezegd dat we sjoemelende rijtscholen moeten aanpakken, dat we ervoor

moeten zorgen dat we die kunnen uitsluiten, dat we ervoor moeten zorgen dat mensen niet gedupeerd raken en dat mensen in het Nederlands les moeten krijgen. Mijn vraag is wanneer we de nota van wijziging te zien krijgen, zodat we zo snel mogelijk kunnen ingrijpen. Ik ben heel benieuwd naar de beantwoording van mijn schriftelijke vragen – ik ga afronden, voorzitter – omdat ik nog niet helemaal een antwoord heb gekregen, van de ene bewindspersoon noch de andere, op de vraag hoe we ervoor zorgen dat de veilige weginrichting én de handhaving samengaan. Politie en gemeenten geven aan niet te handhaven, terwijl de verkeersveiligheid in de straten niet toeneemt. Hoe gaan we dat oplossen op korte termijn?

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Voorzitter. Ik dank beide bewindslieden voor de beantwoording van een aantal vragen. Als het gaat over de registratie van de verkeersongelukken blijven de Minister en ik van mening verschillen over wat ik graag zou willen, over wat nu al zou gebeuren en over wat de Minister doet. Tot slot heb ik eigenlijk nog maar één vraag. Een van de manieren om een sluitende registratie te realiseren is om te kijken naar het experiment dat gerealiseerd is in Leeuwarden, waaruit is gebleken dat 80% van de verkeersongevallen waardoor mensen op de spoedeisende hulp terechtkwamen, niet in het politieregistratiesysteem stond. Dat is een geslaagd experiment. Het leuke van experimenteren is dat je, als het positief uitvalt, kunt zeggen: goh, hoe zouden we dat slim en efficiënt kunnen uitbreiden? Oftewel, je kunt ziekenhuizen verzoeken om een bijdrage te leveren aan een sluitende registratie, als ze dat kunnen. Mijn vraag is in welke mate de Minister dit ene kleine stukje, dat een enorme meerwaarde kan zijn in het totaal van de registraties van ongevallen, alvast in gang wil zetten.

De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Dank aan de bewindslieden voor de duidelijke beantwoording. Ik sluit me aan bij een paar collega's die nog wat punten hebben genoemd in tweede termijn, zoals bij de heer Van Helvert over de EuroRAP, over de road assessment. Gaat de Minister dat toch nog meer oppakken? Wat het appen op de fiets betreft, hoop ik echt dat we op de goede weg zijn en dat het een wetsvoorstel gaat worden dat in ieder geval ten dele effectief zal zijn. Al is het alleen maar dat we een norm hebben. De realiteit in de stad is toch dat er in grote straten met veel stoplichten append door rood wordt gereden. De ene keer door een hockeymeisje, de andere keer door heel iemand anders, maar iedereen doet het. Ik ben ten slotte ook benieuwd wanneer we de WRM gaan behandelen. Ik sluit mij dus aan bij de vragen die mevrouw Visser daarover gesteld heeft.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Tongeren van GroenLinks excuseert zich. Zij heeft elders in het gebouw verplichtingen. De Minister van I en M zal beginnen met de beantwoording.

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

Voorzitter. Mijn collega was een stuk helderder in zijn beantwoording, want hij heeft geen vervolgvragen gekregen. Allereerst vraagt het CDA of ik bereid ben om voor de rijkswegen opnieuw de EuroRAP in beeld te brengen. Ja, alleen niet de EuroRAP maar de VIND (Verkeersveiligheidsindicator voor rijkswegen). Wij toetsen alle rijkswegen volgens de VIND-methodiek. Dat doen we omdat die ons in staat stelt om niet alleen de veiligheid van een weg te bepalen maar ook het effect van de daarop voorgenomen maatregelen. Met deze methodiek zijn we beter in staat om te toetsen op de prioriteiten die voor Nederlandse wegen van belang zijn. Wegen in EuroRAP scoren bijvoorbeeld nauwelijks op obstakelvrije wegenbermen, terwijl VIND hier veel prioriteit aan geeft. Wij

zien ook dat de obstakelvrije wegenbermen echt effect hebben op de veiligheid. VIND geeft dus betere handvatten voor maatregelen. Ik ben zeker bereid om dat iedere keer weer te updaten als wij zaken veranderen aan de weg die van invloed kunnen zijn op de veiligheid.

Ik kom op apps om mobiel gebruik te reduceren. Het CDA noemde een partij. Ja, dat doen wij ook. Wij doen dat met diverse partijen. Ik zou niet weten of de genoemde partij erbij zit. Daar bemoei ik mij ook niet mee als Minister. Dit soort zaken stimuleren wij via ons ITS (Intelligent Transportation Systems)-programma.

Om een VAO te voorkomen, stel ik voor om een brief te schrijven over de N36. Mevrouw Visser riep ook al dat het misschien goed was om dat te doen. Ik heb net een aantal maatregelen genoemd, maar dat was niet de hele lijst. Als ik de lijst stuur, ziet de heer Van Helvert dat wat hij wilde, er misschien wel op. Ik zal ook nog navragen waar dan eventueel een verschil van inzicht kan zitten tussen wat de een wil en wat de ander wil. Als daar een financiële consequentie aan zit, zal ik die natuurlijk ook in kaart brengen, want we kunnen niet zomaar bij motie besluiten om iets anders te doen, als daar vervolgens ook een bedrag aan vasthangt. Over het succes van de buurtflitsmelding kan ik VVN vragen in hoeverre dat navolging krijgt en gewaardeerd wordt. Zij hebben dat meldpunt ook. Ik kom bij de vragen van de VVD met betrekking tot de tunneldosering. Kan die niet meer ingezet worden? Ik zet het eigenlijk alleen maar in als het nodig is voor de tunnelveiligheid, om te voldoen aan normen of aan bestuurlijke afspraken. Ik heb ook aangegeven dat ik bij nieuwe projecten terughoudend zal zijn met het toepassen van die maatregel. Degene die ik nu heb, heb ik als gevolg van bestuurlijke afspraken gemaakt, om extra veiligheid te realiseren. Ik denk dat ik bij de discussie die ik nu ga hebben over hoe we het kunnen verminderen en verbeteren, en ook de gevolgen ervan kunnen verbeteren, ook de discussie aanga naar aanleiding van de vraag of we er überhaupt vanaf kunnen voor de tunnels waar het speelt. Ik zal, met andere woorden, ook het bestuurlijke gesprek erover aangaan.

Mevrouw **Visser** (VVD):

De Minister geeft aan dat zij bestuurlijke afspraken heeft gemaakt over de tunnelveiligheid, maar dit zijn nieuwe tunnels. Die moeten voldoen aan de nieuwe Tunnelwet met de nieuwe tunnelveiligheidseisen. Kan de Minister toelichten waarom dit wordt toegepast? Misschien niet nu, maar in een nadere brief. Ik kan het niet helemaal volgen.

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

Het heeft ermee te maken dat de gemeenten de vergunning moeten geven voor de openstelling. Zij doen dat ook op basis van de veiligheid. Zij vragen veel extra activiteiten die soms ook boven de tunnelstandaard zitten. Zo was er soms discussie over watermistinstallaties. Dat is vooral ook om de hulpverleners te kunnen beschermen. Zij hebben bij voorkeur geen ongevallen in een tunnel. Dat kun je natuurlijk alleen maar voorkomen door er ook niet in te zitten op het moment dat een situatie onveilig is dan wanneer er gewoon doorgereden wordt. Dat is dus een van de redenen voor aanvullende afspraken. Het is geen wettelijke verplichting. Het is dus ook weer op te zeggen. Daarom zeg ik ook toe dat we naar aanleiding van de evaluatie van de effecten ook zullen kijken waar we er vanaf kunnen en waar niet.

De VVD heeft gevraagd naar de speed pedelec en op welke wijze informatie bij mij komt. Ik krijg natuurlijk ook informatie. Ik zit niet in de appgroepen die mevrouw Visser noemt, maar ik ken ook mensen die privé zo'n ding rijden. Ik krijg daar informatie over. Ik zie natuurlijk ook de social media. Daarom heb ik juist onderzoek laten doen. Daaruit blijkt dat het ook onveilig is op het fietspad dan op de rijbaan, zowel voor speed pedelecs-gebruikers als voor de fietsers. Ik snap ook heel goed dat het zowel voor de automobilisten als voor de speed pedelec-gebruikers echt

een overgang is. Daarom laten we nu ook onderzoek doen. Het kost tijd om voldoende gegevens te hebben. We willen het onderzoek de Kamer volgend jaar voor de zomer doen toekomen. We zijn ook bezig om te kijken met wegbeheerders hoe je ook lokaal een zorgvuldige afweging kan maken, zoals dat ook in het verleden voor de bromfiets gebeurd is. Buiten de bebouwde kom liggen naast de provinciale wegen en de rijkswegen ook fiets- en bromfietspaden. Daar worden speed pedelecs en andere bromfietzers niet gemengd met autowegen waar men bijvoorbeeld 80 mag rijden. Dit jaar start het onderzoek naar het rijgedrag van de speed pedelec dus. Dan kunnen we uitspraken doen over het schrik-effect, het effect op andere weggebruikers en het effect op doorstroming. Zodra we dat hebben, zullen we kijken naar de gedragsregels voor de speed pedelecs en hoe we dat moeten doen.

Dan heeft de VVD nog gevraagd naar aanpassing van de WRM en of ik daar sjoemelende rij scholen in meeneem. Ja, dat zal ik zeker doen. Ik kijk naar mogelijkheden om sjoemelende rij scholen aan te pakken met het CBR en met andere partijen.

Mevrouw Visser vroeg verder naar een veilige weginrichting. Het is van belang dat je en-en doet. Als je lokaal overgaat tot een herinrichting en je bepaalde dingen niet meer wilt, moet je ook lokaal afspraken maken over de handhaving. Ik denk dat we bij ons overleg dat we altijd hebben met de wegbeheerders, daar weer extra aandacht voor kunnen vragen.

Dan heeft D66 gevraagd naar de succesfactoren uit Friesland voor het programma Veiligheid.nl. Door het onderzoek in Friesland is meer informatie beschikbaar gekomen over slachtoffers van verkeersongevallen. Ik denk dat het een goed initiatief is. Het is iets te vroeg om een conclusie te kunnen trekken over wat de resultaten van het onderzoek opleveren voor het bevorderen van de verkeersveiligheid, maar ik ben aan het kijken met Friesland of de aanpak handvatten biedt voor maatregelen. Alle verkeersgewonden zitten erin, dus ook iedereen die met een pleister naar huis gaat. Het gaat dus niet alleen over de ernstige verkeersgewonden waarover ik jaarlijks rapporteer. Daar moeten we dus ook even goed naar kijken, want uiteindelijk wil je natuurlijk wel een beetje een evenwichtig beeld hebben. Ongevallencijfers zijn natuurlijk heel belangrijk, maar belangrijker nog vind ik eigenlijk de diepteonderzoeken naar de risicofactoren en de risicoaanpak, omdat die ons natuurlijk nog meer handvatten gaan geven voor het oplossen van de problemen. Dan had ik nog een vraag staan van de SP. Wanneer gaan we de WRM behandelen? Die komt voor de zomer.

De voorzitter:

Dan komen we tot een afronding van dit AO Wegverkeer en verkeersveiligheid. Ik lees de toezeggingen voor.

- Voor de zomer ontvangt de Kamer een brief over het plan om appen en bellen op de fiets te verbieden.
- In het voorjaar informeert de Minister van I en M de Kamer over de mogelijkheden voor de aanpak van tellerfraude.
- Voor de zomer informeert de Minister van I en M de Kamer over de eventuele afschaffing van tunneldosering met het oog op het voorkomen van files.
- In het voorjaar ontvangt de Kamer het onderzoek naar eventuele invoering van een progressief boetestelsel. Dat ligt bij de Minister van Veiligheid en Justitie.
- In het voorjaar stuurt de Minister van V en J de Kamer het onderzoek naar de strafoplegging bij verkeersongevallen, dat ook een beeld zal schetsen van het eventuele bestaan van een strafgat.
- Na de zomer ontvangt de Kamer de uitkomsten van het onderzoek naar uitbreiding van de reikwijdte van het puntensysteem van het beginnersrijbewijs.

Dat waren volgens mij de toezeggingen. Dan constateer ik van deze zijde dat wij nog een aantal nieuwe woorden hebben gehoord. Dat zijn «rammelbermen» en «stapelvrije wegenbermen». Wellicht kunnen die worden toegevoegd aan de Dikke Van Dale.
Ik kijk even naar de Kamerleden. Is er nog behoefte aan een VAO?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik weet niet of het een officiële toezegging is, maar de brief over de N36 is gewoon beloofd. Ik wil dat toch even genoemd hebben. Ik meende dat de Minister ook zei dat ze aan VVN zou vragen in hoeverre de buurtflits-service werkt en zinvol is. Ik zou het VAO graag staande houden. Als de brief voldoet, kan ik het verzoek altijd weer intrekken.

De **voorzitter**:

Dan doen we het zo. Het CDA vraagt in principe een VAO aan. Ik bedank de collega's voor hun inbreng bij het AO. Ik bedank de Ministers van Veiligheid en Justitie en van Infrastructuur en Milieu voor hun beantwoording en de aanwezigen op de tribune en thuis voor hun belangstelling.

Sluiting 13.08 uur.