

## Feenstra

opgesloten, of over toevoegingen? Daar was in de berichtgeving ook sprake van. Ik denk dan aan toevoegingen door de leverancier om een aantal reststoffen ook via deze route te kunnen laten verwerken.

Staatssecretaris **Remkes**: Voorzitter! Dat laatste aspect kan worden behandeld in de rapportage waar ik zojuist over sprak.

Over het fraude-element maak ik nog een verduidelijkende opmerking. Een paar jaar geleden heeft het fraudeteam van KPMG een onderzoek verricht. De bevindingen waren – ik formuleer het kort – dat de mogelijkheid dat fraude wordt gepleegd, in theorie aanwezig is, maar dat de waarschijnlijkheid dat dit in de praktijk gebeurt, buitengewoon gering is.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Voorzitter! De heer Van der Steenhoven had misschien beter eerst om de nu door hem gevraagde nota kunnen vragen. Dan hadden wij hierover een echt fundamentele discussie kunnen voeren.

Het viel mij op dat de ruzie tussen de Zaanse schroothandel en Autorecycling Nederland een bekend feit is. De Kamer heeft hen in 1996 al gehoord. Daarover heeft de Kamer met de toenmalige minister van VROM overleg gevoerd. Zij heeft gezegd dat het goed gaat bij ARN en dat het bedrijf milieuverantwoord werkt. Staat de staatssecretaris daar nog steeds achter? Heeft het rapport van TNO bij deze standpuntbepaling een rol gespeeld?

De heer Van der Steenhoven maakt zich nu zorgen over de import van auto's. De VVD heeft bij de behandeling van het systeem gewezen op het risico daarvan en gesteld dat, als je dit systeem gaat invoeren, er ook import zal komen. De fractie van GroenLinks heeft toen gezegd dat dit onzin is en dat wij dat verkeerd zagen. Is de fractie van GroenLinks nu van mening veranderd of komt het verstand pas na enige jaren?

Het derde punt is het hergebruik, een zorgpunt voor de VVD-fractie. Het beleid van VROM vinden wij op dat punt ontoereikend. Anderhalf jaar geleden hebben wij daar een motie

over ingediend – die motie is aangenomen door de Kamer – om zo snel mogelijk een knelpuntenanalyse te maken, zodat wij een fundamentele discussie over het hergebruik kunnen hebben. Wanneer kunnen wij die knelpuntenanalyse nu eens echt tegemoet zien en wanneer kan de Kamer dan serieus over het hele vraagstuk van het hergebruik in Nederland praten? Er is immers echt meer aan de hand en wij moeten echt hieraan prioriteit geven en minder aan deze incidentenpolitiek van de fractie van GroenLinks.

Staatssecretaris **Remkes**: Voorzitter! De eerste vraag van de heer Klein Molekamp was of er aanleiding is om nu terug te komen op het destijds geschetste positieve beeld. Het antwoord is "nee": ons heeft geen informatie bereikt die noopt tot heroverweging van de toenmalige houding en het toenmalige beeld.

De tweede vraag van de heer Klein Molekamp ging over die motie. Ik hoop dat hij mij niet kwalijk neemt dat ik op dit moment niet helemaal op de hoogte van die motie ben, maar ik zeg bij dezen toe dat daarop zal worden ingegaan in de zojuist door mij toegezonden brief.

De **voorzitter**: Mijnheer Van der Steenhoven, de opmerking van de heer Klein Molekamp over u vond ik geen vraag. Het woord is daarom aan de heer Poppe.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! De staatssecretaris zegt dat wij hier te maken hebben met een systeem van zelfregulering door de branche; er is eigenlijk geen overheidscontrole, want de controle wordt uitgeoefend door de branche zelf. Het doel – 86% hergebruik – is een beetje vroeger dan verwacht bereikt. De vraag is natuurlijk wat die 86% waard is als dat cijfer uitsluitend van de branche zelf afkomstig is, omdat die zichzelf controleert. Wij weten allemaal dat de afvalverwerkingsbranche, waar de autosloperij een onderdeel van is, op het punt van milieudelicten een gevoelige branche is. Mijn concrete vraag is of de staatssecretaris de Kamer nader kan informeren: hoe is die 86% precies bereikt, klopt dat percentage precies en is het niet noodzakelijk om steekproefsgewijs

controle uit te oefenen op het naleven van de overeenkomst?

Staatssecretaris **Remkes**: Mevrouw de voorzitter! Ik heb zojuist al gezegd dat er nadere informatie kan worden verstrekt. Dat geldt ook voor de heer Poppe. Wellicht moet er echter één misverstand weg worden genomen: er moet niet het beeld bestaan dat er vanuit VROM om de drie jaar automatisch een stempel wordt gezet op het algemeen verbindend verklaren. Dat gebeurt op basis van accountantscontroles en onafhankelijke toetsing van de gegevens die in dat verband aan de orde zijn. VROM geeft dus niet op basis van niets om de drie jaar een algemeen verbindendverklaring af; het meest recent is dat gebeurd per 1 januari 1998.

De heer **Van den Akker** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Wij wachten de nadere rapportage door de staatssecretaris met belangstelling af, juist vanwege het feit dat ons verwijderingsbeleid ten aanzien van autowrakken zo succesvol is. Ik ben het met de minister eens dat 86% wordt gerecycled en dat 90% van de auto's daarbij betrokken zijn. Juist om dat succesvolle verwijderingsbeleid overeind te houden en om met name de importen daarbij te betrekken, vraag ik de staatssecretaris om in die rapportage extra aandacht te besteden aan de fraude.

Staatssecretaris **Remkes**: Over de fraude heb ik zojuist een opmerking gemaakt, maar als de heer Van den Akker er behoefte aan heeft om die opmerking terug te lezen in een brief, kan dat natuurlijk gebeuren.

---

**Vragen** van het lid Reitsma aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (voor de minister), over **de uitspraken van de minister van Verkeer en Waterstaat met betrekking tot de maximumsnelheden in Utrecht en Noord-Brabant en het rekeningrijden.**

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw

## Reitsma

de voorzitter! De minister van Verkeer en Waterstaat heeft de afgelopen week meerdere interviews gegeven en is meerdere keren opgetreden in de media. Het onderwerp was het rekeningrijden. Ik verwijs naar het interview over rekeningrijden en de maximumsnelheden, dat de minister afgelopen zaterdag in "de krant van wakker Nederland" heeft gegeven. Ik hoop niet dat de minister van Verkeer en Waterstaat ziek geworden is door de weerstand die haar beleid op dit moment oproept onder de bevolking en met name onder de automobilisten. Mijn fractie heeft ten aanzien van rekeningrijden een heel helder standpunt ingenomen bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat: wij zijn tegen deze vorm van rekeningrijden en steunen daarom ook de actie van de ANWB.

De CDA-fractie heeft zich in hoge mate verbaasd over de uitspraken van de minister van Verkeer en Waterstaat. Blijkbaar worden op het ogenblik alle registers opengetrokken om als het ware alle automobilisten rekeningrijden door de strot te drukken, tegen elke weerstand in. Ik verwijs naar drie punten:

1. het verwijt van de minister van Verkeer en Waterstaat dat de ANWB-actie demagogie is. Ik vind het arrogant van de minister de ANWB dat te verwijten;
2. de VVD-fractie wordt verweten zand in de ogen te strooien;
3. de discussie over de maximumsnelheden.

Daarom stel ik vier vragen aan de staatssecretaris.

Wilt u nog eens beargumenteren waarom de actie van de ANWB demagogie is? De ANWB mag toch opkomen voor haar argumenten?

Waarom verwijt u de VVD-fractie dat die ten aanzien van rekeningrijden zand in de ogen strooit? Vertrouwt u de handtekening niet die de VVD-fractie onder het regeerakkoord heeft gezet, waarmee zij zich voor rekeningrijden heeft verklaard?

Waarom komt u nu met plannen die afwijken van het regeerakkoord, plannen omtrent de maximumsnelheid op de wegen in de gehele provincies Utrecht en Brabant? Wat verstaat u onder de Randstad?

Is het niet verstandiger om als u praat over maximumsnelheden, eens te bekijken of er niet in heel Nederland dynamische maximumsnelheden kunnen worden inge-

voerd, dus of de maximumsnelheden niet via de signaleringsborden afhankelijk kunnen worden gemaakt van de drukte op de wegen en het tijdstip waarop er gereden wordt?

De **voorzitter**: Ik zal maar weer mijn gebruikelijke riedel afsteken. Het wordt wel weer erg gezellig terwijl er een collega aan het woord is die serieuze mondelinge vragen aan de regering stelt!

□

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Voorzitter! De heer Reitsma heeft vier vragen gesteld, twee met betrekking tot rekeningrijden en twee met betrekking tot uitspraken over de maximumsnelheid.

De uitspraken met betrekking tot het rekeningrijden behoren misschien tot het politieke spel, daar waar het een wetsvoorstel betreft dat op dit moment in procedure is bij de Tweede Kamer. De Tweede Kamer heeft eind december haar verslag ingeleverd. Nog deze maand zal het antwoord op dit verslag van de kant van de regering aan de Kamer worden toegezonden. Ik denk dat het vragenuur niet het juiste moment is om het wetsvoorstel in dezen te behandelen.

De minister heeft onder andere in een interview in de zaterdageditie van een ochtendkrant een aantal gedachten weergegeven die leven met betrekking tot de maximumsnelheid, gegeven de afspraken die erover zijn gemaakt in het regeerakkoord. Daarbij heeft zij het begrip Randstad nader ingevuld, ook in relatie tot verkeersintensiteit. Ik wijs u erop, voorzitter, dat er van het begrip Randstad geen heldere definities zijn, dat kunnen zowel de drie westelijke provincies zijn als het gebied omsloten door de vier grote steden. Het varieert per geval, afhankelijk van het voorstel waarom het gaat. De nota met betrekking tot de begrenzing van de maximumsnelheid tot 100 km/uur zal de Kamer naar het zich laat aanzien nog voor het zomerreces bereiken. Ik denk dat dat het moment is om er een inhoudelijke discussie over te voeren, omdat dan alle voorstellen uitgewerkt aan uw Kamer zullen worden voorgelegd.

De vierde vraag van de heer Reitsma betreft de dynamische maximumsnelheid. Uitgangspunt is dat het voor de weggebruiker niet

altijd overzichtelijk is op welk moment hij 100 km/uur moet rijden en op welk moment 120. Dat hangt soms af van verkeersintensiteit, soms van geluidsoverlast, soms van andere zaken. Een van de punten die betrokken worden bij de maximumsnelheid in de Randstad, is dat men in een bepaalde periode van het etmaal 100 km/uur mag rijden en daarna als het maar enigszins kan 120 km/uur. Dit voorkomt optrekken en remmen en misschien een bepaalde onveiligheid. Het maakt het voor de burger overzichtelijker. Ik denk dat dit een beter uitgangspunt is dan het voortdurend aanpassen van de snelheid door middel van signaleringsposten volgens het systeem van de dynamische maximumsnelheid. Ook dat is een punt dat de Kamer te zijner tijd bij het voorstel inzake de maximumsnelheid vanzelfsprekend in discussie kan brengen.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Mijn fractie is toch wel teleurgesteld over de inhoud van deze antwoorden. Als de staatssecretaris verwijst naar een wetsvoorstel dat in behandeling is, dan roep ik de minister op om voortaan voor de radio en televisie niets meer te zeggen over rekeningrijden en ook niet in de krant van wakker Nederland iets te zeggen. Wie is erover begonnen? Ik vind dat inhoudelijk moet worden beargumenteerd waarom de minister het noodzakelijk vond om het standpunt in de krant te vertalen.

De staatssecretaris heeft geen antwoord gegeven op de vraag waarom Brabant onder de Randstad valt.

Ik heb nog een vraag aan de fractie van de VVD. Hoe beoordeelt zij de uitspraken van de minister van Verkeer en Waterstaat die naar ik hoop dit debat via de televisie volgt? Zij heeft gezegd: de VVD strooit ons zand in de ogen. Is de fractie van de VVD het daarmee eens?

Kan de fractie van de VVD helderheid verschaffen over de handtekening onder het regeerakkoord? Wat is die waard? Steunt zij het wetsvoorstel inzake rekeningrijden? Steunt zij dat vóór de statenverkiezingen en ook na de statenverkiezingen?

Wat vindt de fractie van de VVD van de uitspraken van de minister

## Reitsma

over de maximumsnelheden? In één adem wordt een groot deel van Nederland aan de Randstad vastgeplakt. Is dit strijdig met het regeerakkoord? Had de minister hierover al dan niet haar mond moeten houden?

De **voorzitter**: Had u nog een speciaal lid van de fractie van de VVD op het oog?

De heer **Reitsma** (CDA): Als de fractievoorzitter zich geroepen voelt om er een antwoord op te geven, zou ik dat plezierig vinden. De heer Hofstra zou het ook mogen doen.

De **voorzitter**: Dat had ik nu willen voorkomen. Daarin voorziet het Reglement van orde niet. De fractie van de VVD lost het zelf wel op.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Voorzitter! Het is bijna onvermijdelijk dat bij een politiek zo spannend wetsvoorstel als dat inzake het rekeningrijden – het onderwerp is al vele jaren in discussie – meningen in het land, bij Kamerleden en bij leden van het kabinet aan de orde zijn. Het zal zich ook vertalen in meningen in de media als daarom wordt gevraagd. Het wetsvoorstel is in procedure. Het lijkt mij niet gewenst om het tijdens het vragenuur te behandelen.

Waarom Brabant onder de Randstad? Ik heb dat in eerste termijn uitgelegd. De Randstad is een niet nader gedefinieerd begrip. Het wordt in de nota ingevuld. Er is niet alleen naar de Randstad gekeken maar ook naar de verkeersintensiteit op die plaatsen die qua intensiteit vergelijkbaar zijn met steden als Den Haag, Rotterdam en Amsterdam. In die context heeft de minister de provincies Utrecht en Brabant genoemd. De nadere uitwerking vindt plaats in de nota inzake de 100 km/uur die de Kamer halverwege dit jaar bereikt.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik heb De Telegraaf zaterdag ook gelezen. Mij viel op dat er iets in onze richting werd gezegd. Wij herkennen ons niet in de uitspraak van de minister.

Onze opvatting over het rekeningrijden is glashelder. Het is precies

hetzelfde als wat in het regeerakkoord staat. Wij zijn goed voor onze handtekening. Het moet werken. Wij hebben dat conform de verwachtingen van de regering vertaald in het begrijpelijke getal van eenderde minder files. Als dat gebeurt, dan gaan wij daar volop voor. Het is goed voor het verkeer en het vervoer in dit land. Echter, als wij uitkomen op 0, min 1 of plus 1%, komt dit neer op rondpompen van geld en dan kunnen wij er niet mee akkoord gaan omdat het strijdig is met het gestelde in het regeerakkoord.

Ook op het punt van de snelheden is onzes inziens het regeerakkoord heel duidelijk. Het regeerakkoord is het regeerakkoord, de Randstad is de Randstad, Brabant is Brabant...

De heer **Van Heemst** (PvdA): En Hofstra is Hofstra!

De heer **Hofstra** (VVD): ...en dat moeten wij ook zo laten. Overigens vraag ik de staatssecretaris – als dat mag, voorzitter – of het niet verstandig is om hierover nog vóór de zomer te discussiëren aan de hand van een notitie waarin de criteria zijn verwoord.

De **voorzitter**: Na zo'n statement kan ik dat de heer Hofstra toch niet weigeren.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Mevrouw de voorzitter! Na dit indringende betoog van de heer Hofstra zal ik zijn suggestie om, nog vóór het complete voorstel aan de Kamer wordt voorgelegd, op hoofdlijnen over dit onderwerp te discussiëren, meenemen naar het departement. Wij zullen de Kamer binnenkort laten weten tot welk resultaat dat beraad heeft geleid.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ik keer even terug naar de limiet van 100 km/uur. Dat was geloof ik het onderwerp waarover wij spraken; ik weet het niet zeker meer.

Ik neem aan dat er toch ook inhoudelijke argumenten zijn geweest op grond waarvan de minister heeft gekozen voor uitbreiding in de richting van Brabant en Utrecht. Wellicht hebben milieuoverwegingen een rol

gespeeld of heeft men bedacht dat ook in Brabant en Utrecht de aantallen files geweldig toenemen. Het toepassen van deze limiet kan een maatregel zijn om het verkeer gelijkmatiger te laten doorstromen. Ik verzoek de staatssecretaris hierop in te gaan.

De heer Reitsma komt hier zeer indringend op voor de actie van de ANWB. Voorzitter! Ik hoop dat hij de Volkskrant van afgelopen zaterdag heeft gelezen, met name de rubriek "Het spel en de knikkers". Daarin wordt genadeloos afgerekend met het zogenaamde onderzoek waarop de ANWB zijn standpunt over het rekeningrijden baseert. Ik ben benieuwd op welk onderzoek de heer Reitsma zich baseert om het rekeningrijden af te wijzen.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Voorzitter! In antwoord op de vraag van de heer Van der Steenhoven wijs ik erop dat de afspraken, in het regeerakkoord omtrent maximumsnelheden neergelegd, onder meer zijn gemaakt in relatie met de bestrijding van de filevorming. Een van de inhoudelijke argumenten waarom er in het interview van afgelopen zaterdag is gesproken over uitbreiding buiten de Randstad, is dat niet alleen naar het begrip of de perceptie "Randstad" is gekeken, maar ook naar vergelijkbare verkeersintensiteiten. Dat is immers het uitgangspunt in relatie met de filebestrijding en de verkeersveiligheid.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De fractie van het CDA heeft kennisgenomen van alle onderzoeken die de minister heeft uitgevoerd. Zij is tot de conclusie gekomen dat de resultaten van die onderzoeken aan alle kanten rammelen. Op basis daarvan is geen beleid te voeren.

Verder wijs ik erop dat wie zijn oor goed te luisteren legt, bij 80% tot 90% van de automobilisten kan horen dat men niet wenst mee te doen aan de flauwekul van het rekeningrijden zoals het nu wordt voorgesteld. Immers, nu al staat vast dat dit neerkomt op betalen in de file. Daarom steunen wij de actie van de ANWB.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! In het algemeen kan worden gesteld dat snelheidsbeperking een goede zaak is. Echter, er moet een goede relatie zijn met het aanbod op de weg omdat de automobilist er anders niets meer van begrijpt. De staatssecretaris zegt dat zij heel helder één snelheid wil aangeven, maar waarom hangen er dan allemaal van die mooie kastjes boven de weg? Waar moet de automobilist zich aan gaan houden?

Voorzitter! De heer Hofstra heeft aangegeven dat de fractie van de VVD met rekeningrijden kan instemmen wanneer dat een gunstig resultaat van 30% oplevert. Nu heeft de minister duidelijk aangegeven dat zij geen enkele garantie kan geven. Wordt ons dan toch niet een beetje zand in de ogen gestrooid door de VVD? Wijzen zij de voorstellen af, nu de minister zegt dat er geen enkele garantie te geven is voor het resultaat?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Voorzitter! De verkeerssignalering is ingesteld toen op een gegeven moment de verkeersintensiteit zo groot was, dat men meende met die verkeerssignalering de dosering van het verkeer op de weg beter te kunnen sturen. Niettemin leidt de verkeerssignalering tot wisselingen in snelheid, tot optrekken en tot het weer terugnemen van snelheid. De verkeerssignalering is er ook op veel plekken waar 120 km/uur gereden kan worden. Wanneer er een groter gebied is waarin in een langer tijdsbestek 100 km/uur gereden kan worden, en buiten dat tijdsbestek de eenheidssnelheid 120 km/uur is, is dat overzichtelijk voor de burger. Die hoeft slechts één keer op zijn horloge te kijken om vast te stellen of het na of voor een bepaald tijdstip is. Hij weet dan welke snelheid hij kan aanhouden. Verkeerssignalering is geen doel op zichzelf. Het is te hopen dat in zo'n systeem verkeerssignalering minder nodig zou zijn.

De keuze is of wij elk wegvak van een eigen maximumsnelheid willen voorzien, uit een oogpunt van verkeersintensiteit en veiligheid, of dat wij dat in tijdvakken doen. Over die keus kan de Kamer bij het uiteindelijke voorstel een discussie met het kabinet aangaan.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Al eerder is vastgesteld dat een garantie een keihard gegeven is. Het is moeilijk om zonder meer te zeggen dat dat geweldige aandeel van 30% wel gehaald zal worden. Op zichzelf is er een heel eenvoudige oplossing. Wij nemen in de wet een evaluatieparagraaf op. Na een tijd kunnen wij dan meten. Als de doelstelling niet wordt gehaald, schaffen wij de maatregel weer af. Wij rekenen op steun van het CDA op dit punt.

Wij hebben dan al wel 500 mln. belastinggeld geïnvesteerd. Wij menen met elkaar het uiterste te moeten doen om, voordat er geïnvesteerd wordt, boven water te halen wat het effect zal zijn. Het CDA zegt dat de onderzoeken waarvan de resultaten door het kabinet zijn overgelegd, rammelen. Overigens ben ik het daar niet helemaal mee eens. Ik vind wel dat de effecten op dit moment nog te onzeker zijn. Vandaar onze oproep om dat goed met elkaar door te praten. Dan zullen wij zien waar wij uitkomen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Dat laatste lijkt mij een buitengewoon verstandige lijn rondom het rekeningrijden van de heer Hofstra.

De heer Reitsma kan het eigenlijk niet weten, maar in de onderhandelingen over het regeerakkoord hebben wij eigenlijk voor het 100 km-regime drie uitgangspunten gekozen:

1. het moet de veiligheid ten goede komen;
2. het moet de bereikbaarheid verbeteren;
3. het moet ook voor het milieu wat opleveren.

Op basis daarvan zijn wij tot de conclusie gekomen dat op een aantal baanvakken maatregelen zouden kunnen worden genomen. Als in Brabant daardoor de bereikbaarheid en de veiligheid verbeterd zouden kunnen worden en ook de uitstoot nog verminderd kan worden, wat is er dan eigenlijk tegen? Alleen dat het Brabant is?

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Voor een geboren Fries is Brabant

een heel belangrijk gebied. Maar wat is de lijn van de CDA-fractie? Wij hebben geconstateerd dat in het regeerakkoord een deal is gesloten. In de Randstad kan overdag voortaan 100 km/uur worden gereden. Buiten de Randstad wordt het 120 km/uur. Als de minister daar nu afstand van neemt, neemt zij afstand van het regeerakkoord. Dat mag bij dit onderwerp. De simpele vraag van het CDA is, waarom de VVD dan geen afstand mag nemen van het rekeningrijden. Wij zouden dat toejuichen. Wij krijgen daar graag een uiteenzetting over.

Ik heb namens de fractie van het CDA gezegd dat wij de plannen van het kabinet in het regeerakkoord op hun merites zullen beoordelen. Daarnaast hebben wij gevraagd of het niet verstandiger is een dynamische maximumsnelheid op de belangrijke rijkswegen in Nederland in te stellen, afhankelijk van de plaats, het tijdstip en de drukte. Dat is naar mijn mening een veel betere benadering dan de dogmatische formulering in het regeerakkoord als je opkomt voor de verkeersveiligheid.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! De minister heeft in de media verschillende malen aangegeven dat zij niet voornemens is met het rekeningrijden te stoppen, ook al zouden de resultaten tegenvallen. Ik vind dat een zeer relevant gegeven, met name omdat het van belang is te weten hoe de VVD-fractie daar tegenover staat. De woorden van de minister in de media waren wat dat betreft heel erg duidelijk.

We hebben het hier behalve over filevorming ook over verkeersveiligheid. Een van de redenen die genoemd worden om de snelheid algemeen terug te brengen naar 100 km/uur was de verkeersintensiteit. Worden niet al die kastjes geïnstalleerd om de link tussen de verkeersintensiteit en de maximumsnelheid zo goed mogelijk te leggen? Geeft het dan pas om daar waar nu bijvoorbeeld in Limburg de kasten nog geplaatst worden, in een ander gebied van Nederland alweer min of meer afstand van het doel ervan te nemen?

Als het toch gaat om het bevorderen van de verkeersveiligheid, zou het dan geen goede zaak zijn om ook eens aan gedrags-

## Eurlings

beïnvloeding en gedragscontrole van verkeersdeelnemers te kijken? Niet alleen de maximumsnelheid is zaligmakend, maar ook op het gebied van verkeersgedragingen gaat heel erg veel mis. België en Duitsland laten ons op dat vlak zien dat de overheid heel erg voortvarend te werk kan gaan om een goed verkeersgedrag bij de verkeersdeelnemers te stimuleren. Ik krijg graag een visie daarop in verband met de bevordering van de verkeersveiligheid.

De **voorzitter**: Mijnheer Eurlings, ik neem aan dat uw eerste vraag ook aan de staatssecretaris gericht was?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Voorzitter! De eerste vraag heb ik niet geheel als vraag beschouwd.

Er is een afspraak gemaakt in het regeerakkoord om een wetsvoorstel met betrekking tot het rekeningrijden in te dienen. Dat wetsvoorstel is nu in procedure in de Kamer en het zal de procedure ook gewoon volgen, tenzij de Kamer dat uiteindelijk niet in deze vorm wil aanvaarden. Ik denk dus dat de discussie niet op zijn plaats is.

In de beantwoording van de vragen van de heer Leers over de verkeerssignalering ben ik al uitgebreid ingegaan op de verkeersintensiteit en op de vraag waarom de regering een bepaalde keuze heeft gemaakt. Ik geef de heer Eurlings na, dat het beïnvloeden van de verkeersintensiteit slechts één kant van de medaille is. Natuurlijk is het voorhouden van goed gedrag in het verkeer minstens even belangrijk. Bij afzonderlijke onderwerpen doet de overheid daar ook het nodige aan.

---

Aan de orde zijn de **stemmingen** in verband met het wetsvoorstel **Wijziging van enkele onderwijs-wetten in verband met ondermeer de bestrijding van seksueel misbruik en seksuele intimidatie in het onderwijs (25979)**, en over:

- de motie-Lambrechts c.s. over een zo min mogelijk belastend aangifte-traject (25979, nr. 13);
- de motie-Dijksma c.s. over een zorgvuldige taakuitbreiding van de vertrouwensinspecteurs (25979, nr. 14).

(Zie vergadering van 28 januari 1999.)

De **voorzitter**: Mevrouw Lambrechts trekt haar amendement op stuk nr. 10 in.

Begin artikel I, onderdeel A, aanhef, en artikel 4a, eerste lid, worden zonder stemming aangenomen.

In stemming komt het amendement-Schreijer-Pierik (stuk nr. 11, I).

De **voorzitter**: Ik constateer, dat dit amendement met algemene stemmen is aangenomen.

Ik stel vast, dat door de aanneming van dit amendement de andere op stuk nr. 11 voorkomende amendementen als aangenomen kunnen worden beschouwd.

Het tweede lid, zoals het is gewijzigd door de aanneming van het amendement-Schreijer-Pierik (stuk nr. 11, I), wordt zonder stemming aangenomen.

Het derde lid wordt zonder stemming aangenomen.

Het gewijzigde artikel 4a wordt zonder stemming aangenomen.

Het gewijzigde onderdeel A wordt zonder stemming aangenomen.

De onderdelen B t/m Ca worden zonder stemming aangenomen.

In stemming komt het amendement-Van der Vlies (stuk nr. 9, I).

De **voorzitter**: Ik constateer, dat de aanwezige leden van de fracties van de SGP en het CDA voor dit amendement hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat het is verworpen.

Ik stel vast, dat door de verwerping van dit amendement de andere op stuk nr. 9 voorkomende amendementen als verworpen kunnen worden beschouwd.

Onderdeel D wordt zonder stemming aangenomen.

Onderdeel F wordt zonder stemming aangenomen.

Het gewijzigde artikel I wordt zonder stemming aangenomen.

Artikel II, zoals het is gewijzigd door de aanneming van het amendement-Schreijer-Pierik (stuk nr. 11, II), wordt zonder stemming aangenomen.

Artikel III, zoals het is gewijzigd door de aanneming van het amendement-Schreijer-Pierik (stuk nr. 11, III), wordt zonder stemming aangenomen.

Artikel IV, zoals het is gewijzigd door de aanneming van het amendement-Schreijer-Pierik (stuk nr. 11, IV), wordt zonder stemming aangenomen.

Artikel V, zoals het is gewijzigd door de aanneming van het amendement-Schreijer-Pierik (stuk nr. 11, V), wordt zonder stemming aangenomen.

De artikelen VI en VII en de beweegreden worden zonder stemming aangenomen.

In stemming komt het wetsvoorstel.

De **voorzitter**: Ik constateer, dat het wetsvoorstel met algemene stemmen is aangenomen.

De motie-Dijksma c.s. (25979, nr. 14) is in die zin gewijzigd, dat het dictum thans luidt:

---

### Motie

---

“verzoekt de regering na inwerking-treding van de wet een plan van aanpak te formuleren dat waarborgt dat de taakuitbreiding van de vertrouwensinspecteurs op een zorgvuldige wijze wordt waargemaakt,”.

Naar mij blijkt, wordt deze gewijzigde motie voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 15 (25979).

De motie is rondgedeeld. Ik neem aan dat wij er thans over kunnen stemmen.

In stemming komt de motie-Lambrechts c.s. (25979, nr. 13).

De **voorzitter**: Ik constateer, dat deze motie met algemene stemmen is aangenomen.

In stemming komt de gewijzigde motie-Dijksma c.s. (25979, nr. 15).

De **voorzitter**: Ik constateer, dat