

De Vries

Staatssecretaris **De Vries**: U zult het toch met mij eens zijn, mijnheer Poppe, dat op het moment dat het wordt overgedragen aan de Koninklijke Marechaussee voor de militair de sanctie daarmee zwaarder wordt? Daarmee zouden wij toch ook het onderscheid dat er in de civiele maatschappij is – die vergelijking wilde u graag – tussen bestuurlijke boetes en andere boetes in de defensiewereld verliezen. Ik zou daar niet voor zijn. Ik heb echter al gezegd dat ik de motie om die reden zou willen ontraden.

De heer **Poppe** (SP): De staatssecretaris draait de boel om. Het is niet een veel zwaarder middel, want dat zwaardere middel is er nu ook. Het wordt niet zwaarder als een andere, gespecialiseerde eenheid van de krijgsmacht, de Koninklijke Marechaussee, het uitvoert. Het wordt er niet zwaarder of lichter door, het blijft hetzelfde. De beoordeling komt alleen in meer deskundige handen, waardoor ook de rechtszekerheid voor de betrokkene wat beter is geregeld dan wanneer de commandant te velde, in pakweg Uruzgan, het afdoet.

Staatssecretaris **De Vries**: Ik verschil met u van mening, mijnheer Poppe. Door de militair die het betreft, wordt het wel als zwaarder ervaren op het moment dat het een zaak wordt van de Koninklijke Marechaussee en het niet wordt afgedaan door zijn commandant.

De **voorzitter**: Echt de laatste keer, mijnheer Poppe.

De heer **Poppe** (SP): Daarom was het ook een zwaar vergrijp. Daar past ook een wat zwaarder middel bij. Dat is dus ook geen probleem.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de staatssecretaris voor de antwoorden. De stemmingen over het wetsvoorstel en de motie van de heer Poppe zijn volgende week dinsdag.

De vergadering wordt van 14.50 uur tot 16.00 uur geschorst.

Voorzitter: Ten Hoopen

Aan de orde is de behandeling van:

- **het verslag van een algemeen overleg over verkeersveiligheid (29398, nr. 138).**

De **voorzitter**: Er is een spreektijd van twee minuten per fractie afgesproken en ik ga ervan uit dat de woordvoerders zich daarop hebben geprepareerd. Ik zou als eerste het woord aan de heer Madlener willen geven, maar ik zie hem nog niet. Vinden de leden het niet bezwaarlijk als wij toch beginnen? Dan is het woord aan de heer Aptroot.

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Wij hebben een uitgebreid en op zichzelf goed overleg gehad met de minister over heel veel punten op het gebied van verkeersveiligheid. Op bijna alle punten zijn wij het met

elkaar eens. Ik heb één zorg en nog een puntje van verschil. Daarover wil ik twee moties indienen.

De zorg gaat over de kosten van het behalen van het examen voor de bromfiets. De bromfiets is voor veel mensen een belangrijk vervoermiddel om naar hun school, opleiding of werk te kunnen komen. Voor veel mensen is het ook een vervoermiddel dat redelijk snel en efficiënt is tegen heel redelijke kosten, terwijl een auto of het ov soms heel duur is. Daarom mijn volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de bromfiets voor veel gebruikers een belangrijk vervoermiddel is, mede vanwege de relatief lage gebruikskosten;

constaterende dat er allerlei plannen zijn die het behalen van het bromfietsexamen aanmerkelijk duurder maken, zoals een aanvullend praktijkexamen of een uitgebreider theorie-examen dat vooruitloopt op het examen voor het autorijbewijs;

spreekt als haar mening uit dat de kosten van het bromfietsrijbewijs niet mogen worden verhoogd;

verzoekt de regering, af te zien van plannen waardoor het bromfietsrijbewijs duurder wordt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Aptroot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 141 (29398).

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De heer Aptroot zegt dat het niet duurder mag worden. Duurder dan wat? Heeft hij het nu over duurder dan € 389 of duurder dan € 300?

De heer **Aptroot** (VVD): Het is goed dat mevrouw Roefs dat vraagt en het zou vervelend zijn als hier misverstand over bestaat. Het moet niet duurder worden dan het nu is met alleen een theorie-examen. Dan heb ik het niet over het duurder worden als er een beetje inflatie wordt berekend. Het is echter niet onze bedoeling dat er een praktijkexamen bijkomt of dat het theorie-examen behoorlijk wordt verzwakt waardoor je deels al een stukje theorie voor het autorijbewijs hebt behaald, zoals sommige partijen willen. Dat willen wij niet.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Daaruit mag ik dus concluderen dat de heer Aptroot in feite afstand neemt van zijn eerdere instemming met het wetsvoorstel.

De heer **Aptroot** (VVD): Ja, dat heb ik al eerder gezegd. Wij zijn zo geschrokken van de kosten dat wij dat niet verantwoord vinden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik sluit me aan bij de laatste opmerking van mevrouw Roefs. Ik constateer ook dat de VVD-fractie ingestemd heeft met het complete wetsvoor-

Aptroot

stel. Zij wist toen ook wat de kosten waren. Nu neemt de VVD-fractie afstand omdat ze kennelijk in de oppositie zit.

De heer Aptroot zei dat de kosten kunnen worden verhoogd vanwege een voorstel voor een bepaald ander theorie-examen, bijvoorbeeld theorie-examens zoals wij die nu kennen voor de bromfiets en de auto. Kennelijk heeft de heer Aptroot de cijfers goed paraat, want anders zou hij dat niet zeggen. Kan hij mij vertellen wat het verschil in kosten is?

De heer **Aptroot** (VVD): Wat betreft de eerste opmerking van de heer De Rouwe: wij hebben toentertijd gezegd dat wij in principe wel voor een praktijkexamen zouden voelen, maar toen is er over kosten gesproken. Die kosten blijken aanmerkelijk hoger te zijn, althans volgens de raming. De minister heeft overigens toegezegd dat hij daarnaar zal kijken. Wij horen veel mensen zeggen dat de brommer voor hen heel belangrijk is. Ook voor toekomstige generaties is de brommer belangrijk. Wij willen niet een duidelijke kostenstijging.

Ik weet dat de heer De Rouwe erover denkt om het theorie-examen voor het bromfietsbewijs te verzwaren. Daardoor zou je misschien minder of geen theorie-examen hoeven te doen als je voor een autorijbewijs gaat. Uiteindelijk is dat misschien kostenneutraal voor degenen die ook een autorijbewijs halen, maar een hele categorie mensen haalt alleen een brommerrijbewijs. Zij zijn blij dat zij die brommer kunnen betalen en zij verkeren niet in de luxe omstandigheden dat zij met 18 jaar zelf voldoende geld hebben of ouders hebben die dik dokken om een autorijbewijs te halen. Voor die categorie wordt de drempel veel hoger. Wij vinden dat het halen van het bromfietsbewijs en het gebruik van de bromfiets gewoon heel betaalbaar moeten zijn.

De **voorzitter**: Ik geef de heer De Rouwe nog een keer het woord. Ik zeg het ook tegen de heer Aptroot: dit is wel een VAO. Ik zou de vragen dan ook beperken tot de ingediende motie.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het betreft de opmerking over extra kosten die op den duur zouden kunnen ontstaan. Ik heb de heer Aptroot gevraagd of hij kan aangeven wat de kosten zijn voor een theorie-examen bromfiets en wat de kosten zijn voor een theorie-examen auto. Hij suggereerde net dat daarin een verschil was. Laat ik hem het antwoord maar direct geven, want ik vermoed dat hij het niet exact weet. Het is namelijk exact gelijk, waarmee ook de voordelen groter zijn dan de heer Aptroot schetst.

De heer **Aptroot** (VVD): Als je een examen gaat verzwaren, zou dat heel snel een argumentatie kunnen zijn voor een tariefsverhoging. Wij voelen daar niets voor. Wij willen, ook qua leren, niet onnodig belemmeringen opwerpen. Wij vinden dat de brommer heel gemakkelijk toegankelijk moet zijn, mede getriggerd door datgene wat de heer De Rouwe voor de radio zei: al die jongelui hebben toch genoeg geld om voor twee-, drieduizend een scooter te kopen. In zo'n manier van omgaan met de mensen in dit land – "zij barsten allemaal van het geld" – kan de VVD-fractie zich niet vinden.

Ik zal geen lang verhaal houden over de maximumsnelheid. Wij vinden echt dat die verhoogd moet worden. Daartoe dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de verkeersveiligheid ermee gediend is dat maximumsnelheden als redelijk worden ervaren door de automobilist;

voorts overwegende dat met de "matrixborden" boven de wegen het altijd mogelijk is, de maximumsnelheid op een bepaald wegtraject te verlagen als de omstandigheden daar om vragen;

constaterende dat op delen van het wegennet, mede afhankelijk van het tijdstip, de maximumsnelheid van 120 km/u als onredelijk wordt ervaren, mede omdat in de meeste West-Europese landen een maximumsnelheid geldt van 130 km/u;

voorts constaterende dat ervaring in andere landen aantoont dat verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u een forse verlaging van het aantal verkeersslachtoffers betekent;

verzoekt de regering, de maximumsnelheid van 120 km/u te verhogen naar 130 km/u,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Aptroot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 142 (29398).

Inmiddels is de heer Madlener binnen. Ik geef hem het woord.

□

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Excuses voor mijn late komst, als aanvrager van dit VAO zelfs. Ik had in een file kunnen staan. Dat was niet zo, maar het was natuurlijk heel goed mogelijk geweest.

Ik heb een motie over het bromfietsexamen. Ik hoop dat er niet een motie is ingediend die er heel erg op lijkt, maar het zou kunnen. Ik heb even gemist wat er tot nu toe is gebeurd.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het bromfietsexamen veel te duur zal worden voor vele aspirant-brommerrijders;

verzoekt de regering om af te zien van de invoering van een bromfietsexamen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid

Madlener

Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 143 (29398).



De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik wil graag een drietal moties indienen. In het laatste AO heeft mijn fractie de alarmbellen geluid over het verkeersbordenwoud dat wij in Nederland kennen en de groei die daarin is ontstaan in de afgelopen jaren. Het kabinet heeft zich achter deze kritiek geschaard en heeft een meldpunt ingesteld waar burgers zich kunnen melden met overbodige, onnodige, verwaarloosde verkeersborden. Dat is heel goed. Alleen begint het daar pas mee, want vervolgens moeten wij ervoor zorgen dat die borden verdwijnen. Daarom dien ik de volgende motie in, die is meeondertekend door mevrouw Roefs.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de laatste jaren een grote diversiteit van maximumsnelheden is ontstaan op het Nederlandse wegennet;

overwegende dat deze snelheidsregimes allemaal worden aangegeven met borden die de maximumsnelheid ter plaatse aangeven;

overwegende dat mede hierdoor een overvloed aan borden langs de Nederlandse wegen te vinden is;

overwegende dat de Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken zijn ontworpen om in één oogopslag van de weginrichting te kunnen aflezen wat ter plaatse de maximumsnelheid is;

verzoekt de regering om in overleg met het Nationaal Mobiliteitsberaad te onderzoeken of het mogelijk is, door strikte toepassing van deze Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken het aantal verkeersborden langs de Nederlandse wegen te reduceren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden De Rouwe en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 145 (29398).

De heer **De Rouwe** (CDA): De CDA-fractie kan zich vinden in het kabinetsvoornemen om jongeren onder de 17 jaar onder begeleiding ervaring te laten opdoen met autorijden. Wij hebben moeite met de eventuele vrijblijvendheid die kan ontstaan rondom de eisen aan de begeleider. Mijn fractie vindt namelijk dat mensen die eerder zijn veroordeeld voor rijden onder invloed, asociaal rijden of rijden met drugs op niet in staat zijn om een goed voorbeeld te geven aan de jonge eventuele rijbewijsbezitters. Daarom dien ik met mevrouw Roefs graag de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering voornemens is om onder de titel "begeleid autorijden" jongeren onder de 18 jaar reeds de mogelijkheid te geven, examen te doen voor het rijbewijs en hierdoor gecontroleerd ervaring op te doen;

overwegende dat begeleiders van minderjarige automobilisten aan eisen zullen moeten voldoen voordat zij een minderjarige automobilist mogen begeleiden, waaronder de eis dat zij ten minste tien jaar hun rijbewijs hebben;

overwegende dat een doel van de regering is om het begeleid rijden voor een grote groep jongeren bereikbaar te maken door hen goed te begeleiden door ervaren automobilisten, die een goed voorbeeld kunnen geven, zonder hoge drempels op te werpen voor diegenen die begeleiding willen geven;

verzoekt de regering, voor het begeleiden van minderjarige automobilisten de eis op te nemen dat de begeleider niet veroordeeld mag zijn geweest voor rijden onder invloed en niet tot EMA alcohol of asociaal rijden veroordeeld mag zijn geweest;

verzoekt de regering tevens, aan te geven hoe zij een goede handhaving van deze regeling voor zich ziet,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden De Rouwe en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 144 (29398).

De heer **De Rouwe** (CDA): Vandaag is al gesproken over het praktijkexamen voor de bromfiets. Ook het CDA heeft in het verleden al aangegeven dat wij die kosten erg hoog vinden. Daar staat een doel tegenover: een reductie van het aantal slachtoffers in het verkeer, en dan met name jonge slachtoffers. Desalniettemin moeten wij kijken of wij de kosten kunnen reduceren, en heeft bijvoorbeeld de ANWB in het verleden al aangegeven dat vrijstelling mogelijk moet zijn voor jongeren die eerder een bromfiets hebben gehaald en later eventueel hun autotheorie willen halen. In onze ogen zitten daar heel veel dubbelingen in. Daarom stellen wij voor dat jongeren vanaf 15, 16 jaar ook al het autotheorie-examen mogen halen, dat dan als volledige vrijstelling dient voor de brommertheorie. Waarom? Om te beginnen omdat het autotheorie-examen vele malen zwaarder is, waarmee je de educatie op jonge leeftijd verhoogt. Verder omdat het de jongeren kosten bespaart: zij hoeven namelijk niet twee keer hetzelfde riedeltje te leren, maar gewoon één keer. Ik denk dat dat een nuance is met wat de heer Aptroot hierover zei. Hiermee komt zijn punt meer tot zijn recht, waarmee eventueel miscommunicatie wordt voorkomen. Desalniettemin dien ik daarover een motie in.

De Rouwe

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering voornemens is om onder de titel "begeleid autorijden" jongeren onder de 18 jaar reeds de mogelijkheid te geven, examen te doen voor het rijbewijs en hierdoor gecontroleerd ervaring op te doen;

overwegende dat een grote groep toekomstige automobilisten eerst een theoriecertificaat behaalt ten behoeve van het rijden op een brommer;

overwegende dat deze groep tijdens het brommerrijden al praktische kennis en ervaring opdoet over de verkeersregels zoals die voor gemotoriseerd verkeer gelden;

constaterende dat met de invoering van een praktijkexamen voor bromfietzers de kosten voor bestuurders al fors zullen stijgen en dat onnodige kosten voor het rijbewijs vermeden moeten worden;

verzoekt de regering om naast het brommercertificaat ook het theorie-examen voor automobilisten als mogelijk theoretisch examen voor bromfietzers vanaf 16 jaar te laten gelden, waarbij de geldigheidsduur van dit theorie-examen zodanig wordt vastgesteld dat dit ook bruikbaar wordt voor het vervroegd behalen van het rijbewijs,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 146 (29398).

De heer Roemer (SP): Een van de nieuwe onderdelen van het theorie-examen is risico-inschatting. Bij de auto lijkt mij dat een heel andere dan bij een bromfiet. Hoe lost u dat probleem op?

De heer De Rouwe (CDA): Het voorstel is om juist dat theorie-examen mogelijk te maken voor 16-jarigen. De voordelen die u schetst met gevaarherkenning komen niet pas bij 18 jaar aan de orde als jongeren een theorie-examen willen doen voor de auto, maar die komen juist al op 16-jarige leeftijd aan de orde. De dingen waarover u ook positief bent die te maken hebben met gevaarherkenning, al veel eerder op jongere leeftijd bij de jongeren tussen de oren komt te zitten, met als extra voordeel dat hij of zij niet opnieuw een of twee jaar later een examen hoeft te doen, en daardoor onnodige kosten maakt.

De heer Roemer (SP): Ik zie het voordeel om dubbelingen eruit te halen, maar erkent u dan niet dat de risicoherkenning voor een brommer van een heel andere orde is dan die voor een auto? Als ik het theorieverhaal van de auto naar voren haal, is dat gebaseerd op risicoherkenning vanuit het oogpunt van een auto. Maar

op een brommer zijn er heel andere risico's. Hoe wilt u dat gaan opvangen?

De heer De Rouwe (CDA): Ik vind het geen onredelijk punt zoals de heer Roemer dat schetst. Ik denk wel dat wij eruit kunnen komen op het moment dat het naar voren wordt gehaald. Tevens kan dan worden gekeken naar het onderbrengen van eventuele extra elementen uit het brommercertificaat in het theorie-examen dat een 16-jarige op dat moment kan doen. Ik denk dat we dit probleem dan kunnen oplossen. Voor mij staat de keuzevrijheid van de consument centraal. Dat houdt dus in dat een jongere in dat geval altijd kan blijven kiezen, ook in mijn motie, om gewoon het certificaat te halen zoals wij dat kennen voor de bromfiets. Daarnaast heeft de jongere de keuze om een zwaarder examen te doen, namelijk het theorie-examen auto, misschien in een variant plus zoals de heer Roemer dat beschrijft, zodat die jongere op jonge leeftijd al vele malen beter geschoold is en vele kosten bespaart voor de toekomst.

De heer Roemer (SP): Voorzitter, mag ik via u aan de minister vragen of hij op dit punt ook wil reageren?

De voorzitter: Ik neem aan dat de minister dit heeft gehoord. Akkoord.

Mevrouw Roefs (PvdA): Wat is nu precies het doel van de heer De Rouwe? Tot nu toe heb ik de indruk dat het te maken heeft met verlaging van de kosten. Of zijn er ook nog andere doelen?

De heer De Rouwe (CDA): Ik denk dat het allerbelangrijkste doel is dat jongeren op jongere leeftijd al een zwaarder examen kunnen doen. Daarmee is de verkeersveiligheid nadrukkelijk gediend. Zij mogen nu immers niet alleen de mildere variant van theorie-examen bromfiets doen, maar ook de zware examenvariant auto, eventueel in een plusvariant waarbij de elementen uit het bromfietsexamen nog extra naar voren komen. Dat betekent heel concreet dat jongeren via aanneming van deze motie de keuze hebben om op jonge leeftijd een veel zwaarder examen te doen. Hun voordeel is dan dat zij dit niet weer hoeven te doen wanneer zij een of twee jaar later het autotheorie-examen willen halen. De kennis op jonge leeftijd neemt toe en de kosten nemen af. Daarmee kom ik ook tegemoet aan de kritiek die de PVV en de VVD hebben gegeven op de kosten van het praktijkexamen bromfiets.

De heer Madlener (PVV): Op dit moment geldt het bewijs van slagen voor het autotheorie-examen één jaar. Dan kan een probleem ontstaan voor 16-jarigen. Wilt u het dan drie jaar laten gelden? Hoe ziet u dat?

De heer De Rouwe (CDA): In mijn motie verzoek ik om die geldigheidstermijn op te rekken naar twee of drie jaar. Dan zou je kunnen zeggen dat hierdoor de theoretische kennis verwatert. Ik heb echter meegekregen dat die theoretische kennis juist heel goed tussen de oren komt. De jongere doet namelijk in die periode praktijkervaring op in het verkeer en krijgt in de praktijk te maken met de verkeersregels. Ik denk dat eventuele oprekking van twee jaar heel goed mogelijk is, maar ik hoor graag de reactie van de minister. Het voordeel is

De Rouwe

dat er nu praktijkervaring bijkomt zodat je ook steeds meer in stappen toewerkt naar het zelfstandig autorijden.

De heer **Madlener** (PVV): Betekent dit dat het bewijs van slagen voor het autotheorie-examen een langere geldigheidsduur krijgt, of geldt dit alleen ten aanzien van degenen die brommerexamen doen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Wat mij betreft zouden wij daar naar kunnen kijken. Mijn eerste gevoel zegt dat dit zeker nodig is voor de jonge mensen om hen te motiveren. Daarvoor heb ik echt die twee jaar nodig. Indien de Kamer de behoefte heeft om het voor de overige mensen te verlengen tot twee jaar, dan sta ik daar open voor. Ik wacht de regeling echter liever af om te kijken hoe zij eruit komt te zien, mocht deze motie aangenomen worden.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Aptroot (29398, nr. 141) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De motie-Madlener (29398, nr. 143) is in die zin gewijzigd dat zij thans luidt:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het bromfietsexamen veel te duur zal worden voor vele aspirant-brommerrijders;

verzoekt de regering om af te zien van de invoering van een bromfietspraktijkexamen,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze gewijzigde motie is voorgesteld door de leden Madlener en Aptroot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 147 (29398).



Minister **Eurlings**: Voorzitter. De heer Aptroot verwees aan het begin van zijn verhaal naar het langdurige overleg dat wij op 12 februari 2009 hebben gevoerd over verkeersveiligheid. Dat was naar mijn smaak een goed overleg, waarin wij het op heel veel vlakken met elkaar eens waren. Dat is belangrijk. Ik heb aan het begin van mijn ministerschap gezegd dat ik altijd serieus zal ingaan op alle ideeën van de Kamer die constructief zijn. Wij zullen namelijk alles op alles moeten zetten om de verkeersveiligheid in Nederland verder te verbeteren. De gemakkelijke maatregelen hebben wij nu al wel genomen. Alle laaghangend fruit is geplukt. Als wij het aantal doden nog verder willen terugdringen – Nederland staat voorop, maar 791 zijn er nog steeds heel erg veel – dan zullen wij moeilijke maatregelen moeten nemen. Dan kom je te staan voor moeilijke keuzes.

Een van die moeilijke keuzes is het bromfietspraktijkexamen. Tijdens een vorige kabinetsperiode heeft

de Kamer met minister Karla Peijs overlegd en bijna unaniem gezegd: wij gaan dat invoeren. Karla Peijs heeft daarbij wel gezegd dat zij een maximumprijs van € 300 wilde hanteren. Ik heb geschetst vanwaar ik toen ik het dossier overnam, bij het opzetten van dat praktijkexamen ben gekomen qua kosten. Toen ik begon met dit dossier kwamen de geschatte kosten uit op ongeveer € 1000. Ik heb toen direct gezegd dat dat veel te veel was. Vervolgens hebben wij het in een aantal slagen goedkoper kunnen maken en de omvang van het praktijkexamen terug kunnen brengen, maar wel tot een niveau dat nog steeds verantwoord is. Er is een grens aan hetgeen je kunt versoberen. Uiteindelijk ben ik gekomen op kosten voor een praktijkexamen van € 310, inclusief vier rijlessen. Ik moet eerlijk zeggen dat ik daarmee niet heb voldaan aan de grens van maximaal € 300, waar Karla Peijs over sprak, zeker als je daar bij neemt dat het theorie-examen, dat al enige tijd bestaat, ook nog eens € 80 kost. Alles bij elkaar is dat dus € 390.

Ik kan mij herinneren dat de heer Roemer in het debat op 12 februari heeft gevraagd of het examen kwalitatief nog wel goed genoeg is. Dat is het geval. Met dit compacte examenmodel kan de kwaliteit van de opleiding en het examen nog net worden gewaarborgd. Maar ik zeg het wel zoals ik het zeg. Verder versoberen zou leiden tot een examen dat het zijn waarde niet meer heeft.

Wij hebben dus een moeilijke afweging moeten maken. Vindt je dat het echt te duur is en zeg je: wij zien er maar van af en wij stappen af van de lijn van het vorige kabinet. Of vindt je dat het belang van de verkeersveiligheid zo zwaar weegt dat je het wel moet doen. Ik heb in het debat dat wij hebben gevoerd kort aangegeven hoe gevaarlijk de bromfiets eigenlijk is in het verkeer. Ik heb toen een staatje aangehaald dat ik heel erg schokkend vond. Per miljard reizigerskilometers vallen er in de auto drie doden, op de fiets – een heel kwetsbare categorie; geen bumpers en geen airbags – 12 doden en op de bromfiets maar liefst 91. Dat is dramatisch. De bromfiets is veruit het gevaarlijkste vervoermiddel dat op de Nederlandse wegen rijdt. Dat heeft iets te maken met de snelheid van het apparaat in verhouding met de weinige bescherming die je hebt als op een bromfiets zit. Het heeft echter ook heel veel te maken met het foute gedrag dat bromfietzers bewust of onbewust tonen; het stoere macho gedrag: ik ga eens even ruig aan de gashendel zitten. Het gaat om 77 dodelijke slachtoffers en 2980 gewonden. Dat zijn heel grote aantallen, gelet op het aantal kilometers dat met een bromfiets wordt afgelegd, dat ten opzichte van de auto erg klein is. Ongeveer een op de tien doden in Nederland valt op de bromfiets.

Wat is nu het belang van dit examen? Gaat hierdoor de wereld veranderen? Het belang is allereerst een afname van het aantal doden en gewonden met 7%. We hebben de vorige keer ook het aantal gewonden doorgerekend. Dat is toch een afname van ongeveer zes doden per jaar, maar ook een sterke afname van gewonden en zwaargewonden. Daarbij vind ik van belang te benadrukken dat niet iedere bromfietser zich sociaal gedraagt. Veel jongeren die op hun bromfiets naar school of later naar hun werk gaan, gaan daar heel sociaal mee om.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Vooral de meisjes.

Eurlings

Minister **Eurlings**: Vooral de meisjes. Ik zou als vent willen dat ik het kon ontkennen, mevrouw Roefs, maar ik moet toegeven: de heer in het verkeer is vaak een dame. Het is niet anders. Maar goed, wij heren gaan ons revancheren. Dat zeggen wij dan maar tegen elkaar.

Heel veel jongeren gaan goed om met hun bromfiets. Dat geldt trouwens ook voor veel ouderen die bromfiets rijden. Alleen is er een bovengemiddelde categorie rotte appels die zich echt nergens iets van aantrekt. Dat zijn de macho's die als groepsgedrag lekker ruig doen, lekker hard rijden, hun bromfietsen opvoeren en wat dies meer zij. Deze categorie jongeren levert een onacceptabel hoog aantal slachtoffers op.

Wat vind ik nu het grote voordeel van dit examen? Niet alleen een afname van het aantal slachtoffers met 7%, maar ook dat wij met de invoering van het examen in staat zullen zijn om jongeren die zich op de bromfiets misdragen, hun rijbewijs af te nemen. We kunnen hen van die bromfiets aftrekken. Het voordeel is dus ook dat wij in staat zijn om jongeren een gedragscursus op te leggen en hen echt door elkaar te schudden. Wij kunnen die rotte appels door middel van dat rijbewijs veel harder aanpakken. Dat vind ik van groot belang. Daarom slaat voor mij de naald door naar het invoeren van het bromfietsrijexamen en van de praktijklessen. Ik vind daarbij wel – en daar zal ik nog het nodige over zeggen, maar er zullen ongetwijfeld eerst interrupties worden geplaatst – dat de Kamer van mij mag verwachten dat ik alles op alles zet om die kosten verder terug te dringen. Daarvoor zal ik de Kamer dadelijk een aantal voorstellen doen.

De heer **Madlener** (PVV): We kennen nu al een bromfietscertificaat. Waarom zou je dat bromfietscertificaat niet kunnen afnemen of iemand die zich misdraagt en daarvoor wordt veroordeeld, zijn certificaat ontnemen? Dat lijkt mij eerlijk gezegd ook tot de mogelijkheden behoren.

Ik plaats vraagtekens bij de beeldvorming dat de bromfietsluchtoffers vooral behoren tot die groep stoere jongens op opgevoerde bromfietsen. Ik zie ook veel meisjes die zich goed gedragen, maar die helaas een weg oversteken en daarbij worden aangereden. Dat heeft niets te maken met rijgedrag. Een bromfiets blijft natuurlijk heel gevaarlijk. Ik vraag mij af of die slachtoffers echt tot die groep behoren. Ik zie veel mensen die zich prima gedragen op hun brommer, maar die verkeerd of te snel een weg oversteken en daarbij worden aangereden. Ik zie dat verband niet direct.

Minister **Eurlings**: Met dat laatste heeft de heer Madlener natuurlijk een punt. Je bent op een bromfiets veel kwetsbaarder dan in een auto, en dus ook veel kwetsbaarder als je door een auto of vrachtauto wordt gereden; dan heb je een groot probleem. Ik heb zojuist alleen niet voor niets de slachtoffers genoemd. Het valt heel erg op dat bij de fietsers, toch een heel kwetsbare groep, 12 doden per miljard kilometers vallen, en bij de bromfietsers 91. Dat is een dramatisch verschil. Daarbij speelt ten dele mee dat die bromfiets harder gaat, maar dat is het niet alleen. Het gaat ook om gedrag, maar wel het gedrag van een minderheid. Veel mensen gedragen zich op een brommer wel degelijk bewust. Die zetten niet vol de gasklep open als de verkeerssituatie zich daartoe niet leent. Het helpt dus om mensen les te geven, zodat zij de verkeerssituatie in de praktijk beter kunnen

inschatten. Men komt voor het eerst als jongen of als meid met die snelheid in aanraking, en moet dus leren waarvoor men extra moet oppassen. Daarbij helpt het ook dat je de rotte appels die zich nergens aan houden, eruit kunt pakken.

Ik heb in het AO aangegeven waarom dat bij een certificaat niet goed mogelijk is. Het certificaat gaat over theoretische kennis van verkeersregels. Een praktijkexamen gaat over rijgedrag. Daarom is dat juridisch het aangrijpingspunt op basis waarvan je tegen iemand kunt zeggen dat hij weliswaar het papiertje heeft, maar dat hij het daarbij behorende gedrag niet naleeft. Er is dan een rechtsgrond om het papiertje weer af te pakken en de jongen of meid die zich echt nergens iets van aantrekt, van de brommer af te trekken.

De **voorzitter**: Beste collega's, dit is een VAO. Ik maak u erop attent dat wij het debat dus niet overdoen. De bedoeling is om moties in te dienen en toe te lichten.

De heer **Madlener** (PVV): Het is niet onmogelijk om dit via de rechter of via wetgeving te doen. Wij hebben het verzwaarde praktijkexamen daar echt niet voor nodig.

Minister **Eurlings**: Dat hebben wij dus wel. Niet alleen daarvoor, maar ook voor de educatieve maatregel, dus de cursus goed gedrag, waarvan ik veel verwacht. De educatieve maatregel is direct gekoppeld aan een praktijkexamen. Zonder praktijkexamen is een educatieve maatregel dus niet haalbaar. Je kunt iemand alleen bijscholen in zijn gedrag door zo'n cursus, als hij ook ooit heeft geleerd hoe hij zich moet gedragen. Als hij er een test voor heeft moeten afleggen, kun je hem aanpakken. Pas dan kun je de rotte appels die cursus opleggen. Ik vind dat van belang. 7% minder doden en gewonden is heel belangrijk. Het zijn allemaal drama's op zich. Het feit dat je de rotte appels eruit kunt pakken en van de brommer af kunt krijgen, vind ik een heel belangrijke meerwaarde van het bromfietsrijexamen.

De heer **Roemer** (SP): Ik worstel nog met de vraag of dit verstandig is. Er zijn rijtscholen die deze cursussen al op vrijwillige basis aanbieden. Zij zeggen dat je sowieso twee lessen nodig hebt voor de behendigheid op het terrein. In de praktijk zouden er dan twee lessen overblijven om mensen zo veel te leren dat zij verantwoord aan het verkeer deelnemen. Ik deel de mening van de minister dat het niet te duur moet worden, maar vier lessen is toch bijna een gedrocht. Is de minister niet bang dat dit veel te weinig is, dat het geen zoden aan de dijk zet en dat wij hier iets invoeren wat nauwelijks het gewenste effect heeft?

Minister **Eurlings**: Ik haalde zonet niet voor niets het interruptiedebat aan dat ik met de heer Roemer op dit punt heb gevoerd. Ik vond dat een terechte interruptie tijdens het AO. Wij zijn redelijk tot de grens gegaan, ook volgens experts. Ik heb na het AO op 12 februari nog een keer gecheckt of dit echt goed genoeg is. Had je met 100 lessen meer kunnen bereiken? Jazeker, en met 20 lessen ook. Dan komt de verhouding met de kosten echter weer aan de orde. Dat er vier lessen zijn, dat je een examen moet doen, maar ook dat je weet dat het geen voor altijd verworven recht is, maar dat je het kunt kwijtraken als je je misdraagt, vind ik een geweldige afschrikking en een geweldige preventie. Mensen hebben dan tussen de oren

Eurlings

dat er regels gelden en dat zij het haasje zijn als zij zich er niet aan houden. Wij zullen natuurlijk evalueren hoe het in de praktijk werkt, ook op het vlak van de didactiek. Ik kan mij voorstellen dat wij bij de evaluatie ook het inhoudelijke aspect laten terugkeren.

De **voorzitter**: Komt u nu tot de bespreking van de moties?

Minister **Eurlings**: Ik wil eerst nog zeggen dat ik mij niet neerleg bij de hoge kosten. Dat wil ik de Kamer meegeven voor haar eindafweging. Ik heb al gezegd dat ik verder zoek naar mogelijkheden om de kosten te reduceren. De nog aan te bieden regelgeving is inmiddels al zodanig aangepast dat het voor opleiders mogelijk wordt om met maximaal vier in plaats van maximaal twee kandidaten te lessen. Dat kan in een markt van vrije concurrentie de kosten per les verder drukken. De praktijk zal moeten uitwijzen in hoeverre dit de kosten drukt, maar het vergroot in ieder geval de mogelijkheid daartoe. Daarnaast wordt thans de mogelijkheid onderzocht van introductie van het gecombineerde bromfiets-personenautorijexamen. Ik blijf ook in contact met het CBR en de Bovag om druk uit te oefenen en de kosten verder te verlagen. Wij zullen sowieso na invoering van het examen het aantal lessen monitoren. Een jaar na introductie zullen wij met elkaar de werking en de kosten evalueren. Datgene wat de heer De Rouwe wil, werkt a contrario. Als een jongere rond zijn zeventiende zijn B-rijbewijs haalt, is dat automatisch ook geldig als totaalrijbewijs voor de bromfiets.

Dan kom ik op de ingediende moties. Ik zal de volgorde van indiening aanhouden, hoewel de heer Madlener het debat had aangevraagd. Als ik de heer Aptroot beantwoord, beantwoord ik de heer Madlener direct. Ik zal de gewijzigde motie erbij pakken. De indieners zeggen immers hetzelfde: het bromfietspraktijkexamen is te duur en moet daarom niet worden ingevoerd. De motie van de heer Aptroot gaat nog iets verder, want daarin staat: er mag geen euro bij bovenop het bedrag dat het theorie-examen nu kost. Zo lees ik het tenminste. De kosten van het rijbewijs mogen niet worden verhoogd.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb mijn motie ingetrokken en die van de heer Madlener medeondertekend. Die motie heeft een ander nummer gekregen.

De **voorzitter**: Dat klopt. Dat heb ik gezegd: de eerste was ingetrokken.

Minister **Eurlings**: Dat is mijn fout. Ik vraag uw excuus daarvoor.

Dan behandel ik dat punt gezamenlijk: de motie-Madlener/Aptroot. Ik begrijp dat zij het examen duur vinden. Dat vind ikzelf ook. Ik heb dat al ongeveer een jaar lang opgehouden. Mij is vaak gevraagd: wanneer komt het? Nu weet de Kamer het. Ik vond het veel te duur in het begin, namelijk € 1000. Dat overwoog ik niet eens. Wij hebben het teruggebracht tot € 310. Dat is nog steeds iets meer dan destijds was afgesproken. Ik zet mij er verder voor in om de kosten te reduceren. Voor mijzelf slaat de naald uit naar de verkeersveiligheid. Ondanks dat het nog steeds aan de dure kant is, is het van belang dat wij voor deze meest kwetsbare groep verkeersdeelnemers een extra examen gaan invoeren om het aantal

doden en gewonden te reduceren, maar ook om de rotte appels, die zich nergens aan houden, van de brommer te kunnen afhaken. Dat kunnen wij op dit moment niet. Daarom ontraad ik de aanneming van deze motie.

Met zijn motie op stuk nr. 142 is de heer Aptroot consistent. De VVD is voor een maximumsnelheid van 130 km/u op de snelweg. Dat is loud and clear. Ik heb wel eens gezegd: ik ben als minister van Verkeer en Waterstaat al heel tevreden als ik mensen 120 km/u kan bieden. Ik weet namelijk niet hoe het de Kamerleden vergaat, maar ik sta wel eens in de file onder een bord waarop zelfs 80 km/u staat, en dan denk ik: kon ik maar 80 km/u rijden. Mijn eerste opgave is dus om ervoor te zorgen dat mensen echt 120 km/u kunnen rijden. Daarmee lijkt mij al een wereld gewonnen. Het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/u is moeilijk, omdat je dan met tal van milieuregels en Europa in de knel kunt komen. Mijn taak is het om veel wegen bij te bouwen en spitsstroken aan te leggen. Ik probeer daarvoor de wetgeving te veranderen, maar ik zie veel complicaties als wij deze kant opgaan. Wel ben ik aan het experimenteren om binnen de marge van 120 km/u de toegestane snelheid van 80 km/u of 100 km/u naar 120 km/u bij te stellen, als het rustig is op de weg. Dat is wel gemakkelijk te regelen binnen het wettelijk kader zonder dat een listige advocaat of een listige vereniging die niets wil, een gat in onze juridische situatie schiet. Daarom ontraad ik de aanneming van deze motie. Laten wij in ieder geval gezamenlijk optrekken om de 120 km/u in de praktijk te bereiken.

Een motie van de heer De Rouwe die is medeondertekend door mevrouw Roefs, gaat over de borden. Ik vind dat een belangrijke kwestie. De heer De Rouwe heeft dat onderwerp op de kaart gezet. Het is inderdaad een chaos. Er zijn heel veel verschillende borden. Dat leidt tot onoverzichtelijkheid. Het is daarbij de vraag hoeveel mensen daarvan nog meekrijgen als zij door het woud van borden rijden. Als middel om deze chaos tegen te gaan, pleit de heer De Rouwe voor een striktere toepassing van de regels inzake de zogenaamde Essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK). Ik verwacht net als de heer De Rouwe dat een meer consequente toepassing hiervan tot minder verkeersborden kan leiden. Ik zeg daarom hierbij toe dat ik de decentrale wegbeheerders in het eerstvolgende Nationaal Mobiliteitsberaad zal vragen kritisch te bezien of de verkeersborden echt noodzakelijk zijn langs de bij hen in beheer zijnde wegen. Ik zal daarbij speciale aandacht vragen voor wegen die op basis van de EHK zijn ingericht. In die zin geef ik gaarne uitvoering aan deze motie, zo zij wordt aangenomen. Ik zal de Kamer dan berichten over wat de decentrale partners daarvan vinden.

Voor het begeleid autorijden hebben velen zich sterk gemaakt. Mevrouw Roefs heeft het daar ook vaak over gehad. Zoals bekend gaan wij daarmee beginnen. Ik verwacht daar zelf veel van. Tegen de heer De Rouwe heb ik al eerder gezegd: een begeleider die naast zo'n 17-jarige in de auto gaat zitten, moet wel een heel goede zijn. Hij moet van onbesproken gedrag zijn. Met zijn motie gaat De heer De Rouwe dit onbesproken gedrag nu als volgt nader invullen. De begeleider mag niet veroordeeld zijn geweest voor rijden onder invloed, noch tot een Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer of een anti-asocursus. Daarmee is de heer De Rouwe bestemd streng, maar ik ben het daar eigenlijk wel mee eens. Hij

Eurlings

zet zich, met vele anderen, altijd in tegen alcohol en drugs in het verkeer. Er is mijns inziens ook geen enkel excuus voor het gebruik daarvan in het verkeer. Ik vind ook dat mensen die zich in het verkeer echt asociaal hebben gedragen, eigenlijk geen begeleiders meer kunnen zijn en dat zij zich definitief gediskwalificeerd hebben. Het is dus een pittige set van randvoorwaarden, maar ik vind deze eigenlijk wel goed. Ik kan mij in de inhoud van de motie erg vinden en zal haar graag uitvoeren.

De heer **Roemer** (SP): Zegt de minister daarmee ook dat deze lijst van eisen volledig is, of heeft de minister eventueel andere eisen achter de hand die hij ook van groot belang vindt?

Minister **Eurlings**: Ik sluit niet uit dat er nog eisen bij komen. Wij bekijken nog hoe wij dat nader vormgeven. Ik vind echter dat er veel voor te zeggen is dat iemand die als "Mister Aso" zo'n cursus terecht aangesmeerd heeft gekregen, nooit als begeleider naast een jongere mag zitten. De handhaving ervan, die ook in de motie betrokken is, wil ik graag meenemen in de verdere uitwerking.

Voorzitter. Ik kom te spreken over de motie-De Rouwe op stuk nr. 146. In deze motie wordt de regering verzocht, het theorie-examen voor de bromfietser en de autorijder te combineren. De heer De Rouwe verzoekt in het kader van het drukken van de kosten, de bromfietzers vanaf 16 jaar naast het huidige bromfietstheorie-examen ook de mogelijkheid te bieden, het theorie-examen voor automobilisten als gelijkwaardig examen af te leggen. Dit wordt verzocht vanuit het idee dat je niet meer bij het autorijbewijs voor je theorie-examen op hoeft als de geldigheidsduur van het theorie-examen lang genoeg is.

Ik vat het voorstel van de heer De Rouwe zo op dat hij eigenlijk de invoering van een rijbewijs als modulair ziet. Ik heb eerder gezegd dat ik dit een interessante gedachte vind om verder te onderzoeken. Ik ben er eigenlijk wel voor om echt te bekijken of jongeren van 16 of 16,5 jaar hun theorie-examen voor bromfiet en auto in één keer in hun tas kunnen hebben, maar ik wil nog wel bekijken of het toch mogelijk is, alleen het bromfietstheorie-examen te doen. Dit examen kan misschien nog net wat goedkoper zijn dan het gecombineerde examen en het is mogelijk dat sommige jongeren zeggen: ik wil alleen bromfietser zijn; ik heb geen zin in die MG of andere auto. Ik kan mij daar overigens niets bij voorstellen.

Ik vind het inderdaad de moeite waard om naar een systeem te gaan waarbij je gewoon in één keer het totale theorie-examen doet. Dat bespaart kosten, en je hebt het dan in een keer te pakken. Ik heb al tijdens het AO van 12 februari jongstleden gezegd dat ik het CBR daarna zou laten kijken. Ik zie de heer Roemer overigens even donker kijken, maar ik hoop dat dit na het volgende debat weer een beetje opklaart. De geldigheidsduur van het theorie-examen zal er dan ook bij worden betrokken. Dit is een belangrijke vraag, want wij kunnen een theorie-examen niet eeuwig laten gelden. Iemand doet examen, maar doet vervolgens jaren geen of te weinig ervaring op, waarna hij voor zijn praktijkexamen op gaat. Ik heb het beeld dat, alhoewel dat uitgehard zal moeten worden, bijvoorbeeld twee jaar in plaats van één jaar heel goed mogelijk zou moeten zijn. Misschien is zelfs drie jaar mogelijk, maar ik denk in ieder geval aan twee jaar.

Iemand is bijvoorbeeld 16,5 jaar oud en doet zijn bromfietstheorie-examen, waarin dadelijk het autotheorie-examen is gecombineerd. Als diegene dat wil, kan hij rond dat moment ook beginnen met lessen. Iemand van 16,5 jaar oud kan die stap zetten, want als hij 17 is, kan hij zijn rijbewijs halen en gaan rijden. Dit zit vlak op elkaar. Een gecombineerd theorie-examen, in één keer alles, goedkoop en snel, met het begeleid autorijden kan een heel mooie combinatie zijn waarmee je voorkomt dat het verschil in tijd te groot wordt. Ik ben bereid om dat in die zin te onderzoeken. Het veronderstelt wel een geheel andere opbouw van het examen-huis. Als de invoering hiervan mogelijk is, en ik denk dat dit zou moeten kunnen, dan zal die invoering op haar vroegst in 2010 kunnen zijn. Ik kom daarop terug. Ik zie deze motie als ondersteuning van mijn beleid.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik reageer op de opmerking om het examen in één keer te doen op 16,5-jarige leeftijd, waarna men ook het autorijbewijs heeft. Wij hebben allemaal gedachten over terugkomdagen om de theorie te herhalen. Hierin zou een moment van herhaling kunnen zitten en dat gooien wij nu overboord. Ik weet niet of het wel zo'n goed plan is. Ik zou graag nog wat adviezen op dat punt willen horen.

Minister **Eurlings**: Zeker. Mevrouw Roefs vraagt terecht om zorgvuldigheid. Wij zullen die zeker betrachten. Als ik de Kamer hierover terugbericht, zal ik met kracht van argument en onderzoek moeten aantonen dat er geen ongekend veiligheidsrisico is. Tegelijkertijd zeg ik er wel bij dat er nog steeds niet is besloten tot een herhalingscursus theorie. Mocht daartoe ooit besloten worden, dan is het meer om mensen die nog steeds de regels van twintig jaar geleden in hun hoofd hebben of die zelfs die regels vergeten zijn, weer even bij de les te trekken. Er is veel veranderd en misschien is er veel in het geheugen weggezak.

Als het mogelijk is de geldigheid van één naar twee jaar of van één naar drie jaar op te rekken – van één naar twee jaar zie ik sowieso gebeuren, maar het moet nog worden uitgewezen – is er een totaal andere tijdspanne. Ik zou het goed vinden als dat zou lukken, want daarmee voorkomen wij dat mensen nodeloos op kosten worden gejaagd. De Kamer krijgt de argumenten aangeleverd. Als onderzoek aantoonde dat het niet kan, hebben wij vanzelfsprekend een andere situatie.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik heb via u gevraagd of de minister wil ingaan op het onderdeel van de risico-inschatting en het verschil tussen de brommer en de auto.

Minister **Eurlings**: Ik zei zojuist dat ik de motie van de heer De Rouwe opvat als een soort modulaire aanpak. Daarmee bedoel ik dat het totale theorie-examen ook een bromfietmodule moet hebben. Met een bromfiet op de rijbaan verkeert men immers in een andere situatie. Beide aspecten moeten in het examen naar voren komen. Veel van de theorie en ook van de praktijk is vergelijkbaar, zoals het inschatten van situaties, de vraag wie er voorrang heeft in een concrete situatie of hoe men moet anticiperen. Er is veel overlap en daarom is er veel synergie als men in één keer examen kan doen. De specifieke situaties als bromfietser en als automobilist moeten inderdaad aan de orde komen. Je kunt niet

Eurlings

zomaar zeggen dat je veilig op de brommer kunt rijden, als je voor autorijden bent opgeleid.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Betekent dit dat degenen die niet op een bromfiets willen rijden, maar alleen voor het autorijbewijs gaan, er automatisch een module bij moeten doen voor de brommer?

Minister **Eurlings**: Nee, dat hoeft niet. Daarom zal ik als verrijking van de motie-De Rouwe nagaan of het voor de aspirant-bromfietser die zich nooit in een MG ziet zitten, mogelijk is om alleen het bromfietsrijexamen te doen. Evengoed zou het voor een automobilist mogelijk moeten zijn om zich te beperken tot het automobielgedeelte van het examen. Ik kan nu niet inschatten hoe significant de toevoeging van het bromfietsdeel is. Mijn eerste insteek is echter maatwerk. Als mensen maar een gedeelte willen, moeten zij dat kunnen krijgen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, over de ingediende moties aanstaande dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de **interpellatie-Roemer**, gericht tot de minister van Verkeer en Waterstaat, over **problemen bij het CBR**.

Tot het houden van deze interpellatie is verlof verleend in de vergadering van 3 maart 2009.

(De vragen zijn opgenomen aan het eind van deze editie.)¹

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Eind februari kwam het bericht naar buiten dat het nog steeds een administratieve puinhoop zou zijn bij het CBR. Hierdoor zouden er dingen gebeuren die absoluut onaanvaardbaar zijn. Volgens de ondernemingsraad zijn er ten minste 1000 gevallen bekend waarin vorderingsprocedures zijn gestopt. Concreet betekent dit dat iemand is aangehouden door de politie, omdat hij bijvoorbeeld veel te veel heeft gedronken. In zo'n geval wordt het rijbewijs gevorderd en wordt iemand door het CBR verzocht om bijvoorbeeld mee te werken aan psychiatrisch onderzoek, om te bezien of die persoon überhaupt de weg nog op mag. Zolang die procedure loopt, mag zo iemand terecht de weg niet op. Door de puinhopen bij het CBR zou dus meer dan 1000 keer zo'n procedure wegens termijnoverschrijdingen zijn gestopt en zijn de mensen waar het om gaat dus niet van de weg gehaald, laat staan onderzocht. Zij rijden dus nu gewoon rond met mogelijk alle gevolgen van dien. Dan hebben wij het over mensen die zijn aangehouden met meer dan twintig glazen alcohol of meerdere malen voor een dergelijk vergrijp zijn aangehouden binnen vijf jaar. Wij hebben het hier in de Kamer vaak over verkeersveiligheid. Zojuist ging het daar ook weer over. Toch zijn wij blijkbaar niet in staat om dronken automobilisten van de weg te houden. Of

dat nu 1000 keer is, 500 of slechts 25: als het gebeurt, is dat onaanvaardbaar. Alsof dat nog niet erg genoeg is, zouden door computerproblemen ook nog eens duizenden medische dossiers al dan niet tijdelijk zoek zijn geraakt. Dat betekent bijvoorbeeld dat een ouder iemand die een verlenging van het rijbewijs aanvraagt en daarvoor een keurig moet ondergaan, in veel gevallen extreem lang moet wachten op het nieuwe rijbewijs, met alle gevolgen van dien. Ook zijn er veel voorbeelden aangegeven waarin het CBR verkeerde rijbewijzen afgeeft door alle problemen. Dan ontvangt iemand die een autorijbewijs heeft, ook een motorrijbewijs, terwijl die persoon nog nooit op een motor heeft gezeten. Het kan echter ook andersom. Dan mag een vrachtwagenchauffeur bij een verlenging door een fout ineens geen vrachtwagen meer rijden. Dat is natuurlijk nog pijnlijker.

Voorzitter. Dit is natuurlijk onaanvaardbaar. Uiteraard ben ik direct zelf op onderzoek uitgegaan of dit allemaal wel klopt. Ik heb gesprekken gevoerd met leden van de directie, met medewerkers en met andere betrokkenen. Tot mijn ontsteltenis heb ik tal van keiharde bewijzen gezien die deze aantijgingen bevestigen. Er zijn onderzoeken gestopt bij mensen met een promillage van meer dan twee. Ongelofelijk. Ik heb ook navraag gedaan bij gemeentebesturen die mij hebben aangegeven dat er grove fouten worden gemaakt in de uitgave van rijbewijzen. Na zo'n brief van de ondernemingsraad, die de minister ook heeft gehad, zou je toch denken dat de minister dit zelf en onafhankelijk direct tot op de bodem uitzoekt, maar niets is minder waar. De minister verschuilt zich, volgens de informatie die wij hebben gekregen, voorlopig achter een reactie van de directie of van de raad van toezicht, die juist onder vuur ligt door deze brief. Vervolgens wacht de minister op een eigen onderzoek van diezelfde raad van toezicht. De onafhankelijkheid van dat onderzoek kun je in twijfel trekken wanneer je weet dat hetzelfde kantoor jarenlang de verklaring heeft afgegeven, juist ook inzake van de beveiliging van de ICT en de vorderingen. Hoezo onafhankelijk?

Voorzitter. Tot slot. Het rommelt al geruime tijd bij het CBR en naast deze grote problemen waren er ook regelmatig problemen met wachttijden en andere zaken. Logisch dat daar dus naar gekeken wordt en dat er maatregelen genomen worden. Zo is er een convenant gesloten over een nieuw reserveringssysteem. Dat is op een heel knullige manier gegaan, zonder enig overleg met de branche, op de Bovag na, zonder enige inspraak en zonder goede uitleg. Dat convenant moet nota bene al op 1 april ingaan. Dat is vragen om moeilijkheden en juist dat kan het CBR nu niet gebruiken. Het is dus wijs om wat allang gebeurd had moeten zijn, alsnog te gaan doen en de invoeringsdatum van het convenant even uit te stellen.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik heb als Kamerlid, in de goede oude tijd, vaak interpellatiedebatten mogen aanvragen. Nu is de eerste keer dat ik als minister met zo'n debat wordt geconfronteerd.

Ik dank de heer Roemer voor de zeer heldere uiteenzetting van zijn positie en voor zijn vragen. Over het CBR hebben wij vaak met elkaar gesproken. Tijdens AO's is hierover regelmatig het nodige gezegd. Laten wij eerlijk zijn: het beeld dat tijdens veel van deze debatten