

Vergaderjaar 2011–2012

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 334**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 20 juli 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie hebben op 13 juni 2012 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en minister Opstelten van Veiligheid en Justitie over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 april 2012 betreffende de cijfers verkeersdoden 2011 (29 398, nr. 322);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 20 april 2012 betreffende een reactie op een brief van CNV Vakmensen over aanpassing van een AMvB inzake de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (29 398, nr. 324);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 mei 2012 betreffende de stand van zaken van het wetsvoorstel kilometermeterfraude (33 000 XII, nr. 130);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 april 2012 betreffende de stand van zaken van het wetsvoorstel kilometermeterfraude (33 000 XII, nr. 128);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 22 mei 2012 betreffende een onderzoek naar medische keuringen ten behoeve van het rijbewijs (29 398, nr. 325);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 5 juni 2012 betreffende de resultaten van de proef met het snelheidsslot en de snelheidsmonitor en de mogelijkheden om dergelijke systemen in te zetten voor de verkeersveiligheid en voor de aanpak van verkeersovertredingen (29 398, nr. 326);**
- **de brief van de minister van Veiligheid en Justitie d.d. 8 juni 2012 betreffende nazorg voor verkeersslachtoffers en de pilot met cameratoezicht op parkeerplaatsen langs de snelwegen, Secure Lane (29 398, nr. 327);**
- **de brief van de minister van Veiligheid en Justitie d.d. 13 juni 2012 met reactie van de minister van I & M op de bezwaren van de gemeente Rotterdam en Amsterdam tegen de verkeersbesluiten voor de verhoging van de maximumsnelheid naar 100 km/h op de 80 km zones van de A13 Overschie en A10 West (32 646, nr. 32);**

- **de brief van de minister van Veiligheid en Justitie d.d. 13 juni 2012 met reactie n.a.v. de motie De Rouwe (29 398, nr. 146) inzake het brommercertificaat en het theorie-examen voor automobilisten als mogelijk theoretisch examen voor bromfiet-sers vanaf 16 jaar te laten gelden (29 398, nr. 328).**

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

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

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

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

**Voorzitter: Houwers**  
**Griffier: Van Eck**

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Aptroot, Bashir, Van Gent, Houwers, De Jong, Kuiken, De Rouwe,

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

De **voorzitter**: Dames en heren, wij nemen een aanvang met dit algemeen overleg over verkeersveiligheid. Ik heet beide ministers en hun ambtelijke ondersteuning van harte welkom evenals de mensen op de publieke tribune en anderen die belangstelling hebben voor deze vergadering. Er is twee uur gereserveerd voor dit overleg. Ik doe een ordevoorstel voor vijf minuten spreektijd per fractie met één interruptie. Als eerste is het woord aan mevrouw Kuiken, die spreekt namens de Partij van de Arbeid.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Het is een verzamel-AO over verkeersveiligheid. Dit betekent dat we vandaag een scala aan onderwerpen bespreken. Als eerste ga ik in op de cijfers over de verkeersslachtoffers. Op [via.nl](http://via.nl) werd onlangs, maar ook eerder al, gemeld dat de cijfers die nu worden gebruikt niet langer up-to-date zijn. Er is dus niet goed in te schatten hoeveel verkeersslachtoffers er precies zijn en onder andere de politie kan hierdoor niet goed worden ingezet. We hebben daar schriftelijke vragen over gesteld. Nu blijkt dat de signalen die minister Schultz heeft gekregen anders zijn dan die van minister Opstelten. Minister Opstelten schrijft dat hij wil uitzoeken hoe de ziekenhuisgegevens kunnen worden meegenomen in de cijfers. Ook vindt hij dat er meer duidelijkheid moet komen over deze cijfers. Minister Schultz daarentegen schrijft dat de cijfers niet helemaal gestaafd kunnen worden en dat het dus niet helemaal duidelijk is. Nu deze twee minister vandaag samen aan tafel zitten, vraag ik ze hoe het zit met de cijfers betreffende verkeersslachtoffers. Op welke manier kunnen deze cijfers accuraat worden gemaakt? Wanneer kunnen we daar resultaten van verwachten?

Jaarlijks wordt er met 5% van de auto's kilometertellerfraude gepleegd. Dat is natuurlijk erg vervelend. Ik heb een tweedehandsauto. Als je zo'n auto koopt, ga je ervan uit dat het getal op de kilometerteller klopt en dat je niet geconfronteerd zult worden met een veel oudere auto met veel meer onderhoudskosten. Deze fraude kost de samenleving, burgers en bedrijfsleven, jaarlijks 250 mln. De Partij van de Arbeid wil graag dat er vlot een aanpak komt voor dit probleem. Ook zien wij graag dat er extra capaciteit van OM en politie wordt vrijgemaakt om hierop in te zetten. In België hebben ze dit al gedaan. Daar is gebleken dat als je inzet op de top 25 van deze zaken, je de grootste rotte appels uit het systeem haalt en het grootste deel van de problemen verdwijnt. We hebben een aantal concrete voorstellen die we graag toevoegen aan het wetsvoorstel over dit onderwerp, dat nog naar de Kamer moet komen. Gelet op de tijd, overhandig ik dit plan van aanpak via de griffier aan de minister. Ik heb ook een extra stapeltje bij me, voor de collega's. Het is belangrijk dat we het probleem van de kilometertellerfraude serieus nemen en oplossen, zodat we er niet langer 250 mln. per jaar aan verliezen. Ik hoor graag een reactie van beide ministers op onze voorstellen.

De ANWB pleit ervoor dat de datum waarop een rijbewijs verloopt, gelijk oploopt met de ingangsdatum van het rijbewijs. Met andere woorden: als ik een nieuw rijbewijs aanvraag, moet de verloopdatum gelijk zijn aan de ingangsdatum, net zoals dat al het geval is met een ov-jaarkaart. Zo voorkomen we dat burgers onnodig extra moeten betalen en misschien weken of maanden verliezen.

Dan een vraag over het Centraal Bureau Rijvaardigheid (CBR). BOVAG en rijsschoolhouders pleiten ervoor dat het rijexamen decentraler wordt afgelegd, dus dat er op meer en op logischer plekken rijexamen mogelijk is. Een voorbeeld hiervan is dat de rijinstructeur naar het stadhuis komt en de leerling daarvandaan kan vertrekken, in plaats dat de leerling naar een afgelegen locatie in het bos moet en hij meer tijd kwijt is met heen en weer rijden naar de locatie dan met doen wat nodig is, namelijk zijn rijvaardigheid in de praktijk testen. Ik vind dit een logische oproep. Ik hoor graag hoe minister tegen dit voorstel aankijkt.

Tot slot. In het vorige debat over dit onderwerp heeft de minister toegezegd om een 15 kilometerbord te maken voor woonerven. Als het goed is, is dit nu geregeld. Ik begrijp van onder andere Jantje Beton en de stichting die zich hard maakt voor woonerven dat er een apart 15 kilometerbord komt, terwijl zij graag een geïntegreerd bord wilden op de woonerven. Zij hebben mij hierover herhaaldelijk ge-e-maïld. Wat is de stand van zaken?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb het plan van aanpak van de PvdA over de kilometertellerfraude erbij gepakt. Wat is het verschil met precies hetzelfde voorstel van het kabinet?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): We hebben een aantal maatregelen aangescherpt. Onze boodschap is: regel het nu, anders regelen wij het middels een initiatiefwetsvoorstel. Als de heer De Rouwe daaraan wil meedoen, heel graag. Bovendien zeggen wij dat de 250 mln. die we hiermee kunnen winnen, gebruikt moet worden om een extra taskforce van politie en OM bij elkaar te roepen, zodat je het komende jaar 25 zaken kunt aanpakken om zo de rotte appels uit het systeem te halen, net zoals dat in België is gedaan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Die oproep spreekt vanzelf. Het is echter precies hetzelfde voorstel als het kabinet doet. Ook ik vraag mij af waar dat kabinetsvoorstel blijft, maar ik zie geen verschil met het voorstel van de PvdA. Dat heb ik dan hierbij gezegd. Ik steun overigens de opmerking van mevrouw Kuiken dat we moeten voortmaken.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): De PvdA doet een aanscherping op een aantal punten. Daarbovenop komt de extra politie-inzet. Belangrijker nog is dat we constateren dat als het kabinet nu niet over de brug komt, CDA en PvdA samen een initiatiefwetsvoorstel maken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Na de laatste opmerking van mevrouw Kuiken murmelde ik buiten de microfoon, «dat zou kunnen». Het lijkt me goed om dat vast te leggen in het verslag. Ik kom zo meteen namelijk met een ander voorstel. Wellicht dat we aan het einde van de markt toch zaken kunnen doen met elkaar, want we willen hetzelfde. Eerder dit jaar spraken we ook over verkeersveiligheid. Ik heb toen bewust een aantal woorden gewijd aan de impact en omvang van verkeersonveiligheid. Dit AO is een beetje een vervolg op dat eerdere AO. Ik ga nader in op een aantal punten, maar de woorden die ik eerder heb gesproken over het grote leed van vele families die iemand onverwacht en geheel onnodig moeten missen, blijven onverkort overeind staan. Er is een maatschappelijk initiatief in Nederland gaande dat zegt dat we van een nul een punt moeten maken. We moeten niet langer een idiote doelstelling hebben van maximaal 500 verkeersdoden in 2020, wij moeten als fatsoenlijke norm in dit land hebben 0 verkeersslachtoffers in 2020. Ik moet eerlijk zeggen dat deze ambitie mij meer aanspreekt. De vorige keer heb ik gesproken over de gerichtere aanpak verkeershufters, mensen die keer op keer aangesproken, bekeurd en beboet worden maar desalniettemin hun gedrag niet aanpassen. Ook de ANWB

heeft er destijds op gewezen dat we deze problematiek breder moeten trekken. Wat is de stand van zaken? Mijn fractie heeft voorgesteld om mensen uit de anonimiteit te halen en om de wijkagent in te zetten. Ik begreep dat minister hier wel voor voelde, maar ik lees nu in de brief dat het kabinet de privacy van deze mensen onderzoekt. Waarschijnlijk is het niet zo bedoeld, maar als de intentie is: wij moeten verkeersshuften beter beschermen, dan is mijn boodschap wellicht niet goed aangekomen. Wij moeten namelijk de slachtoffers beter beschermen; met de privacy van verkeersshuften heeft mijn fractie niet zo veel op. Laat u daardoor vooral niet tegenhouden, mijnheer de minister. Ik hoor graag wanneer we een concreet voorstel kunnen verwachten, ook al omdat ik het idee had dat onze richting het kabinet wel aansprak.

Een punt van grote verwarring ontstond twee weken geleden toen Trouw een onderzoek publiceerde van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), waarin werd gekeken naar de vijf handhavingpunten. De SWOV stelde terecht dat bijvoorbeeld gordelgebruik in Nederland heel goed gaat. Wij zijn de grootste gordelgebruikers van de wereld, maar toch zijn er in Nederland boven op de reguliere controles nog extra controles op gordelgebruik. Daarna las ik het ontstellende bericht van minister Opstelten, die zei dat hij niets zou veranderen, dat hij gewoon doorging met extra controleren van gordelgebruik, fietslampen etc., bovenop de reguliere controle. Ik kan mij dit niet voorstellen. De reguliere controle moet altijd doorgaan, maar de SWOV stelde heel terecht – en het OM ogenschijnlijk ook – dat we in Nederland een groot probleem hebben met verkeersdeelnemers die alcohol en/of drugs hebben gebruikt en dat wij nooit optimaal capaciteit hebben om daar iets aan te doen, ook niet met de speekseltest die er aankomt. Kennelijk is er nog steeds het plan om op fietslampjes en gordels extra te controleren, bovenop de reguliere controle. Dit beleid is wat het CDA betreft echt toe aan herziening. Het CDA zou willen dat er meer wordt gecontroleerd op de grote problemen in het land met alcohol en drugs, verantwoordelijk voor zo'n 200 doden per jaar, in plaats van een enorm blik agenten open te trekken om achter gordelgebruik aan te gaan, terwijl het op dit punt al zo goed gaat. Wat heeft de minister eigenlijk bedoeld hiermee? Is hij bereid om met gezond verstand te kijken naar een herziening van de prioriteiten? Het is goed dat er prioriteiten zijn, maar het moeten wel de juiste zijn. Mijn volgende punt betreft de testfase van het snelheidsslot. Ik las dat er verschillende signalen uit het experiment naar voren zijn gekomen. Als het slot in de auto zit, werkt het en kan het helpen. Als het eruit gaat, kan het foute gedrag van de automobilist echter weer terugkomen. Ik kreeg een déjà vu over het alcoholslot en de alcoholtesters. Met het alcoholslot zijn we namelijk ooit ook zo begonnen. Ook daar zaten kinderziekten in; het was mogelijk om dingen te omzeilen. Toch zijn we toen doorgegaan. Ook andere landen zijn doorgegaan met het alcoholslot en hebben het verder ontwikkeld. Ik roep het kabinet op om niet na het eerste experiment al te zeggen dat er problemen zijn met het snelheidsslot en dat we er daarom mee gaan stoppen. Zeg in plaats daarvan dat Nederland een gidsland is op het gebied van verkeersveiligheid en dat we dus het snelheidsslot zullen doorontwikkelen.

Dan kom ik bij de kilometertellerfraude. Mevrouw Kuiken heeft een pleidooi gehouden dat het kabinet zelf al eerder, op een daadkrachtige manier, heeft gehouden. Dat is terecht, want ik onderschrijf de geschetste problemen. Daarna werd het echter heel erg stil bij het kabinet. Kennelijk is er iets gebeurd bij de Raad van State. Wij weten niet wat. De Kamer heeft vaak gevraagd om inzichtelijk te maken wat er aan de hand is, maar het blijft een beetje vaag. Volgens mij is een van de problemen dat de Raad van State zich afvraagt of het wel proportioneel is om het probleem via het strafrecht aan te pakken. Het CDA zou graag vandaag een ander voorstel doen, namelijk om het mogelijk te maken dat de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) via het bestuursrecht kan optreden tegen dit soort

oplichters. Kijk of de RDW een boetebevoegdheid kan krijgen om wél snel op te treden. Dat gaat veel sneller en dat kunnen we via een AMvB regelen. Dit biedt veel meer mogelijkheden om snel over te gaan tot actie dan wanneer je het via het strafrecht regelt. Dat is namelijk een zware procedure. Het doel onderschrijven wij allen, maar wij willen een ander middel voorstellen: bekijk of de RDW bestuursrechtelijk kan optreden in plaats van strafrechtelijk.

Mijn laatste vraag is hoe het zit met het trekkerrijbewijs en hoe het zit met de verhoging van de snelheid voor trekkers. Volgens mij zou die naar 40 km/u gaan, ook voor voertuigen zonder kenteken.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Wij zien al jarenlang een trend in de afname van het aantal meest ernstige verkeersslachtoffers, het aantal doden. We zijn echter wel opgeschrikt door het feit dat er vorig jaar opeens een verhoging was. Twintig tot dertig jaar geleden vielen er ieder jaar zo'n 2000 doden in het verkeer. In 2009–2010 was de terugval in het aantal enorm, maar het afgelopen jaar is het aantal verkeersdoden gestegen van 640 naar 661. Dat is niet goed. We moeten extra zorgvuldig bekijken of dit een trendbreuk is of dat het om iets eenmaligs gaat en we de goede trend naar beneden kunnen vasthouden. Ik ben wel bezorgd over de registratie. Niet over deze registratie, die zal wel kloppen, maar over het feit dat we over het aantal gewonden in het verkeer heel verschillende cijfers krijgen. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat we echt beschikken over de juiste cijfers?

Het is opvallend dat het aantal verkeersdoden op de gemeentewegen, de 50-, 30- en 15-km/u-wegen toeneemt, van 196 afgelopen jaar naar 230. Op autosnelwegen, met name de wegen waar een snelheidslimiet geldt van 100 km/u, 120 km/u, of 130 km/u echter, is het aantal doden afgenomen van 64 naar 43. Het blijkt dat onze autosnelwegen steeds veiliger zijn. Dat is goed. Eerlijk gezegd ben ik ook blij dat de proef op de 130 km/u-wegen, de acht wegen die vorig jaar naar 130 km/u zijn gegaan, laat zien dat er geen enkel probleem is op dit gebied. Het aantal doden op die wegen was immers gemiddeld zo'n vijf per jaar en vorig jaar was het er één. Dat is natuurlijk nog één te veel, maar statistisch gezien gaat het om een afname van 80%. In ieder geval is duidelijk dat de snelheidsverhoging naar 130 km/u niet betekent dat er meer ongelukken gebeuren en meer doden vallen. Integendeel, sommigen zeggen dat hoe harder het gaat, hoe veiliger het wordt en dat mensen dan meer opletten. Die bewering zou ik niet voor mijn rekening willen nemen, maar de proef met 130 km/u is wel degelijk ook wat betreft veiligheid een succes.

Het is verontrustend dat uit de cijfers blijkt dat met name de oudere fietsers steeds meer in problemen komen. Het aantal dodelijk verongelukten in deze categorie is het afgelopen jaar gestegen van 93 naar 128. Ook is het opvallend dat het aantal eenzijdige ongevallen, waarbij dus niet een ander is betrokken, zo fors toeneemt. Wij realiseren ons dat het hier onder andere gaat om de inrichting van wegen. Er staan steeds meer paaltjes op fietspaden die moeten belemmeren dat een auto het fietspad op kan rijden, maar met name de oudere fietsers komen in de problemen door deze paaltjes. Wij vinden dat er echt actie moet worden ondernomen om fietsroutes veiliger te maken. Dat zijn dan wel gemeentewegen en provinciale wegen. Onze vraag is dus of de regering bereid is om met VNG en IPO te praten en suggesties te doen, zodat we deze tendens van steeds meer ongelukken en steeds meer doden kunnen keren.

Deze problemen worden overigens niet alleen veroorzaakt door paaltjes en inrichting, zeg ik met name tegen de minister van Veiligheid en Justitie. Een andere oorzaak van de problemen ligt in het feit dat met name ouderen schrikken van opgevoerde snorfietsen en scooters die met 40 km/u of 50 km/u over een fietspad scheuren waar men normaal maximaal 25 km/u rijdt. Dat veroorzaakt ongelukken. Wij willen dit als een van de prioriteiten voor controle en handhaving zien.

Mijn tweede verzoek betreft tegenstrijdige regels. Deze zijn voor verkeersdeelnemers en met name voor oudere verkeersdeelnemers lastig. Voor rotondes bijvoorbeeld gelden nog steeds geen uniforme regels in het gehele land; de voorrangregels verschillen nog steeds. Er zijn zelfs rotondes waar fietsers in tegengestelde richting moeten rijden. Onbegrijpelijk, maar het komt voor. Wil de regering in het overleg met IPO en VNG dit soort zaken aanpakken? Het is voor alle verkeersdeelnemers echt van belang dat ze niet iedere keer hoeven te bekijken hoe de situatie is maar dat er uniformiteit is.

Ik kom op de aanpak van de fraude met kilometertellers. Gemakshalve sluit ik mij aan bij de collega's voor mij. Wij willen graag dat dit probleem wordt aangepakt. De Nationale Auto Pas (NAP) met registratie van kilometerstanden van APK en servicebeurten bij de registratie van de kilometerstand als het kenteken wordt overgeschreven moet toch redelijk sluitend kunnen zijn? Wij hebben de indruk dat de fraude veel omvangrijker is dan wordt gezegd. Ik hoor collega's praten over 200 mln. tot 250 mln., maar ik heb een Duits rapport gelezen waarin staat dat de kosten van deze fraude in Duitsland worden geschat op 6 mld. per jaar. Omgerekend naar de Nederlandse markt, die veel kleiner is, zou het gaan om 1 mld. tot 1,5 mld. schade. Wij willen dat dit fors wordt aangepakt. Dan de CBR-keuringen. Wij zijn voorstander van one stop voor alle keuringen. Wij willen ook goede keuringen. Het moet niet langer mogelijk zijn om je door een bevriende arts in de woonwijk te laten keuren. Ook moet er niet meer onnodig gekeurd worden, zoals nu nog wel het geval is. Als er wordt gekeurd, moet dat serieus gebeuren, met een keuring, een gesprek en eventueel een specialist die er extra naar kijkt.

Wij zijn het eens met mevrouw Kuiken dat de ingangsdatum van het nieuwe rijbewijs de aflooptdatum van het oude moet zijn. Nu gaan mensen extra vroeg formulieren aanvragen omdat het bij het CBR soms snel gaat maar soms ook langzaam. Zijn ze vroeg, dan worden ze gestraft omdat het nieuwe rijbewijs ingaat een paar maanden voordat het oude is verlopen. Dat willen wij niet.

Tot slot. De keuringsleeftijd gaat van 70 jaar naar 75 jaar. Dit was een initiatief van mevrouw Dijkema en mij. Moeten wij nog steeds wachten op de ingangsdatum van 1 januari 2013 of zou het een paar maanden eerder kunnen ingaan?

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Uiteraard betreurt de PVV de stijging van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers en deelt zij de ambitie om het aantal slachtoffers drastisch te reduceren. Ieder verkeersslachtoffer is er immers een te veel. Een goede aanpak van verkeersveiligheid is dan ook noodzakelijk. De PVV heeft eerder al moties ingediend en voorstellen gedaan op het gebied van onder andere eenduidige regelgeving en een focus op de bebouwde kom bij de aanpak van verkeersonveilige situaties. Wij hebben herhaaldelijk toegezegd gekregen dat de minister de gemeenten actief zou aanspreken op het reduceren van het aantal verkeersslachtoffers. Denk hierbij aan het onderhoud van fietspaden, de veiligheid rondom scholen, gladheidsbestrijding en strenge handhaving op asociaal rijgedrag. Hier hoort dus ook de uniformering van de verkeersregels bij. Hoe staat het hiermee?

We zijn echter wel van mening dat de verkeersveiligheidsdiscussie ten onrechte wordt gekoppeld aan de discussie over snelheidsverhoging. Ik heb de minister eerder horen zeggen dat Nederland behoort tot een van de meest verkeersveilige landen van de wereld, zelfs het op een na veiligste, achter Engeland. Het is dan ook absurd dat de linkse partijen de afschaffing van 80 kilometerzones en de snelheidsverhoging naar 130 km/u vaak gebruiken in hun verhaal over verkeersveiligheid. Sommige partijen hier in de Kamer kiezen er blijkbaar voor om alle verkeersdeelnemers zo veel mogelijk te beperken in hun mobiliteit en

snelheid, door vooral te flitsen op 130 km/u-wegen, die vervelende 80 kilometerzones te behouden en de flitsmarges te verlagen.

De heer **Bashir** (SP): De SP is een van de partijen die graag de 80 kilometerzones rond de grote steden in stand wil houden. De reden daarvoor is niet alleen verkeersveiligheid, maar ook de volksgezondheid. Ik weet niet of de heer De Jong weleens op die snelwegen is geweest, maar als je daar rijdt, zie je hoe dicht bij de weg er gebouwen staan waar mensen wonen. Waarom denkt de heer De Jong niet ook aan de volksgezondheid? Ik kan begrijpen dat hij zegt dat er je op langere stukken weg best wat harder mag rijden, maar als je zo dicht bij bewoonde gebieden de snelheid verhoogt, gaat dat toch ten koste van de volksgezondheid?

De heer **De Jong** (PVV): Er zijn verschillende onderzoeken die juist uitwijzen dat er helemaal niet zo'n significant groot verschil is wanneer je de snelheid in 80 kilometerzones verhoogt naar 100 km/u. Wij willen dat de doorstroming wordt bevorderd. Wij willen de files aanpakken. Wij willen dat de mensen kunnen doorrijden. Een verhoging van de maximumsnelheid van 80 km/u naar 100 km/u vinden wij dan ook een goed idee. Er wordt altijd goed bekeken hoe je dit het beste kunt invullen en welk beleid je ertegenover moet zetten. Wij vinden dus dat je die 80 kilometerzones moet afschaffen, liever vandaag nog dan morgen. Wij willen van 80 km/u naar 100 km/u, zo snel mogelijk op zo veel mogelijk plekken.

De heer **Bashir** (SP): Dat vind ik heel jammer, want ik weet van de mensen die langs deze snelwegen wonen dat zij nu al heel veel last hebben. Je ziet nu al roet op de ramen. De heer De Jong zegt dat er geen significante verschillen zijn. Indirect geeft hij dus toe dat er wel degelijk verschillen zijn. Waarom zijn deze verschillen, die ten koste gaan van de volksgezondheid, geen reden voor hem om te zeggen dat waar er mensen langs de snelwegen wonen, dus bij de grote steden, de snelheid niet omhoog zal gaan?

De heer **De Jong** (PVV): In de afgelopen gedoogconstructie is de afspraak gemaakt om de 80 kilometerzones af te schaffen. De minister is daartoe met een plan naar de Kamer gekomen. Er is toen duidelijk gemaakt dat het op een aantal plekken gewoon kan en dat het op één plek niet kan, volgens de minister. Daar zijn allerlei redenen voor gegeven. Wij vinden dat die 80 kilometerzones moeten worden afgeschaft. Er wordt geluisterd naar de bewoners aldaar en er wordt gekeken wat de effecten zijn van het verhogen van de snelheid. Wij zijn van mening dat je die 80 kilometerzones kunt afschaffen, liever vandaag nog dan morgen. Het is van groot belang dat je de files aanpakt. Het lijkt me immers ook niet fijn om als je naast zo'n weg woont, de hele tijd een file naast je deur te hebben staan. Die motoren ronken de hele tijd, dat levert ook veel problemen op. Daarom zeggen wij: rij nou gewoon door en schaf die 80 kilometerzones af.

Voorzitter. Flitsgerelateerd remgedrag en asociaal rijgedrag zijn problemen waarmee we te maken hebben op de snelweg. Deze problemen moeten worden aangepakt. Dit moet een onderdeel zijn van de discussie en niet de snelheidsverhoging op zich. Bij het plaatsen van flitsers moet bevordering van de verkeersveiligheid het doel zijn. Wij herhalen hierbij dan ook ons pleidooi voor een probleemgerichte aanpak door de mobiele flitscontroles van het hoofdwegennet weg te halen en deze vooral te plaatsen op gevaarlijke locaties binnen de bebouwde kom, waar immers het gros van de verkeersdoden te betreuren is. Een eerdere PVV-motie op dit punt heeft het helaas niet gered in de Kamer. Wij hopen dan ook op een toezegging van de minister op dit punt.



Verder vinden wij het een goede zaak dat het alcoholslot veel vaker wordt opgelegd dan verwacht. Immers, alcohol en autorijden is een dodelijke cocktail. Het is dan ook goed dat vooral de hardnekkige groep dronken bestuurders middels deze maatregel keihard wordt aangepakt. Onder deze hardnekkige groep vallen vooral ook veel MOE-landers, hetgeen iedere week wel in de regionale kranten te lezen valt. Soms zijn zij zelfs zo dronken dat een blaastest afnemen niet meer mogelijk is. Helemaal gevaarlijk wordt het als ook de vrachtwagenchauffeurs uit de MOE-landen dronken achter het stuur stappen. Uit eerdere cijfers blijkt dat bij 16% van alle ongelukken met Poolse automobilisten alcohol in het spel is, terwijl dat bij het algemene beeld 2,4% is. Een zorgelijke situatie, zeker als we de mening van veel Nederlandse vrachtwagenchauffeurs mogen geloven, die stellen dat veel MOE-landers zelfs in nuchtere toestand niet in staat zijn om veilig aan het verkeer deel te nemen. Wat zijn de meest recente cijfers van alcoholmisbruik in het verkeer onder de groep MOE-landers? Kan bij de gerichte controles naar de cabotagereguleerinternationaal transport ook standaard een blaastest wordt afgenomen bij de chauffeurs, zoals er in mijn aangenomen motie werd gevraagd? Wij horen namelijk verontrustende geluiden dat mede dankzij de verschrikkelijke Europese rij- en rusttijdenregeling chauffeurs op de parkeerplaatsen langs de weg vaak moeten wachten en uit verveling gaan drinken en dronken worden. Dat is bepaald niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid.

Overigens wil ik de minister van Veiligheid en Justitie bedanken voor zijn aanpak van de onveiligheid op parkeerplaatsen middels het Secure Lane programma en de verdere uitrol daarvan. De PVV kreeg eerder van de minister op dit punt een toezegging. Het is goed dat de minister hiermee voortvarend aan de slag is gegaan.

Ik wil nog wel de evaluatie van de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM) bespreken. De WRM functioneert momenteel namelijk voor geen meter. Rijinstructeurs met jarenlange praktijkervaring raken hun vergunning kwijt, terwijl de markt overspoeld wordt doordat het UWV grote groepen richting de rijopleidingen bemiddelt. In de ogen van de PVV-fractie komt dit de kwaliteit van de rijopleidingen niet ten goede. Eerder heb ik over de problemen bij het UWV een motie ingediend, die ook is aangenomen, tijdens de behandeling van de begroting van het ministerie van SZW. Het kabinet komt nog met een reactie hoe het deze motie zal uitvoeren. Wij kijken uit naar deze reactie, maar ik heb toch een vraag aan de minister van Infrastructuur en Milieu. Ik heb begrepen dat de evaluatie van de WRM pas in het najaar naar de Kamer komt. Is het mogelijk om een tussentijdse evaluatie te sturen, nog voor de zomer, zodat we die wellicht nog kunnen bespreken voor het reces? Of is het anders mogelijk om dit in de zomer te sturen, zodat we een en ander direct na de zomer kunnen bespreken? De problemen op dit punt zijn namelijk groot.

We zijn benieuwd hoe het precies zit met het onderzoek dat we hebben gevraagd naar de rijopleidingen in Europa en de mogelijke maatregelen die daarbij kunnen worden getroffen. Dit onderzoek wordt op dit moment uitgevoerd door het ministerie van Buitenlandse Zaken en de Veiligheidsraad. Ik heb het natuurlijk over de motie die vraagt om een vergelijking tussen de verschillende rijopleidingen en om, als blijkt dat een rijopleiding in een ander land niet voldoet aan de Nederlandse norm en iemand wordt gepakt omdat hij vervelend rijgedrag hanteert, dat rijbewijs niet-geldig te verklaren. In ieder geval zou ik willen dat bij de grens al kan worden besloten dat een bepaald rijbewijs niet geldig is in Nederland.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil beginnen met de 80 kilometerzones, ook al omdat daarover wat correspondentie is geweest. Het zat en zit de fractie van GroenLinks behoorlijk dwars dat de 80 kilometerzones dreigen te worden afgeschaft, onder meer op de A13 bij Overschie maar ook bij de A10 bij Amsterdam-West. We ontvingen op verzoek van mijn fractie een tikje laf briefje van de minister, waarin zij

opeens de brave Hendrik dan wel Hendrika uithangt en om formele redenen niet wil ingaan op de zeer fikse bezwaren van de gemeente Rotterdam en inmiddels ook de gemeente Amsterdam tegen het afschaffen van deze zones. Uitgerekend gisteren verscheen er een studie van de Wereldgezondheidsorganisatie met als ernstige hoofdconclusie dat uitlaatgassen van dieselmotoren kanker veroorzaken. Ik vraag de minister op de vrouw af: denkt zij echt bij het lezen van dit soort nieuws nou niet dat zij die 80 kilometerzones nog maar beter even kan handhaven? Niet alleen de luchtkwaliteit, maar ook geluidshinder en verkeersveiligheid zijn in het geding als je dit plan doorzet.

Deze vraag kun je overigens ook aan het CDA stellen, want die partij vindt deze thema's ook heel belangrijk. Staat er immers niet zo mooi in het CDA-verkiezingsprogramma dat de kwaliteit van de omgeving en leefbaarheid belangrijk zijn voor mensen in de stad en op het platteland? We hebben hier te maken met de stad en met veel inwoners die hier vreselijk veel last van hebben. Graag een antwoord van de minister hierop en dan niet duiken maar gewoon een straight antwoord.

Het is zorgwekkend om te lezen dat het aantal verkeersdoden juist onder ouderen toeneemt. De heer Aptroot sprak hier ook al over; laat ik hem maar eens in positieve zin noemen. Deze cijfers zijn deels te verklaren uit het feit dat er steeds mee ouderen komen en mensen gelukkig blijven fietsen, ondanks de risico's op een ongeluk. Fietsen is immers beter dan thuis blijven zitten. Dit laat onverlet dat deze groep beschermd dient te worden. Ik ben blij dat de minister inziet dat juist een veilige infrastructuur ook voor fietsers cruciaal is. Ik doel dan op vrijliggende fietspaden, goed onderhoud en zo weinig mogelijk paaltjes. Ik weet dat het beleid van de minister erop gericht is om gemeenten hiervan te doordringen. De heer Aptroot had het er al over. Kan zij zeggen welke resultaten die inzet heeft? De problemen nemen immers toe. Is er een soort check bij de gemeenten of bij het IPO? We kunnen immers niet alleen op papier een afspraak maken. We moeten ook bekijken hoe die in de praktijk uitwerkt.

Verder valt te voorzien dat een stijging van het aantal verkeersdoden ook betekent dat er meer ernstige ongelukken hebben plaatsgevonden. In dit verband wil ik graag weten hoe het staat met de verbetering van de ongevallenregistratie. De minister van Veiligheid en Justitie heeft deze de Kamer in september 2011 al beloofd. Die registratie is nog steeds niet op orde en dat is niet goed. Als je niet weet waar er welke ongelukken gebeuren, weet je ook niet waarom die ongelukken gebeuren en kun je geen verstandig beleid voeren. Ik krijg hier graag een toelichting op. De minister doet ons verslag over de proef met het snelheidsslot en snelheidsmonitor; ik noem ze maar de «snelheidsbegrenzers». Het bemoedigende nieuws is dat de onderzoekers zeer positieve effecten hebben gemeten bij het terugdringen van overschrijdingen van de snelheidslimiet. De minister tempert de verwachtingen echter snel door te stellen dat er te veel technische haken en ogen aan deze systemen zitten om ze verplicht te stellen. Dat neem ik op zich van haar aan, maar wat is ervoor nodig en wat gaat de minister doen om deze belemmeringen weg te nemen? Nu schrijft ze alleen «betrokken te zijn bij initiatieven van de lease- en verzekeringssector». Dat is mij toch echt een tikkeltje te weinig. Wat is, kortom, het plan om snelheidsbegrenzers wél ingevoerd te krijgen? Is dat überhaupt wel het plan of is er sprake van een langzaam-aanactie bij de minister? Dat lijkt me niet goed.

De minister van I en M zegt de gehele medische keuring van chauffeurs, mensen met een chronische aandoening en senioren onder de loep te nemen en het proces te stroomlijnen. Dat doet zij zorgvuldig en zonder veiligheidsrisico's te nemen, maar met een rare interpretatie van de herkeuring van ouderen. Zij zegt dat het een soort kop is op de Europese kop. Het is echter eerder omgekeerd. Wij testen immers pas 20 jaar later dan van Europa mag. Het is prima om de leeftijd nu naar 75 jaar te

trekken, maar dat heeft niets te maken met een extra kop. Ik begrijp dit punt van de minister niet.

Andere collega's hebben al opmerkingen gemaakt over rijkschoolhouders. Ik sluit mij daarbij aan. Herkeuring van rijkschoolhouders die niet functioneren of ernstige fouten maken vind ik geen enkel probleem. Ik vind het ook geen probleem dat als ultieme consequentie hun licentie wordt ingetrokken.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ook ik begin met de 80 kilometerzones. De minister wil deze zones op de A13 bij Overschie en de A10 bij Amsterdam-West afschaffen. Dat lijkt mij onverstandig. In een interruptie-debat met de heer De Jong heb ik duidelijk gemaakt dat afschaffen ten koste gaat van de volksgezondheid. Veel belangrijker nog is dat de mensen die daar wonen er helemaal niet blij mee zijn. Afschaffen zorgt voor extra geluidsoverlast en het is helemaal niet gezegd dat het de doorstroming bevordert. Immers, als je daar de snelheid verhoogt terwijl er files staan, heb je niet zoveel winst. Als er geen files staan, levert het slechts een paar seconden tijdswinst op. Om daar nou de volksgezondheid voor in het geding te brengen ... Dan weet ik niet hoe serieus je de volksgezondheid neemt.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben het ermee eens dat volksgezondheid uitermate belangrijk is. De heer Bashir heeft toch echter wel de evaluatie van de 80 kilometerzone op de A13 bij Overschie gelezen, waarin wordt aangetoond dat sinds de invoering van de 80 kilometerzone er meer files zijn, de uitstoot en overlast van het verkeer aanmerkelijk groter zijn, en veel omwonenden zeggen: alsjeblijft weer naar 100 km/u? Dit nog los van het feit dat de doortrekking van de A4 straks natuurlijk ook soelaas biedt. Heeft de heer Bashir dit rapport gelezen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waarom poneert hij dan feiten die van geen kant kloppen?

De heer **Bashir** (SP): Als je de 80 kilometerzones hebt ingevoerd en er daarna allemaal verslechtingen zijn gekomen, wil dat niet zeggen dat die aan de 80 kilometerzone liggen. Het kan worden veroorzaakt door de toegenomen verkeersintensiteit op die stroken. Er kunnen meer oorzaken aan ten grondslag liggen. Als je de maximumsnelheid van 80 km/u opschroeft naar 100 km/u kan de filegevoeligheid juist meer toenemen, met als gevolg dat er langere files ontstaan met nog meer schadelijke gevolgen voor de volksgezondheid.

De heer **Aptroot** (VVD): Kan ik na dit filosoferende, omzeilende antwoord inderdaad concluderen dat de heer Bashir het rapport niet heeft gelezen?

De heer **Bashir** (SP): Ik weet niet over welk rapport de heer Aptroot het heeft. Als hij mij het rapport geeft, kan ik zeggen of ik het heb gelezen. De conclusies die hij noemt, echter, klinken mij bekend in de oren.

Voorzitter. De SP vindt het zorgelijk dat de dalende trend betreffende het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in 2011 niet gecontinueerd is. Het aantal van 500 verkeersslachtoffers in 2020 is niet erg ambitieus. Net als de heer De Rouwe zeg ik: zorg ervoor dat de ambitie op nul verkeersslachtoffers wordt gezet. Het is opvallend dat de toename van het aantal verkeersslachtoffers vooral ouderen op de fiets en bestuurders van een invalidervoertuig betreft. Heeft de minister hier een verklaring voor? In hoeverre ziet zij een verband met de opkomst van de e-bike?

We hebben het weleens over 50 kilometerzones, maar ik zie in de cijfers van de minister dat de N-wegen verhoudingsgewijs veel slachtoffers opleveren. De SP-fractie is benieuwd in hoeverre onze N-wegen drie sterren hebben. Als onze wegen daaraan voldoen, waarom vallen er dan nog steeds zo veel slachtoffers op die N-wegen? Komt dit ook door de

bomen die zo dicht bij de N-wegen staan? Is het een idee om op gevaarlijk plekken vangrails neer te zetten?

Ik kom op de aanpak van verkeersaso's. Het blijkt dat het inbouwen van automatische snelheidsbegrenzers lastig is en weinig tot geen leereffect heeft. De aso vervalt namelijk gewoon in het oude gedrag zodra de begrenzer weer weg is gehaald. Daarom ziet de SP-fractie liever dat er wordt ingezet op een verplichte herscholing. Als de aso een aso blijft, moet gewoon het rijbewijs ingenomen worden, want aso's horen niet op de weg thuis. Hetzelfde punt hebben we ingebracht bij het alcoholslot. Als je chronisch te hard rijdt of chronisch dronken bent, hoor je niet op de weg thuis en moet je rijbewijs worden ingenomen. Er kunnen wel snelheidssloten of alcoholsloten of drugssloten worden ingebouwd, maar die werken dan niet. Waarom haalt de minister deze mensen niet gewoon van de weg?

De SP-fractie is positief over de voorgestelde aanpak van de minister met betrekking tot de procedures rondom rijbewijskeuringen door het CBR. Onze fractie heeft hier meermalen expliciet aandacht voor gevraagd, omdat dit een bron van onvrede en onbegrip is bij de mensen die er mee te maken krijgen. Het is goed om in te zetten op meer rijtesten in plaats van op keuringen, op het beter inzichtelijk maken van de kosten en op het one stop centre. De SP-fractie is wel benieuwd waarom dit one stop centre enkel wordt opgezet voor beroepschauffeurs. Ligt hier ook geen kans voor particulieren?

De SP-fractie heeft nog vragen over het voornemen om de seniorenkeuringen geheel te laten vervallen. We steunen het verhogen van de leeftijdsgrens van 70 jaar naar 75 jaar, maar we hebben bedenkingen bij het vervallen van de seniorenkeuringen, omdat we niet weten wat de gevolgen daarvan zullen zijn. Kan de minister die toelichten? Op welke wijze laat zij de gevolgen onderzoeken?

In het vorige debat heb ik de minister gevraagd om direct aan de gang te gaan met het afschaffen van de ADHD-keuringen. De minister zei toe dat zij direct na dat debat aan de slag zou gaan. Er is echter nog steeds niets gebeurd. De ADHD-keuringen zijn echt ergerlijk. Heel veel mensen worden gekeurd maar er wordt bijna nooit iemand afgekeurd. Het is dus geldklopperij. Waarom moet het zo lang duren? Kan de minister niet gewoon nu zeggen dat we ermee stoppen? De vorige keer heb ik de minister de ruimte gegeven om hiermee aan de slag te gaan. Als zij nu niet meteen aan de slag gaat, wil ik een motie indienen.

Ik sluit af met de evaluatie van de WRM. Die is in het leven geroepen om de kwaliteit van de rijinstructeur te kunnen waarborgen. De SP-fractie krijgt er echter veel klachten over evenals oprechte zorgen van rijinstructeurs en rijschoolhouders. De sanctie hangt als een zwaard van Damocles boven de rijinstructeurs. Ook op de wijze waarop de test wordt afgenomen valt het nodige af te dingen. Ik vraag me dan ook af of dit wel het juiste middel is. Het is goed dat er een evaluatie komt. Daarbij moeten dan wel rijschoolhouders en rijinstructeurs worden betrokken. Hoe gaat de minister het borgen van deze evaluatie echt onder de aandacht van deze mensen brengen en niet enkel overleg voeren met de belangenverenigingen?

De **voorzitter**: Kunnen we afspreken dan iedereen maximaal één interruptie doet op de minister naar keuze? Ik heb begrepen dat de beantwoording begint door de minister van Infrastructuur en Milieu.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: En wie gaan ze kiezen ... Het is een soort beauty contest.

Voorzitter. Misschien juist gezien deze inleiding wil ik zeggen dat er geen verschil is tussen de opinie van Schultz en die van Opstelten. Mevrouw Kuiken vroeg daarnaar in het kader van de verkeersveiligheidscijfers.

Ik betreur het natuurlijk ook dat er een achteruitgang is in de verkeersveiligheidscijfers ten opzichte van de dalende trend in het aantal slachtoffers van de afgelopen jaren. Je hoopt altijd dat je een dergelijke dalende trend kunt vasthouden. We hebben echter gezien dat dat niet het geval is geweest. Dan is het heel belangrijk om te weten hoe het precies zit met de cijfers. Ik zal daarop ingaan, evenals op de vraag wat de oorzaak is van de stijging en welke groepen het specifiek betreft.

Ik ga eerst in op de cijfers zelf. De heer Opstelten en ikzelf hebben geen verschil van mening. Sterker nog, ik zoek uit hoe het zit met de ziekenhuisgevallen, waar mevrouw Kuiken al over sprak. Het komt erop neer dat veel gewonden zonder tussenkomst van de politie naar het ziekenhuis gaan. Ik ben nu in overleg met brandweer, ambulancediensten en het ministerie van VWS om deze gegevens te ontvangen zodat we dat beeld scherper krijgen. De minister van Veiligheid en Justitie heeft de Kamer de vorige keer al toegezegd om de politieregistratie te verbeteren. Misschien zegt hij daar later nog wat meer over. Verder komt er ook steeds meer informatie van en voor burgers beschikbaar via meldpunten, zoals het Meldpunt Veilig Verkeer, en bieden ook de kennisinstututen van de SWOV, het CROW en het Fietsberaad handvatten waarmee we direct aan de slag kunnen. Wij blijven dus werken aan het zo goed mogelijk in beeld krijgen van de cijfers. Dit is voor ons van belang om goed te kunnen achterhalen om welke groepen het specifiek gaat en wat we kunnen doen.

Veel leden hebben al gezegd dat we een afname zien van het aantal dodelijke ongevallen onder de gebruikers van het rijkswegennet en een stijging van het aantal dodelijke ongevallen op gemeentewegen en provinciale wegen. Verder is er vooral een stijging onder de oudere fietsers. Natuurlijke vragen wij ons ook af waar dat aan kan liggen. Relatief gezien stijgt de hoeveelheid ouderen. Ouderen zijn kwetsbaarder dan jongeren. Dat heeft er vooral mee te maken dat zij wanneer zij vallen dat vaak minder goed kunnen hebben dan een jonger iemand. De consequenties zijn dan vaak erger. Wij kijken inderdaad ook naar de gevolgen van nieuwe typen fietsen zoals de e-bike, die meer snelheid maakt.

Om ons specifieker op deze groep te kunnen richten, zijn we aan de slag met Veilig Verkeer Nederland en de Fietsersbond. Via speciale programma's zoals Blijf Veilig Mobiel leren we iedereen hoe goed om te gaan met de fiets. Ik wil juist graag dat deze mensen blijven fietsen, want de gezondheidseffecten van de fiets zijn in mijn ogen groter dan de problemen die veroorzaakt worden met de fiets. Ik wil er echt allerm minst voor pleiten dat we zeggen: blijft u voortaan maar van de fiets af, want die is gevaarlijk voor u. Het is juist van belang om ouderen te leren om met de fiets om te gaan. Je zou bijvoorbeeld kunnen bekijken of je deze groep kunt wijzen op de gevaren van het fietsen in het duister, omdat hun zicht soms wat minder is. Ook het type fietsen kan een rol spelen. Ik weet dat de ANWB onderzoekt of er een fietsmodel geïntroduceerd kan worden dat stabiel is dan de meeste huidige fietsen. Misschien kennen sommige leden de «moederfiets» wel; zo'n fiets waar je heel veel kinderen op kunt laden zonder dat die omvalt. Je zou een stoere variant voor ouderen kunnen ontwikkelen, die stabiel is dan een gewone fiets en daarmee meer zekerheid en mobiliteit biedt. Ook jongeren mogen die natuurlijk gebruiken, ik zie dat er al belangstelling ontstaat onder de aanwezige Kamerleden ...

Ik ben ook met partijen in gesprek over de infrastructuur. Je ziet soms dat de mensen niet eens worden aangereden maar gewoon vallen en als gevolg daarvan ernstig gewond raken en soms zelfs overlijden. Dat kan te maken hebben met paaltjes, maar ook met het verschil tussen een fietspad en een stoep. Uiteindelijk kunnen we niet alles gelijk maken in het stedelijk gebied, dat zou weer andere gevaren opleveren, ook voor voetgangers en auto's die eventueel op fietspaden komen. Wij zijn echter wel in gesprek met de gemeenten. Ik doe dat onder andere op bijeen-

komsten voor wegbeheerders. Daar zitten zowel provinciale wegbeheerders als gemeentelijke alsmede de waterschappen die ook een aantal wegen beheren. Ik vraag daar aandacht voor dit probleem. Ik zal dit binnenkort ook nadrukkelijk doen tijdens het koepeloverleg met IPO en VNG. Er zijn al veel gemeentes zijn die zelf nadenken over de vraag hoe ze dit moeten doen. Ik zal hen vooral oproepen om de gemeenten die er niet mee bezig zijn te vragen om ermee aan de slag te gaan.

Er is gevraagd hoe concreet de resultaten zijn. Het duurt natuurlijk even voordat de infrastructuur veranderd is. Gemeenten zullen dat in hun aanpassingsplannen een plek moeten geven. Ik vind het vooral belangrijk dat ze van elkaar leren wat onveilige situaties zijn en hoe je een en ander het best kunt inrichten. Moet je bijvoorbeeld kleurverschil maken tussen het asfalt van het fietspad en het asfalt van de weg, hebben afscheidingen een goede functie, etc. Er is aan de kant van de infrastructuur, aan de kant van de het gedrag en aan de kant van de fietser zelf nog een en ander te doen. Er worden trainingen gegeven aan ouderen om te leren omgaan met e-bikes, zodat zij daar in de toekomst gebruik van kunnen maken, Er wordt dus veel gedaan op dit vlak, maar de komende jaren moeten we nog verdere actie ondernemen, want het betreft nu eenmaal de snelst groeiende groep.

De heer Bashir vraagt hoe het staat met de N-wegen. Met de enkele N-wegen die in rijksbeheer zijn, gaat het goed. Zoals u weet, is het mijn ambitie om in uiterlijk 2020 het gehele rijkswegennet op het niveau van minimaal 3 sterren te hebben. Op dit moment is dat al het geval voor 99,3% van het wegennet, dus dat gaat al ver. Nog 0,7% van het wegennet, dat betreft 36 kilometer, heeft 2 sterren. Voor 29 kilometer zijn al maatregelen voorzien en voor circa 7,5 kilometer nog niet. Daar moeten we dus nog mee aan de slag.

Een ander deel van het N-wegennet is van de provincies. Zij hoeven niet te voldoen aan de richtlijn, want die geldt alleen voor rijkswegen op Europees niveau. De ANWB doet op dit moment een pilot naar de staat van de provinciale wegen. Ze treden ook in overleg met de provincies om te bezien wat die met de uitkomsten kunnen doen. Ik ben de coördinator voor verkeersveiligheid en we zien inderdaad dat het op rijkswegen steeds beter gaat. Er is de afgelopen jaren, mede op aandringen van de Kamer, natuurlijk heel veel gebeurd op dit vlak. We komen nu op het punt dat we moeten constateren dat de ongevallen voor een groot deel elders gebeuren. Ik voel mij ook verantwoordelijk om daar mede op te sturen en er zo voor te zorgen dat de verschillende partijen aan de slag gaan en onze ambities gehaald worden en zelfs meer dan dat, zoals veel Kamerleden zeggen.

Dit wat betreft de verkeersveiligheidscijfers. Ik ga over naar de kilometertel-lerfraude. Ook die kan verkeersonveiligheid veroorzaken. De Kamer is ongeduldig. Ik snap dat. Het heeft inderdaad enige tijd geduurd. We hadden een kritisch advies gekregen van de Raad van State, die zei: u kunt dat wel willen, beste politiek, maar als u zoiets gaat doen, moet u ook toezichthouden, handhaven en straffen. We hebben vervolgens moeten bezien hoe we dat konden inregelen. Ik ben blij te kunnen melden dat het ministerie van Veiligheid en Justitie en het ministerie van Infrastructuur en Milieu daar samen zijn uitgekomen en dat wij besloten hebben om het ook te handhaven. Misschien dat minister Opstelten hier zo meteen nog iets over zegt. We zullen er capaciteit voor vrijmaken. Dat betekent dat ik nog een aantal dingen in het wetsvoorstel zal aanpassen. Daarna gaat het naar de ministerraad en vervolgens naar de Kamer voor behandeling. Er wordt voorgesteld om ook het RDW-deel erin te doen. We hebben echter inmiddels afgesproken dat er ook capaciteit van het OM voor komt.

**De voorzitter:** Ter voorkoming van verdere vragen: wanneer komt het wetsvoorstel naar de Kamer?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Direct na de zomer stuur ik het naar de ministerraad. Meteen daarna kan het aan de Kamer gestuurd worden ter behandeling. Er wordt me nu gevraagd wanneer het volgens mij zomer is. De zomer is voor mijn ministerie eerder afgelopen dan voor de Kamer. Ik zal het wetsvoorstel naar de Kamer sturen na de eerste ministerraad, die volgens mij rond 19 augustus is.

Omdat de Kamer dacht dat het niet zou lukken met de handhaving, vroeg zij mij of het simpeler kan via de RDW, met administratieve handhaving. Wij hebben natuurlijk naar die mogelijkheid gekeken. Administratieve handhaving is mogelijk voor eenvoudig te constateren feiten. Voor het opsporen van doorgewinterde fraudeurs – daar gaat het de Kamer natuurlijk grotendeels om – is echter meer nodig. Dat ligt dan ook meer op het terrein van politie en OM.

Ik kom bij het alcoholslot en het daarmee samenhangende snelheidsslot. De heer De Jong is blij met het alcoholslot en de resultaten van de proef met dat slot. Hij ziet echter een probleem met de MOE-landers. Hij vraagt mij om recente cijfers over alcoholmisbruik door MOE-landers. Die specifieke cijfers hebben wij niet voorhanden. Ik kan kijken of het zo uit te splitsen is, maar op voorhand splitsen wij het niet op die manier. Ik kijk vooral naar de mate van misbruik en de wijze waarop dat vervolgens gevolgd moet worden. Wij hebben die cijfers dus niet beschikbaar.

De heer De Jong heeft ook gevraagd of er bij cabotage een blaastest wordt afgenomen. Ik heb begrepen dat een blaastest geen onderdeel van een cabotagetest uitmaakt. Zoals de leden weten gaat het om testen die we in Europees verband hebben afgesproken. Als we hier de cabotages checken moeten we dat dus ook niet specifiek testen. Wel hebben we natuurlijk met regelmaat alcoholcontroles op de wegen, ook voor vrachtwagenchauffeurs.

De heer Bashir vindt dat chronische overtreders simpelweg niet langer thuishoren op de weg. Dat ben ik helemaal met hem eens. Uiteindelijk kan dat ook geregeld worden, maar het gaat erom hoe vaak je de wet overtreden moet hebben voor zo'n maatregel. Uiteindelijk kan natuurlijk het rijbewijs worden ingevorderd, maar er zijn spelregels over hoe en wanneer je daarvoor aan de beurt bent. Ik ben het echter helemaal eens met de opmerking dat wanneer je je niet kunt gedragen, je uiteindelijk gewoon van de weg moet wegblijven.

De heer **Bashir** (SP): Wanneer je een alcoholslot of een snelheidsslot in je auto hebt, is het al best erg met je gesteld en hoor je dus eigenlijk niet op de weg thuis. Blijkbaar heb je dan een alcoholslot nodig om zonder dronken te zijn de weg op te gaan. Waarom kun je pas na meerdere stadia mensen hun rijbewijs afnemen, waarom kan het niet veel eerder?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De discussie over het alcoholslot hebben we al eerder gevoerd. Toen hebben we besloten dat we het op deze manier gaan doen. Wanneer er een ernstige overtreding wordt geconstateerd, moet iemand een leerproces ingaan. Daar hoort het alcoholslot bij. Het is niet alleen een alcoholslot, je krijgt ook een soort gedragstherapie. Voor alle zonden die wij begaan, geldt dat je je leven moet kunnen beteren en dat moet kunnen laten zien. Als je daarna weer in overtreding bent, kom je in een ander stadium terecht. Ik vind het logisch dat we het eerst langs deze weg proberen en dat vervolgens op een gegeven moment tegen chronische overtreders wordt gezegd dat we hun rijbewijs invorderen.

Voorzitter. We hoopten natuurlijk dat het snelheidsslot net zo'n succes zou zijn als het alcoholslot. We hebben recent de evaluatie naar de Kamer gestuurd. Ik heb zitten worstelen met de vraag wat er al wel kan en wat niet. De heer De Rouwe vraagt hoe het precies zit: het alcoholslot had toch ook kinderziektes, haak ik niet te snel af nu ik de eerste kinderziektes tegenkom bij het snelheidsslot? Er is echter een wezenlijk verschil. Voor

het alcoholslot bestond al een markt. Er waren al diverse producten beschikbaar die werkten, die ook in andere landen al getest waren en die in alle auto's konden worden toegepast. Het snelheidsslot echter kan maar in ongeveer 50% van de auto's worden toegepast, omdat je er een specifiek gaspedaal voor moet hebben. Bovendien was de technische effectiviteit van het alcoholslot in meer dan 40 landen en staten al bewezen en waren er Europese eisen voor beschikbaar. Die zijn er niet voor een snelheidsslot. Er zijn geen andere landen waar het snelheidsslot al wordt toegepast en er is ook nog geen echt geschikte techniek. Ik heb nu geconstateerd dat de proef met het snelheidsslot niet voldoende gelukt is. Dat laat natuurlijk onverlet dat we de markt zeer goed in de gaten zullen houden om, zodra er meer op de markt komt of er een wel-voldragen model beschikbaar is, daarop te acteren. We zeggen dus niet nu al dat we nooit meer naar een snelheidsslot zullen gaan. Echter, als je zoiets doet, moet het een middel zijn dat zinvol is en dat ook daarna nog zinvol blijft. Ook qua gedragsverandering bleek het snelheidsslot gewoon onvoldoende op te leveren. Dat is dus de reden dat we onze keuze hebben gemaakt en dat we ons hebben afgevraagd wat we nog wel kunnen. Je kunt namelijk andere trajecten volgen. Verzekeringsmaatschappijen, bijvoorbeeld, zijn bezig om mensen die goed gedrag vertonen te belonen in hun verzekeringspremies en mensen die slecht gedrag vertonen te bestraffen. Geld is vaak een heel goede methode, in ieder geval voor Nederlanders, om gedrag te veranderen. Wij proberen om hierop mee te liften. Er zijn nog andere dingen die we proberen te doen om chronische snelheidsovertreders aan te pakken. Nogmaals, het systeem is nu misschien nog niet voldoende rijp, maar dat betekent niet dat ik er voor altijd afscheid van wil nemen. Ik denk dat dat de belangrijkste boodschap is.

Er is een aantal vragen gesteld over het CBR. Ik wil allereerst iets zeggen over de medische keuringen. Ik vind het heel belangrijk dat die goed worden aangepakt. Het is van belang dat de Kamer weet dat er nog steeds als gevolg van aandoeningen of medicijngebruik verkeersdoden vallen. We moeten dus blijven keuren en ervoor blijven zorgen dat mensen met bepaalde aandoeningen worden gescreend zodat er kan worden bepaald of zij veilig de weg op kunnen. Wel moeten we zo simpel en efficiënt mogelijk keuren, met zo min mogelijk last voor degenen die een keuring moeten ondergaan. De Kamer heeft gezien dat ik op een aantal plekken al maatregelen neem. Sommige zaken zijn nog afhankelijk van nader onderzoek door de Gezondheidsraad, maar ik vind het heel belangrijk om dit proces zo te reguleren dat het snel, efficiënt en degelijk gebeurt. Het CBR vindt dit ook. Een one stop shop hoort daarbij. We zijn gestart met een pilot daarmee, alleen gericht op beroepschauffeurs. Als die pilot succesvol is, is het natuurlijk de bedoeling dat we die verder uitbreiden naar particulieren.

Er is specifiek gevraagd waarom het oordeel over de keuringen van mensen met ADHD zo lang op zich laat wachten. Ik heb dit de vorige keer al verteld. We hebben de Gezondheidsraad gevraagd om met spoed een advies hierover te geven. De Gezondheidsraad zegt daar een jaar voor nodig te hebben. Dat is de spoed die zij kunnen betrachten. Wij zitten erbovenop. Ik weet dat de Nederlandse Vereniging voor Psychiatrie momenteel ook aan een advies werkt. Ik wilde dat graag erbij betrekken voordat ik naar de Gezondheidsraad ging, maar het moet nog steeds komen. Ik heb er dus niet op gewacht en ben alvast naar de Gezondheidsraad gegaan, juist omdat ik zelf ook vind dat het onderzoek snel moet gebeuren. We zullen echter moeten wachten op de Gezondheidsraad. Ik kan niet in mijn eentje besluiten om voortaan alle mensen toe te laten. Als dat namelijk leidt tot meer verkeersdoden, moeten we achteraf in een evaluatie concluderen dat dat een onverstandig besluit was. Zodra het advies er is, kan ik de regeling aanpassen. Ik heb mijn



verzoek gedaan naar aanleiding van ons vorige debat, dus ik verwacht dat de Gezondheidsraad voor de zomer van 2013 met uitkomsten komt. Mevrouw Kuiken wil dat er meer locaties voor rijexamens komen. Het CBR stelt op dit moment een locatiebeleid op. Ik verwacht dat dit aan het eind van het jaar of begin volgend jaar gereed is. Het CBR zal meerdere aspecten van het locatiebeleid bekeken; examens op locatie is daar een van. Het is van belang om te beseffen dat je niet op iedere locatie examen kunt doen. Het moet een plek zijn vanwaar je zowel naar de snelweg kunt als naar een binnenstedelijk gebied, want je moet kunnen oefenen op verschillende terreinen. Bovendien moet het ook financieel nog aantrekkelijk zijn voor degene die het examen afneemt. De kosten moeten dus niet te veel stijgen. Het CBR onderzoekt de optimale mix van examenkwaliteit, kosten, servicegraad en bereikbaarheid. Ook hieraan wordt dus gewerkt.

Mevrouw Kuiken wil ook graag de verloopdatum van een rijbewijs voortaan gelijk is aan de startdatum. Dat klinkt als een logische wens. Er is echter een goede reden waarom dit niet zo is. Je mag namelijk niet over twee rijbewijzen beschikken. Om fraude te voorkomen kan het niet zo zijn dat je oude rijbewijs nog geldig is terwijl je je nieuwe al hebt ontvangen. Er is echter wel een oplossing mogelijk. Het zijn vooral mensen die een medische keuring moeten ondergaan die, na het ondergaan van die keuring, snel het nieuwe rijbewijs aanvragen. Nog voordat het oude is verlopen, een paar maanden eerder, hebben zij hun nieuwe rijbewijs dan al ontvangen. Wij zullen ervoor zorgen dat er duidelijker gecommuniceerd wordt met mensen die een medische keuring moeten ondergaan, dat zij die keuring alvast kunnen ondergaan maar dat ze nog kunnen wachten met het aanvragen van het nieuwe rijbewijs totdat het oude zo goed als verlopen is. Als je de startdatum op de vervaldatum zou zetten, zou je mensen moeten dwingen om op één specifieke dag hun nieuwe rijbewijs op te halen, ongeacht of dat hen uitkomt of niet. Dat lijkt ons minder goed. We zullen dus proberen om iets te doen aan de communicatie, zodat de mensen zo min mogelijk tijd verliezen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik waardeer het dat de minister dit wil oplossen. Wat is echter het probleem om het rijbewijs eerder op te halen, terwijl de ingangsdatum pas over enkele weken is, op de dag dat het oude vervalt? Dan staat erin: dit is het nieuwe rijbewijs, dat geldig is vanaf die en die dag. Dat is dan een datum over enkele weken. Waarom kunnen we dat niet doen? Dat zou servicegericht zijn. Ik begrijp best dat met name ouderen zich zorgen maken dat ze te laat zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik moet het even bekijken. Op zich heb je dan twee rijbewijzen in je bezit, waarvan een nog niet geldig is. Ik weet niet precies hoe dit gaat. Met paspoorten bijvoorbeeld krijg je pas een nieuw als je het oude inlevert. Dat wordt meteen vernietigd. Volgens mij is het vanwege de wettelijke complexiteit dat je niet over twee van die dingen tegelijkertijd kunt beschikken.

De heer **Aptroot** (VVD): Het zou fijn zijn als de minister toezegt dit te bekijken. Een paspoort wordt ingenomen dan wel ongeldig gemaakt. Bij een rijbewijs is dat nu al niet het geval, volgens mij. Kan de minister dit bekijken? Mijn suggestie zou het meest servicegericht zijn voor de aanvragers.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kijk er even naar, maar ik geloof dat het rijbewijs ook wordt vernietigd. Ik ga het na. Wellicht kan ik er in de tweede termijn al op terugkomen. Ik begrijp dat in de Vrijstaat Zoetermeer andere regels zullen gelden ...

De heer Aptroot vraagt waarom het wetsvoorstel betreffende de verhoging van de keuringsleeftijd van 70 jaar naar 75 jaar nog niet in

werking is getreden. Dat komt doordat we het wetsvoorstel nog moeten maken. Ik zal de Kamer het in het derde kwartaal van 2012 toezenden. Gezien het feit dat de Kamer nog steeds heel graag allerlei onderwerpen behandelt, verwacht ik dat de wet daarna heel snel kan worden vastgesteld. De invoeringsdatum is dan afhankelijk van het traject in de Tweede en Eerste Kamer.

Naar aanleiding van hetzelfde onderwerp zegt de heer Bashir dat ik het wetsvoorstel misschien wel helemaal wil loslaten en zegt mevrouw Van Gent dat ik een kop wil afschaffen waar ik eigenlijk al onder zat. De Europese richtlijn zegt dat het vanaf 50 jaar mogelijk is om een keuring te doen. Het is dan geen verplichte keuring. Er is ook geen verplichte keuring vanaf 70 jaar of 75 jaar. Uit de onderzoeken die wij hebben gedaan, blijkt dat het waarschijnlijk allemaal niet veel verschil maakt. Echter, juist omdat we dat nog nader willen onderzoeken, doe ik het nu niet meteen. Ik ga eerst uitzoeken of het tot de mogelijkheden behoort. Ook dan zullen we weer moeten bekijken wat de effecten zijn voor de verkeersveiligheid en hoe je die afweegt tegen eventuele administratieve rompslomp. Er komen natuurlijk steeds meer gezonde ouderen. Mensen leven langer en zullen ook langer mobiel zijn. Het is dus niet gek dat deze grens op een gegeven moment verschuift, maar het is voor ons wel van belang om door te krijgen wat de grens is waarbij je je wel zorgen moet maken. Het is bovendien goed om naar het buitenland te kijken. Daar zie je dat mensen op een gegeven moment zelf zeggen dat zij vanaf een bepaalde leeftijd niet meer autorijden. Een beetje meer zicht daarop is van belang voor onze volgende stap.

Het onderzoek naar de rijopleidingen in Europa is aan het einde van dit jaar klaar. We zullen het de Kamer dan onmiddellijk doen toekomen. Dan het rijbewijs voor de rijopleiders zelf, de WRM-evaluatie. Er ligt een motie van PvdA en VVD om die naar voren te halen. Ze zou aanvankelijk in 2014 zijn. We hebben deze wens gehonoreerd en toegezegd dat we de evaluatie in 2012 zullen starten. De evaluatie is absoluut niet klaar voor de zomer van 2012. Dat is niet mogelijk. De evaluatie is echter al wel twee jaar naar voren gehaald. Voor een goed beeld het volgende. Uiteindelijk slaagt 1% van degenen die de opleiding volgen niet. Uiteraard kunnen zij zo snel mogelijk daarna zich aanmelden voor een nieuwe test. Ik zal bij de evaluatie de betrokkenheid van de rijsschoolhouders en andere ervaringsdeskundigen betrekken, niet alleen de branche maar ook de partijen die zowel de Kamerleden als mij de afgelopen tijd brieven hebben geschreven.

Mevrouw Kuiken heeft een vraag gesteld over de 15 kilometerborden bij woonerven. Een extra 15 km/u-bord is een snellere oplossing dan dit te doen via de wijziging van het Weens Verdrag, wat ongeveer een jaar kost. De Kamer heeft mij opgeroepen om dit met enige voortvarendheid te regelen. We hebben uiteindelijk met partijen zoals Jantje Beton en het Netwerk Woonerven gesproken over een snelle oplossing. We hebben een nieuw bord in de maak. Dit is inderdaad een apart bord en niet een volledig geïntegreerd bord. Ik denk echter dat het duidelijk genoeg zal zijn als je het erbij hangt, dat het met elkaar samenhangt.

Er is gevraagd hoe het staat met het trekkerrijbewijs en de verhoging van de snelheid. Ik heb de Kamer geschreven dat ik eerst heb onderzocht of kleine voertuigen kunnen worden uitgezonderd van de rijbewijsplicht. Dat had te maken onder andere met mensen van sociale werkplaatsen die bepaalde functies verrichten met dit soort kleine voertuigen. In overleg met de betrokken partijen zoals Cumea, LTO Nederland, Federatie Agrotechniek, handhavers, hoveniers, groenvoorziening, noem maar op, is het gelukt om dit te regelen. Voertuigjes die niet breder zijn dan 1,30 meter en die functies hebben als maaien, onkruid bestrijden, vegen, sneeuwruimen etc. worden uitgezonderd van de rijbewijsplicht. Nu we weten voor welke voertuigen de rijbewijsplicht geldt, zullen we, in overleg met dezelfde partijen, het trekkerrijbewijs verder uitwerken. Het CBR en de

RDW zijn hier ook bij betrokken. Over de uitkomsten van dit overleg zal ik de Kamer na de zomer informeren. Op basis van de uitkomsten kan het wet- en regelgevingstraject worden gestart.

In de motie-Atsma is gevraagd naar verhoging van de snelheid.

Snelheidsverhoging is niet mogelijk, omdat we geen kenteken hebben. Er is dus geen differentiatie mogelijk. Ik heb dit al eerder in AO's gezegd. Ik heb daarbij ook altijd gezegd dat het verder aan de Kamer is als die daar iets anders mee wil.

Tot slot een onderwerp dat is toegevoegd aan de verkeersveiligheidscommissie, namelijk de 80 kilometerzones. De commissieleden weten dat ik altijd heb gezegd dat we snelheidsverhoging alleen doorvoeren waar dat veilig kan en waar het past binnen de normen voor geluid en uitstoot. In mijn voorstel zal ik binnen deze normen blijven. De fractie van GroenLinks heeft mij gevraagd om midden in de inspraakprocedure zo snel mogelijk te vertellen wat de verschillende steden ervan vinden. Ik kreeg het idee dat de GroenLinks-fractie zelf al wist wat de steden ervan vinden. De inspraakprocedure loopt echter nog tot en met 15 juni. Nogmaals, ik vind dat je een dergelijke procedure zorgvuldig moet doen. Ik ga er dus niet halverwege een samenvatting van geven.

De heer **De Jong** (PVV): Ik heb expres gewacht tot het einde van de beantwoording van de minister, om zo de juiste interruptie te kunnen plaatsen. Ik wil het even hebben over de cijfers over de MOE-landers. Ik ben een beetje geschokt. Als het gaat om bijvoorbeeld werkloos kunnen we berekenen wat de uitkeringsafhankelijkheid is en wat het werkloosheidscijfers onder niet-Westerse allochtonen is. Op heel veel elementen worden de cijfers gewoon bijgehouden. Deze minister heeft als doel het aantal verkeersslachtoffers te reduceren. Dat is een doel dat de gehele Kamer omarmt. We willen dat allemaal, want ieder verkeersslachtoffer is er een teveel. Uit cijfers van de SWOV blijkt dat sinds 2006 het aantal ongelukken met Polen is verdubbeld, met Roemenen verviervoudigd en met Bulgaren verzesvoudigd. Uit een uitzending van RTL Nieuws uit 2010 blijkt dat in 2009 het aantal ongelukken met Polen met 19% is gestegen, terwijl het algemene beeld toen was dat het met 19% daalde. Toen werd ook duidelijk dat bij 1 op de 5 ongelukken waarbij Polen betrokken waren, alcohol in het spel was. Ik vraag de minister dus om alstublieft, juist in het belang van de verkeersveiligheid, te komen met een brief met daarin de meest recente cijfers, inclusief cijfers over alcoholmisbruik. In ieder geval moet duidelijk worden hoe groot het probleem onder deze mensen is. Er zijn ontzettend veel MOE-landers in Nederland. Uit recente cijfers blijkt dat het er alleen nog maar meer zullen worden. Ik wil dat het veilig is op de weg. Ik heb het idee dat deze minister ook wil dat het aantal verkeersslachtoffers naar beneden gaat. Dan is dit essentiële informatie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De informatie die ik nu heb, is dat we die cijfers niet voorhanden hebben. Ik ging ervan uit dat er helemaal niet op nationaliteit geregistreerd werd als iemand voor een alcoholovertreding werd opgepakt. Ik wil er wel naar kijken, want nu hoor ik dat de SWOV wel cijfers heeft. Ik wil navragen hoe de SWOV daaraan komt en bij onszelf bezien of er een onderscheid te maken is. Nogmaals, ik vind het van belang dat alcoholovertreders, ongeacht hun achtergrond en nationale kleur gewoon strak aangepakt worden. Ik zal kijken welke informatie beschikbaar is, maar ik vind ook dat geen onderscheid moet maken en bij iedereen even streng aan de slag moet.

De heer **De Jong** (PVV): De reden dat de PVV-fractie dit van essentieel belang vindt, is de volgende. Er zijn meer ongelukken in het verkeer met fietsende ouderen. Dat houden we bij, zodat we, zoals de minister zegt, daar een maatregel op kunnen nemen. Wij zijn niet voor doelgroepenbeleid. We vinden echter wel dat als er problemen zijn, bijvoorbeeld door

het aantal ongelukken waarbij alcohol in het spel is, we de juiste aanpak moeten kiezen. Ik vraag de minister om, net zoals we doen bij werkloosheidcijfers, de cijfers die er zijn in ieder geval aan de Kamer kenbaar te maken. Ik doel op cijfers over het aantal ongelukken en de cijfers over alcoholmisbruik. De cijfers van de SWOV hebben namelijk alleen betrekking op het aantal ongelukken, ik wil dat er ook wordt bekeken hoe het zit met alcoholmisbruik. Ik zou deze cijfers het liefst nog voor de zomer krijgen in een brief, zodat we kunnen bekijken wat we aan dit probleem kunnen doen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zei zojuist al dat ik zal bekijken welke cijfers er beschikbaar zijn bij de SWOV. Wij maken analyses van de dodelijke ongevallen en de ernstig gewonden, juist omdat we willen weten wat de redenen daarvan zijn. Ik zou dus verwachten dat als daar zo'n specifieke doelgroep in zit, dat juist naar voren komt uit onze analyse, zoals ook de oudere fietsers en andere groepen uit de cijfers naar voren komen. Gezien het feit dat ik nog nooit enig signaal op dit punt heb gekregen, is het of het geval dat we er niet op registreren of dat het geen rol speelt. Nogmaals, ik wil bekijken voor de heer De Jong wat er beschikbaar is en wat beschikbaar is aan de Kamer sturen. Als het niet beschikbaar is, is dit niet iets waar ik nu een nieuw registratiesysteem op wil zetten. Ik denk namelijk dat iedereen gelijkwaardig behandeld moet worden op dit vlak en dat wij ervoor moeten zorgen dat de alcoholovertreeders ongeacht hun afkomst worden aangepakt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Op de tikje laffe brief van 13 juni die de minister heeft gestuurd over het afschaffen van de 80 kilometerzones staat dat zij eraan hecht, de reacties van alle belanghebbenden op het conceptverkeersbesluit op zorgvuldige wijze te betrekken bij de definitieve verkeersbesluiten. We hebben inmiddels de reactie binnen van het college van B en W van Rotterdam en het college van B en W van Amsterdam. Beide zeggen glashelder dat zij de minister vragen om af te zien van de voorgenomen snelheidsverhoging en de maximumsnelheid ter plaatse te houden op 80 km/u. Rotterdam en Amsterdam zeggen hetzelfde, ook gerelateerd aan de luchtkwaliteit, en zijn van mening dat er nader onderzoek nodig is. Als de minister deze reacties hoort, wat betekent dan haar «op zorgvuldige wijze te betrekken»? Mij lijkt maar één conclusie mogelijk. B en W van Amsterdam en Rotterdam willen het niet en de inwoners die langs deze zone wonen en die er enorm veel last van hebben willen het niet. Wat is deze kritiek de minister waard?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb een bredere verantwoordelijkheid dan alleen voor de gemeentebesturen van de twee steden die mevrouw Van Gent noemt. Ik heb al eerder gezegd dat als je midden in een procedure zit, je er niet een paar stukken uit moet halen. Op andere terreinen wil mevrouw Van Gent ook niet hebben dat wij dat doen. Ik wil het dus hier ook niet voorstellen. Ik wil de reacties van alle belanghebbenden, niet alleen die in Amsterdam en Rotterdam, maar alle betrokken gemeenten en belanghebbenden, zorgvuldig en in onderlinge samenhang afwegen.

Verder blijf ik binnen de geldende normen. Ik toon dat aan in de cijfers die ik al eerder heb geleverd. Ik heb dit ook voortdurend gezegd. Ook heb ik het RIVM gevraagd om nader onderzoek te doen naar achtergrondconcentraties. Ook dergelijke informatie zal erbij betrokken worden en zal worden gebruikt. Ik hoop nog steeds de steden Amsterdam en Rotterdam te kunnen overtuigen dat er uiteindelijk geen negatieve effecten zijn, dan wel dat die effecten minimaal of verwaarloosbaar zullen zijn en dat de positieve effecten – betere doorstroming, daardoor minder filevorming en juist minder uitstoot – nadrukkelijk aanwezig zullen zijn. Met inspraak pas

je hoor en wederhoor toe. Daarbij reageer je netjes en zorgvuldig op elkaar. Ik zal dus weer reageren op de gemeenten en daarmee uiteindelijk tot het totaalbesluit komen, dat overigens al genomen is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister weet net zo goed als ik dat de uitkomsten van de onderzoeken naar luchtkwaliteit omstreden zijn. Met name Amsterdam zegt dat er extra onderzoek nodig is. Het RIVM buigt zich daar nog over. Mag ik aannemen dat er gewacht wordt tot ook het tegenonderzoek bekend is, zodat die cijfers met elkaar kunnen worden vergeleken? Of drukt de minister haar vooringenomen besluit er gewoon door, tegen de belangen van Amsterdam en Rotterdam en de inwoners in? Dat hoop ik toch niet voorzitter. Dat lijkt me ernstig.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zoals mevrouw Van Gent weet, is er een nationaal actieprogramma voor luchtkwaliteit. Wij doen daar zaken op evenals de gemeenten. Met elkaar proberen we de lucht zo schoon mogelijk te krijgen. Daarin zit voor beide partijen ook de mogelijkheid tot groei. Ik zei al eerder dat Amsterdam de havenactiviteiten wil laten groeien. Dat moet mogelijk zijn. Zo hebben wij ook activiteiten waarin we groei wensen, zoals de mobiliteit. We proberen vervolgens om met allerlei instrumenten de negatieve effecten teniet te doen. Het is dus niet zo dat je één ding niet meer mag doen en andere dingen nog wel. Uiteindelijk is de afspraak die we met elkaar hebben en waar een meerderheid van de Kamer achter stond en staat – we zullen zien hoe het in de toekomst gaat – dat we binnen de bestaande normen blijven en dat we waar we dat niet doen, maatregelen nemen of het zelfs niet doen. Zo heb ik het ook beschreven in de brieven naar de Kamer. Ik heb steeds duidelijk gemaakt waar het kan en waar het niet kan en waar ik het dus wel doe en waar niet. Ik vervul vervolgens de procedures zoals die er altijd zijn rondom dit soort besluiten. Dat betekent inspraak, hoor en wederhoor. Zoals ik al eerder zei, hebben we ook het RIVM gevraagd om er nog eens extra naar te kijken. Dat is toch een onafhankelijke partij zou ik zeggen, mevrouw Van Gent. Ook het RIVM zal nog met extra cijfers komen op dit punt. Nogmaals, ik hoop de gemeenten te kunnen overtuigen dat de effecten voor hen verwaarloosbaar zijn.

Minister **Opstelten**: Voorzitter. Dank voor de vragen die zijn gesteld over dit belangrijke onderwerp. Van mijn kant zal er een aanvulling komen op hetgeen collega Schultz heeft gezegd. Het gaat dan om enkele punten die op mijn terrein liggen, met name het belangrijke punt van de registratie van de cijfers.

Eenduidigheid is belangrijk. Ik herinner me heel goed dat we in eerdere AO's daarover hebben gesproken. Het heeft een enorme inzet betekend dat we die afspraken hebben gemaakt in het AO in maart. Ik heb toen een toezegging gedaan over de registratie van verkeersgewonden. De politie zal daarbij in alle gevallen een kenmerkenmelding opmaken. De resultaten van een eenduidige en betere registratie van het aantal ernstige verkeersgewonden moeten in 2013 zichtbaar zijn voor iedereen. Na de toezegging in maart heeft er in april een audit plaatsgevonden van de gehele verkeersongevallenregistratie door de politie. De adviezen zijn overgenomen. De volgende punten zijn inmiddels aangepakt om de verkeersongevallenregistratie te verbeteren.

De werkwijze bij de kenmerkenmelding is aangepast. Dit is vooral van belang voor een betere politieregistratie van de ernstig gewonden. Wanneer de politie ter plaatse is geweest naar aanleiding van louter een hulpaanvraag, dient de registratie van het ongeval door gebruik te maken van de nieuwe kenmerkenmelding te worden uitgebreid met kenmerken zoals de plaats ongeval en of er sprake is van een gewonde. Een nieuw tekstblok maakt dat er extra informatie wordt meegegeven, bijvoorbeeld of de betrokkene naar het ziekenhuis is vervoerd en of er sprake was van

alcoholgebruik. De volgende stap is dat deze informatie maandelijks geautomatiseerd aan Rijkswaterstaat en de Stichting Processen Verbaal wordt verstrekt. Deze aanpassing maakt ook onderdeel uit van de ICT-agenda van de politie. Verder is er een aanpassing van de werkwijze van het proces-verbaal van aanrijding. De meest recente versie van het proces-verbaal van aanrijding is inmiddels bij alle regio's beschikbaar. Dit betekent dat van alle ongevallen waarbij geen kenmerkenmelding wordt ingevuld, de registratie verloopt via het proces-verbaal van aanrijding. Bij de medewerkers en de korpsen moet helder zijn wanneer er een kenmerkenmelding of een proces-verbaal van aanrijding moet worden opgemaakt en welke informatie daarbij moet worden vastgelegd. Het opnieuw onder de aandacht brengen van het werkproces afhandeling ongevallen in de vorm van een nieuwe werkinstructie is gekoppeld aan de inwerkingtreding van de nieuwe kenmerkenmelding. Dit zijn enkele concrete acties die vanaf maart, na de audit, zijn ingezet en waarvan de resultaten merkbaar zullen zijn.

De heer Aptroot wil weten of te snelle snorfietsen en scooters van de fietspaden kunnen worden geweerd. We hebben al elk AO hierover gesproken. Ik ga dat niet allemaal herhalen, hoewel ik de neiging heb om dat wel te doen. Het is een belangrijk onderwerp. Ik begrijp goed dat de heer Aptroot de scooters noemt. Hij weet dat we al strikter controleren op opgevoerde scooters door de kleinere marge die we gebruiken bij rollentestbanken. De marge is per 1 januari van dit jaar met 4 km/u verkleind. We hebben bij eerdere gelegenheden ook uitgebreid gesproken over alle verscherpte maatregelen die we treffen als we iemand pakken met een opgevoerde scooter. We zijn op dat punt uiteindelijk tot elkaar gekomen, herinner ik mij. Het gaat om hogere boetes en het invorderen van het rijbewijs en het kentekenbewijs. Collega Schultz en ik hebben de Kamer daarnaast al gemeld dat het ook mogelijk is om scooters direct in beslag te nemen bij zeer ernstige overtredingen of bij het herhaaldelijk plegen van overtredingen. Wij weten dat dit u allen erg aanspreekt. De heer De Rouwe merkte op dat dit een soort voortgangscontrole is van het vorige AO en keek mij daarbij streng aan. Ik heb me daar natuurlijk mentaal op voorbereid, zeker als we spreken over zijn inzet, door mij overgenomen, bij de aanpak van veelplegers. De heer De Rouwe wil eigenlijk dat ik iets meer zeg dan het korte stukje in de brief. Ik heb de Kamer in het vorige AO toegezegd de veelplegers in het verkeer aan te pakken. We hebben er heel open over gesproken dat we nog niet precies weten hoe we dit moeten doen. De politie zit echter niet stil, met name op dit punt. Er zijn diverse initiatieven op dit vlak in het land. Ik heb sinds het vorige AO de bestaande initiatieven uit de regiokorpsen die zich richten op de aanpak van de veelplegers in het verkeer bijeengebracht. Die worden nu geanalyseerd op hun effectiviteit. Er zitten goede voorbeelden tussen waarbij sommige regiokorpsen een rol toekennen aan de wijkagent. Dit is al eerder door de heer De Rouwe bepleit. In een van de regio's zijn de 50 veelplegers in die regio met naam en toenaam in kaart gebracht, waarna ze een waarschuwingsbrief van de politie hebben ontvangen. De top tien van deze veelplegers is uitgenodigd voor een waarschuwingsgesprek met de wijkagent op het bureau. Ik wil toe naar een landelijke en sluitende aanpak van veelplegers. Als straks de nationale politie in werking is getreden gaat dat iets makkelijker. De lopende initiatieven bieden goede aanknopingspunten.

Daarnaast moet ik scherp zijn op het juridisch kader. Ik sluit niet uit dat er een wetswijziging nodig is. Ik probeer het te voorkomen maar ik kan het niet uitsluiten. Het gaat om het effect en het rendement. Ik bericht de Kamer in september over de wijze waarop, zoals toegezegd, landelijke dekking zal plaatsvinden.

Ik kom nog even terug op het punt van de privacy, omdat dat tot misverstanden aanleiding kan geven. Op dit moment wordt meer dan 90% van alle verkeersovertredingen op kenteken geconstateerd (de wet Mulder).

Het was de bedoeling van de Kamer om deze veelplegers geen hogere boete op te leggen maar te kiezen voor op de persoon toegesneden gedrag- en strafmaatregelen. Deze maatregelen leg je op aan de persoon, de bestuurder, en niet aan de kentekenhouder. Ik moet dus even worstelen. Ik krijg te maken met eigen instanties die zeggen: prima minister, maar ho, privacy; ik kan het u niet toestaan, u krijgt alleen het kenteken en niet de persoon. Ik zeg open dat dit een punt is waar we even goed over moeten nadenken. We moeten onderkennen dat dit speelt. Dat was de reden van mijn opmerking, niet om de veelpleger te beschermen, maar juist om te kijken hoe we hem in zijn privacy kunnen aantasten als daartoe aanleiding is.

Tot zover mijn voortgangsgesprek. Ik hoop dat ik ervoor ben geslaagd, maar zal dat in tweede termijn wel horen.

Het tweede belangwekkende punt van de heer De Rouwe betreft het rapport van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. Via het blad Trouw had ik al vernomen dat ik werd aangesproken op dit punt. Ik ben niet teleurgesteld daarin. Het laat zien dat het OM en de politie zich richten op de juiste thema's in het verkeer. Dat is de kern van het rapport. Mede door de inzet op de vijf speerpunten is het verkeersgedrag de afgelopen jaren sterk verbeterd. We hebben het dan over het gebruik van de helm en de gordel, rood licht, alcohol, drugs en snelheid. Dat zijn de 5 speerpunten. Ik vind het van groot belang om deze handhaving op peil te houden. Het OM denkt daar trouwens niet anders over.

De aanbevelingen van het rapport zien ook op de taakaccenten van de verkeershandhavingsteams. Dit betreft onder meer de fietsverlichting en de draagplicht van de autogordel. Dit betreft slechts 7% van alle zaken die de verkeershandhavingsteams jaarlijks constateren. Ik zeg dit omdat Trouw inging op het functioneren en de prioriteiten van de verkeershandhavingsteams. Het OM en ik vinden het belangrijk dat de controle op fietsverlichting en op het niet-dragen van autogordels niet stopt. Ik zeg dit nadrukkelijk, omdat dat beeld is opgeroepen door de berichtgeving. Ik werd ook aangesproken met de vraag of ik daarmee ging stoppen. Het antwoord daarop is dus «nee, dat handhaven we». De heer De Rouwe heeft zojuist al gezegd waarom dat belangrijk is.

Daarnaast blijft handhaving op alcoholmisbruik en snelheidsovertredingen een topprioriteit van politie en OM. Met de steun van de Kamer heeft het kabinet de maatregelen voor de aanpak van alcohol- en snelheidsovertredingen aangescherpt. De boetes zijn verhoogd. Overtreders raken eerder hun rijbewijs kwijt en krijgen te maken met gedragsmaatregelen, opgelegd door het CBR. Ik verwacht hiermee meer naleving af te dwingen met dezelfde handhavingcapaciteit. Ik ben natuurlijk niet gek en het OM evenmin. Als wij slimmer en handiger handhavingcapaciteit kunnen inzetten op de hoofdlijnen dan zullen we dat niet nalaten. Natuurlijk, de topprioriteiten zijn het allerbelangrijkste, maar de taakaccenten zijn ook belangrijk. Ik wil er geen misverstand over laten bestaan dat fietsen zonder licht gewoon tegen de wet is en gewoon wordt geverbaliseerd, in surveillances wordt meegenomen en wordt aangepakt. Dat was de mededeling die ik deed. Ik heb daar trouwens, tot mijn grote verbazing en genoegen, heel veel positieve reacties op gekregen en eigenlijk geen enkele negatieve. Dat vond ik ook wel terecht.

Ik wil nog wel een misverstand wegnemen. Er is geschreven dat ik het OM heb teruggesloten. Het was echter gewoon zo dat de heer Bolhaar en ik even contact opnamen na het lezen van de krant. Dat gebeurt wel vaker. Vervolgens zeiden we dat we het met elkaar eens waren. Dat is het. Zo gaan wij ook meestal en tot nu toe altijd met elkaar om. Ik hoop dat dit duidelijk is.

Ik wil graag herhalen dat het wetsvoorstel betreffende het rijden onder invloed van drugs sinds 29 februari 2012 gereed ligt in de Kamer voor mondelinge behandeling. Deze behandeling heeft nog niet plaatsge-

vonden. Ik wil mij nergens mee bemoeien, maar kan niet nalaten u dit mee te geven.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat de heer De Rouwe nog een vraag heeft.

De heer **De Rouwe** (CDA): Meerdere vragen, voorzitter. Er zit geen licht tussen het standpunt van de minister en dat van anderen betreffende de handhaving van gordelgebruik en licht op de fiets. Dat vindt iedereen in dit land en daar heeft de minister waarschijnlijk ook complimenten voor gekregen. Mijn compliment had daartussen kunnen zitten. De vraag echter is of bovenop de reguliere controles extra controles moesten plaatsvinden op de helmgrasonderwerpen, de prioriteiten die de minister net noemde. De SWOV heeft deze vraag beantwoord. De SWOV plaatst kritische kanttekeningen en vraagt of het wel zo effectief is om extra, dus bovenop de reguliere handhaving, te controleren op bijvoorbeeld gordelgebruik. De stelling van de CDA-fractie is dat het terecht is om dit tegen het licht te houden en te bekijken hoe effectief het is. De conclusie van de SWO is dat er vraagtekens bij te plaatsen zijn. Ik zeg het voorzichtig. De oproep van de CDA-fractie vandaag is: minister, trek dat rapport nog eens uit de lade en bekijk nog eens of het niet efficiënter kan. Onze suggestie is om meer in te zetten op alcohol- en drugscontroles, want we weten dat daar een probleem ligt. Is de minister bereid om zijn mening te herzien en nog eens te kijken naar dat rapport? Ik put hoop uit de woorden van de minister zelf, dat hij niet gek is. Het zou mooi zijn als hij kon bekijken of dat rapport naar de Kamer gezonden kan worden.

Minister **Opstelten**: Het moet geen woordenspel worden, want het gaat om serieuze kwesties. Ik denk dat de heer de Rouwe en ik het gewoon met elkaar eens zijn. De prioriteiten, de hoofddaccenten, blijven overeind. De accenten ook. Dat wilden het OM en ik duidelijk maken. Als er slimigheden zijn waardoor je ergens meer kunt handhaven zullen wij in onze professionaliteit daar natuurlijk nog een keer goed naar kijken. Ik wil er echter geen misverstand over laten bestaan dat we het verbod op fietsen zonder licht blijven handhaven. Daar moeten we duidelijk over zijn. Ik ben een fervent fan van Trouw, maar ik ben het niet altijd met de inhoud ervan eens. Het is een serieus blad. Ik las het artikel en heb vervolgens gewoon geantwoord op de vragen die mij zijn gesteld.

De heer **De Rouwe** (CDA): Laten we dat artikel in Trouw even terzijde leggen. Het heeft de minister veel complimenten opgeleverd, dus wellicht was hij er uiteindelijk helemaal niet zo ontevreden over. Maar dat terzijde. De vraag is hoe effectief het nog is om als prioriteit de controle op het dragen van de autogordel te hebben, terwijl Nederland gordelkampioen van de wereld is. Ik zeg de minister: herzie toch gewoon uw prioriteiten. We kunnen echt veel beter inzetten op de vele alcohol- en drugsdoden in Nederland. De drugstest, die er inderdaad snel moet komen, geeft ons de komende jaren juist extra mogelijkheden, maar de minister heeft daar wel agenten voor nodig.

Minister **Opstelten**: Daarover zijn wij het eens. Drugs en aso's en snelheidsovertredingen zijn onze prioriteit. Daar gaat de meeste capaciteit naartoe. Misschien moeten we nog wel meer daar naartoe schuiven, dat sluit ik helemaal niet uit. Ik houd van focus, ook op de handhaving. Ik wil echter geen misverstand laten bestaan, ook niet met de heer De Rouwe. Ik wil niet in het land de suggestie laten ontstaan dat het hier en daar wel wat minder kan met de controles op fietsverlichting en dat we op dat punt minder gaan handhaven. Het is onze plicht om dat misverstand niet te laten ontstaan. Laat ik ook zeggen dat de handhavingcapaciteit niet altijd de oplossing voor alle kwalen is. Dat hoeft ik de heer De Rouwe overigens



helemaal niet te vertellen, want dat zegt hij zelf ook. Andere maatregelen helpen ook, zoals een recidiveregeling, hogere boetes en eerder het rijbewijs invorderen. Ik kijk gewoon samen met het OM heel slim naar alle adviezen die worden aangeboden. Op een gegeven moment hebben wij gezegd op welke punten we duidelijk willen zijn en geen misverstand willen laten ontstaan. Ik denk dat we elkaar daarin kunnen vinden. De maatregelen die extra capaciteit opleveren voor de hoofdprioriteiten laten we niet ongemerkt aan ons voorbijgaan. Ik zie aan de heer de Rouwe dat ik buitengewoon duidelijk ben geweest.

Tot slot ligt er nog de vraag van de heer De Jong waarom er zo vaak wordt geflitst op wegen zoals de A2, waar geen gevaar is voor de verkeersveiligheid. Kan er niet vaker worden gehandhaafd binnen de bebouwde kom, wil hij weten. We hebben de vorige keer al gesproken over de voortgangscntrole. Ik heb daar toezeggingen over gedaan waar in de brief melding van wordt gemaakt. Laat ik vooropstellen dat de politie er is om de normen te handhaven, ongeacht de maximumsnelheid en het type weg. De politie treedt op als er te hard wordt gereden. Bij de selectie van controleacties spelen overtredingspercentages, gegevens over verkeersonveiligheid en geluid- en milieunormen een rol. De mobiele flitsteams richten zich op plaatsen waar aanleiding is om extra te handhaven, bijvoorbeeld omdat er bovengemiddeld veel bestuurders te hard rijden. De politie beschikt uiteraard over een beperkte capaciteit. Het besluit moet regionaal worden genomen, maar de politie probeert een zo groot mogelijk nalevingseffect te bereiken door op wisselende locaties te handhaven. Ik denk dat de verdeling van de handhaving over de verschillende wegen in Nederland heel redelijk is. Na afloop van het eerste halfjaar van 2012 krijgt de Kamer van mij de handhavingcijfers op de verschillende soorten wegen. Dat heb ik al toegezegd in het vorige AO en al herhaald in de brief.

**De voorzitter:** Dank u wel. We hebben een vrij ruime eerste termijn genomen en een uitgebreide reactie van de bewindslieden gehad. Ook waren er veel mogelijkheden voor interrupties. Ik vraag mij dus af of er behoefte bestaat aan een tweede termijn.

**Mevrouw Van Gent (GroenLinks):** Ik wil een VAO aanvragen. Op 15 juni is de inspraakperiode over de 80 kilometerzones afgelopen. Dat is deze week. Het lijkt mij heel zinnig dat we daar in een VAO over praten. Dus hierbij vraag ik een VAO aan. Ik was niet tevreden met het antwoord van de minister.

**De voorzitter:** Akkoord. En mijn vraag over een tweede termijn?

**Mevrouw Van Gent (GroenLinks):** Die hoeft van mij niet. Ik krijg dan toch een onbevredigend antwoord en dat heb ik tien keer gekregen. Ik leg me daar niet bij neer, dus wij zullen dit punt in een VAO nader met elkaar bespreken.

**De heer Bashir (SP):** Voorzitter. Een aantal van mijn vragen is blijven liggen. Ik wil graag weten hoe de rijinstructeurs betrokken worden bij de evaluatie van de WRM. Ook mijn vraag over de bomen langs de weg is niet beantwoord. Ik krijg daar echt heel veel berichten over. Als er doden vallen op de N-wegen gebeurt dat heel vaak tegen bomen. Kunnen we niet beter vangrails neerzetten op gevaarlijke plekken? Tot slot. Ik vind de periode van een jaar veel te lang voor wat betreft de ADHD'ers. Ik zal ook bij het VAO ...

**De voorzitter:** Even voor de goede orde: ik ben aan het inventariseren of er behoefte bestaat aan een tweede termijn, maar u gaat al uw tweede termijn gebruiken. De eerste vraag die u stelt, is wel degelijk al beant-

woord door de minister. Gaat u verder met de nog onbeantwoorde vragen, zonder een tweede termijn te houden.

De heer **Bashir** (SP): Dat was het, voorzitter.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Om een tweede termijn te voorkomen, heb ik een verduidelijkende vraag. Ik wil weten wanneer de minister de brief naar de Kamer stuurt over de MOE-landers. De SWOV heeft dit punt namelijk al veel eerder onderzocht. Het is dus een beetje verbazingwekkend dat het antwoord van de minister niet kwam. Ik wil een update, waarbij alcoholmisbruik betrokken moet worden. Ik zou die graag voor de zomer hebben. Als de cijfers niet up-to-date zijn, wil ik dat de minister de SWOV de opdracht geeft om die cijfers te vinden.

De **voorzitter**: Het woord is aan de minister voor een aanvullende beantwoording van de vragen van de heer Bashir en de heer De Jong.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Aangezien de heer Opstelten ergens naartoe moet en hij geen vragen meer open heeft staan, vraag ik u of hij geëxcuseerd kan worden.

De **voorzitter**: Dat mag wat mij betreft zeker. Ik neem aan dat de Kamerleden daar begrip voor hebben.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De vraag van de heer Bashir over de rijinstructeurs heb ik wel degelijk beantwoord. Misschien was het hem ontschoten. Wij zullen de rijinstructeurs, net als de anderen, bij het opstellen van de evaluatie als klankbord gebruiken en navragen hoe zij erin zitten. Ik zei al dat zij aan mij, net als aan de Kamer, brieven hebben gestuurd met hun zorgen. Zij zijn voor mij een partij om gehoord te worden in de evaluatie.

Ik ben inderdaad niet ingegaan op de vraag over de bomen langs N-wegen, omdat ik al de bevoegdhedenverdeling had geschetst tussen provincie en Rijk. Het Rijk heeft maar een paar N-wegen, de rest zit bij de provincies. Het Rijk heeft een ontwerprichtlijn waarin staat hoeveel afstand er moet zitten tussen bomen, wanneer er wel of niet barrières gemaakt moeten worden en wanneer de bomen moeten worden weggehaald. De provincies hebben hun eigen ontwerprichtlijnen. De heer Bashir vindt de ADHD-kwestie te lang duren. Ik moet echter de formele weg volgen, zoals wij dat altijd doen en ik moet dus wachten op het advies van de Gezondheidsraad. Nogmaals, ik wil het ook niet op mijn geweten hebben dat wij de regeling zelf maar even afschaffen om vervolgens tot de conclusie te komen dat dat een slechte beslissing was. Ik heb de Gezondheidsraad gevraagd om dit zo snel mogelijk te doen. Dit soort onderzoek wordt echter niet zomaar even snel door iemand verzonden. Het moet gebeuren op basis van testen en moet medisch onderbouwd worden. Dat gaat gewoon niet heel snel.

Ik zeg tegen de heer De Jong dat ik binnen twee weken met mijn brief kom. Ik kan namelijk vrij snel zien wat er ligt. De heer De Jong wil dat ik zelf actie onderneem als de cijfers er niet liggen. Volgens mij was ik er echter zojuist al helder over dat ik niet van plan ben om een nieuw onderzoek op te zetten. Wat er is, zal ik de Kamer echter snel doen toekomen.

Er ligt ook nog een vraag over het rijbewijs met aansluitende ingangsdatum. Het is wettelijk zo geregeld dat je je oude rijbewijs moet inleveren bij afgifte van het nieuwe. Het oude rijbewijs wordt dan vernietigd. Wettelijk gezien kun je er dus niet twee tegelijk in je bezit hebben. Dit is zo geregeld om fraude te voorkomen. Mensen lezen misschien de kleine lettertjes met de tijdsaanduiding niet. We zullen dus toch proberen om dit via betere communicatie te regelen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik heb een piepklein vraagje. Is het mogelijk om de datum waarop het rijbewijs vervalt uit te stellen? Als je bijvoorbeeld op 1 januari een nieuw rijbewijs aanvraagt, is de vervaldatum 1 januari. Je zou ook kunnen zeggen dat de vervaldatum 21 januari is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan geldt het dus langer dan zou moeten. Het probleem zit volgens mij vooral in mensen die een medische test doen en dan alvast een nieuw rijbewijs aanvragen. Je moet hen duidelijk maken dat zij niet per se na ontvangst van de test al een nieuw rijbewijs hoeven aan te vragen, maar dat zij zo lang mogelijk kunnen wachten. Dan gaat het misschien nog maar om enkele dagen, maar dan kan iemand zelf kiezen wanneer hij zijn rijbewijs ophaalt en zit je zo dicht mogelijk bij de vervaldatum.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): We hebben sowieso nog een AO. Misschien dat de minister dit punt voor die tijd nog even kritisch kan bekijken, ook in het kader van de administratieve lasten voor burgers.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Juist om de administratieve lasten te beperken, probeer ik goed te communiceren. Tot slot. Voor de Kamerleden die belangstelling hebben, heb ik een oranje «bobsleutel». De Kamerleden weten het natuurlijk wel, maar het is wellicht van belang dat zij hun omgeving wijzen op het belang van veilig rijden, ook na een goede wedstrijd.

De **voorzitter**: Dit lijkt mij dé dag voor een oranje bob.

De volgende toezeggingen zijn gedaan:

- De minister van I en M stuurt de Kamer binnen twee weken de brief over de cijfers met betrekking tot de MOE-landers die de heer De Jong heeft gevraagd.
- De minister van I en M zegt toe dat het wetsvoorstel over kilometertellerfraude direct na de zomer aan de Kamer wordt gezonden.
- De minister van I en M zal het onderzoek naar de Europese rijopleidingen eind 2012 aan de Kamer doen toekomen.
- De minister van I en M zal de Kamer na de zomer informeren over de stand van zaken rond het trekkertijbewijs.

Op verzoek van mevrouw Van Gent wordt er een VAO aangevraagd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb een klein punt van orde. De inspraakronde eindigt 15 juni. Er is al een aantal reacties binnen. Ik zou het praktisch vinden als ik voor het VAO een inhoudelijke reactie van de minister ontvang. Mijn vraag is dus hoe lang het duurt voordat de minister reageert.

De **voorzitter**: Dat kunnen we de minister vragen. We kunnen het VAO in ieder geval ook na 15 juni plannen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat zal sowieso moeten. Ik ga ervan uit dat we het volgende week plannen. Dan wel zo snel mogelijk. Het is gewoon een vraag van orde.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De sluitingsdatum is 15 juni. Dat is aanstaande vrijdag. We zullen vervolgens de informatie moeten verwerken. Ik denk dat we daar zeker een of twee weken de tijd voor moeten nemen. Je moet immers echt goed reageren op iedereen en op alle cijfers. Op 28 juni zien wij elkaar weer. Ik zal ervoor zorgen dat het voor die tijd beschikbaar is.