

Vergaderjaar 2020–2021

35 591

Initiatiefnota van het lid Postma over aanpak van hufferig gedrag in het verkeer

Nr. 15

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 24 februari 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid hebben op 10 februari 2021 overleg gevoerd met de heer Grapperhaus, Minister van Justitie en Veiligheid, en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de initiatiefnota van het lid Postma d.d. 6 oktober 2020 over aanpak van hufferig gedrag in het verkeer (Kamerstuk 35 591);**
- **de brief van de Minister van Justitie en Veiligheid d.d. 18 december 2020 inzake reactie op de initiatiefnota van het lid Postma over aanpak van hufferig gedrag in het verkeer (Kamerstuk 35 591, nr. 3);**
- **de brief van het lid Postma d.d. 27 januari 2021 inzake beantwoording vragen commissie over aanpak van hufferig gedrag in het verkeer (Kamerstuk 35 591, nr. 2) (Kamerstuk 35 591, nr. 4).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Agnes Mulder

De voorzitter van de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid,
Van Meenen

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Rijkers

Voorzitter: Ziengs
Griffier: Van der Zande

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Remco Dijkstra, Laçin, Von Martels, Postma, Schonis en Ziengs,

en de heer Grapperhaus, Minister van Justitie en Veiligheid, en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 15.34 uur.

De voorzitter:

Hartelijk welkom bij de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Aan de orde is de voortzetting van het notaoverleg van 2 februari 2021. Dat betrof de initiatiefnota van het lid Postma, die hier ter rechterzijde van mij zit, over aanpak van hufterig gedrag in het verkeer. Een hartelijk welkom aan de beide Ministers, de Minister van Justitie en Veiligheid en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Verder een welkom aan de leden die zijn aangeschoven, namelijk de heer Van Aalst namens de PVV, de heer Laçin namens de SP, de heer Von Martels namens het CDA en de heer Schonis namens D66.

We hebben op 2 februari, zoals ik al aangaf, de eerste termijn van de inbreng van de Kamer gehad. We gaan zo dadelijk over naar de beantwoording, allereerst door mevrouw Postma, later gevolgd door de adviseurs. Dat doen we volgens mij in deze volgorde: eerst de Minister van Justitie en Veiligheid en daarna de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Volgens mij is het zo bepaald. Ik zie iedereen knikken, dus volgens mij zijn die instructies ook over en weer goed overgekomen. Dan begin ik met mevrouw Postma. Ik stel de leden voor om twee interrupties in tweeën toe te staan, zo mogelijk. Het hoeft natuurlijk niet. Het mogen ook vier vragen zijn, of geen vragen. De griffier fluistert mij gelukkig nog even in dat we in de vorige termijn al wat interrupties hebben ingevuld. Ik kreeg toen zelfs al te horen dat de heer Van Aalst ze allemaal al gebruikt had. Maar die kijkt mij al aan en zegt dat ik toen coulant was. We gaan gewoon even kijken hoe het loopt. Mevrouw Postma heeft zo veel tijd gehad voor de voorbereiding van de beantwoording dat die er volgens mij vloeiend uit komt en we er helemaal van op aan kunnen dat dit gewoon netjes gaat verlopen.

Daarmee geef ik het woord aan mevrouw Postma. Gaat uw gang.

Mevrouw Postma (CDA):

Dank, voorzitter. Fijn dat we het debat vandaag kunnen voortzetten en dat beide Ministers aanwezig zijn. Dank ook aan de collega's weer. Ik zal eens kijken of we er vlot doorheen kunnen lopen.

Ik was bij het kopje gedrag gebleven. We hadden het over het voorstel om verkeersboetes eerder op de mat te laten vallen. Daar kwamen wat vragen over. Het is belangrijk om te beseffen dat hoe eerder je een verkeersboete op de mat laat vallen, hoe eerder het gedrag van die persoon gekoppeld wordt aan de overtreding die gedaan is. Dat willen we eigenlijk bewerkstelligen: een verandering in het gedrag en niet zozeer het betalen van de boete of de inkomsten die we als Staat hebben. Daarom heb ik er dus in mijn nota voor gepleit om die boetes binnen een week op de mat te laten vallen. Doe dat in ieder geval zo snel mogelijk. Kijk wat er mogelijk is. Pak eens een boete eruit voor een overtreding waarvan je gewoon zeker weet dat die heel gevaarlijk is voor andere weggebruikers. Mijn voorstel zou dus zijn om daarmee een pilot uit te voeren. Ga kijken of je daar wat mee kunt bereiken. Ik had daar een mooie discussie over op BNR, samen met verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen, die ook vertelde: hoe eerder je een boete op de mat laat vallen, hoe eerder die boete en de gedragsveran-

dering gaan bekijken. Hij zag dus ook wel in dat een pilot een mooie zet zou kunnen zijn.

Dan ga ik naar de volgende vraag, over de snelheidsbegrenzer in de auto. Wij zien dat veel te hard rijden, dus stelselmatig te hard rijden, echt risico's met zich meebrengt in het verkeer. Er is gewoon een grote groep mensen die elke keer te hard op het gaspedaal drukt op plekken waar dat absoluut gevaarlijk is voor anderen. We hebben eerder gezien dat de EMG, de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer eigenlijk nauwelijks effect sorteert om deze groepen tot gedragswijziging te krijgen. In de nota pleit ik er dus voor dat wij een snelheidsbegrenzer in gaan voeren voor de auto's van de notoire snelheidsduivels.

Maar wat als je nou even extra in moet voegen en je die snelheid niet kunt pakken? Is dat juist niet extra gevaarlijk? Dit soort snelheidsbegrenzers in auto's kunnen dat wel eventjes loslaten. Je kunt dus even gas geven als dat nodig is bij het invoegen. Het is wel verstandiger om juist even je gas los te laten, want je kunt ook achter een auto invoegen, in plaats van ervoor. Maar dit is met name bedoeld voor autorijders die stelselmatig en voor een langere periode 20 of 30 km/u te hard rijden op een weg.

Dan kwam de vraag: waarom kijk je nou ook zozeer naar de omgeving van de persoon zelf? Als het gaat om de vraag hoe je gedragscampagnes goed neer kan zetten, kun je je richten op de overtreders zelf. Maar als je je richt op de omgeving, en dus met peer pressure gaat werken, wordt diegene er ook op aangesproken. Dat zie je bij de bob-campagne: niet alleen degene die achter het stuur kruipt neemt de verantwoordelijkheid, maar ook de omgeving. Die geeft aan: als jij te veel gedronken hebt, moet je niet achter het stuur gaan zitten. Dat is eigenlijk waar we naartoe willen, ook met overtredingen als te snel rijden: dat je niet meer stoer aan komt zetten met «ik was bijna te laat op het feestje, maar ik heb het gaspedaal even goed ingedrukt» en anderen dan zeggen «toef dat je op tijd bent». Nee, we willen dat ze zeggen: «Wat ben je een idioot. Vertrek nou gewoon eens vijf minuten eerder; dan kom je ook op tijd, maar ben je geen gevaar voor anderen.»

De voorzitter:

Ik heb een interruptie voor u van de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Ja, zowaar. Voordat mevrouw Postma overschakelt naar een ander onderwerp, wil ik nog even terugkomen op de snelheidsbegrenzer. Ik had vorige week ook de vraag gesteld hoe effectief zo'n snelheidsbegrenzer nou is. Misschien kan mevrouw Postma daar een antwoord op geven.

Mevrouw Postma (CDA):

Dat is een hele mooie vraag. Daar is ook onderzoek naar gedaan door de SWOV. Die geeft aan dat 29% van de verkeersongevallen op het gebied van snelheidsovertredingen voorkomen had kunnen worden met zo'n begrenzer. Dat is een van de redenen dat wij er zo serieus naar gekeken hebben.

De voorzitter:

Dat was voldoende voor de heer Von Martels? Ja. Ik stel voor dat u doorgaat met de beantwoording, mevrouw Postma.

Mevrouw Postma (CDA):

Dan wil ik even verdergaan op die EMG, die Educatieve Maatregel Gedrag, en de dingen die we kunnen doen om ervoor te zorgen dat mensen zich wat bewuster worden van het gedrag dat ze vertonen. Een van de voorstellen die ik in de nota heb gedaan, is ook: laat mensen nou eens meelopen in een revalidatiecentrum. De heer Schonis zei al heel mooi: hoe moet ik dat dan zien, als een soort tour langs een 83-jarig

vrouwetje? Het beeld werd bijna dat van een soort aapjes kijken. Dat is niet de bedoeling. Ik denk dat het ook heel belangrijk is om te beseffen dat niet alleen 83-jarigen getroffen worden door een ongeval, maar ook de 17-jarige die op de snorfiets zat zonder helm en dus hersenletsel heeft opgelopen. Wij zien het juist zo voor ons dat iemand die constant of meerdere malen die overtreiding begaat, niet zozeer langs iemand loopt, maar gewoon eens een dagje meehelpt in dat centrum en op die manier in aanraking komt met de andere mensen.

We willen dus niet zo'n groepje erop afsturen, maar mensen gewoon eens even laten meelopen, kijken wat er eigenlijk gebeurt en op een bepaalde manier ondersteunen. De FIA, de internationale organisatie voor de formule 1, heeft dat een keer gedaan. Er bleek ook een formule 1-coureur te zijn die niet alleen op het circuit, maar ook op andere gebieden stelselmatig te hard reed. Die hebben ze ook op zo'n manier meegenomen. Hij zag daarna eigenlijk wel in wat voor effect en gevolgen het heeft als je je elke keer misdraagt op de weg, en is daarna één van de grootste voorvechters geworden in de Europese campagne voor verkeersveiligheid.

De voorzitter:

En toch leidt dat tot een interruptie van de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Nou ja, wat betreft dat beeld van «aapjes kijken»: ik geloof dat ik daarbij mevrouw De Vries van 83 heb genoemd, die toevallig een dubbele heupoperatie had ondergaan en toen ook ineens geconfronteerd werd met een hele kudde mensen die dan inderdaad verplicht een dag mee moesten lopen. Mijn vraag ging eigenlijk veel meer om het volgende. Ik snap best wel de bedoeling die u schetst: op die manier meer bewustzijn creëren en mensen misschien zelfs wel ambassadeur voor verkeersveiligheid maken. Maar dat vergt een behoorlijke aanpak en ook een behoorlijke investering, want je moet die mensen dan een dag mee laten lopen, stage laten lopen, in feite. Dat is een extra belasting op de zorg. Heeft u dat wel meegewogen in uw voorstel? Want ik zie er toch wel praktische problemen in om het op die manier uit te voeren.

Mevrouw Postma (CDA):

Eens. Ik snap het punt van de heer Schonis. Maar waar ik heel erg mee worstel, is dat de maatregel die we hebben – ik noem maar even die EMG – nauwelijks effect heeft. Wat mij betreft moeten we dus gaan kijken naar andere mogelijkheden die we wel kunnen inzetten. Ik zou het zonde vinden als we bij elke maatregel zouden zeggen «het kan niet, het kan niet, want dit en dat en dat», «het is te belastend» of «het kost te veel». Je moet ook goed kijken naar wat het oplevert. Zo'n EMG is ook een redelijk intensieve maatregel. Als je nou een paar mensen mee kunt laten lopen die wel degelijk tot inzicht komen, dan is dat wat het CDA betreft al winst.

De voorzitter:

Helder. Dan stel ik voor dat mevrouw Postma verdergaat met de beantwoording.

Mevrouw Postma (CDA):

Ik kom nu op het kopje handhaving. In het hele stuk gaat het eigenlijk heel veel over handhaving. We zien gewoon dat die staandehoudingen veel effectiever zijn. We zien gelukkig ook dat deze Minister de laatste tijd in heeft gezet op meer staandehoudingen. Dat zien we ook terug in de cijfers. We zien ook meer boetes en controles. Maar toch zouden we als CDA die stijgende lijn willen vasthouden en willen kijken hoe we weer op het niveau komen dat we zo'n tien jaar geleden hadden, toen er ook een stuk minder verkeersslachtoffers waren. Dat betekent dat we in moeten

zetten op de weg die we al hadden, maar dat we ook moeten kijken naar andere dingen die we ook kunnen doen. Je kunt bijvoorbeeld kijken wat je nog meer kunt doen met betrekking tot de inzet van boa's. We hebben daarover de motie-Van Dam ingediend om te kijken hoe boa's in Utrecht ingezet kunnen worden voor verkeershandhaving. Naar aanleiding van vorige week kreeg ik een mail van een boa van Rijkswaterstaat. Hij zei: «Ik mag op bepaalde dingen handhaven, zoals een rood kruis, maar niet als ik iemand zie appen of bellen in de auto, terwijl ik daar toch sta. Waarom mag ik dat niet?» Dat zijn volgens mij hele interessante vragen. Laten we eens kijken hoe we dat simpel kunnen uitbreiden, hoe iemand die daar toch al staat dat erbij kan doen.

Voor de rest zijn wij heel enthousiast over de pilot met die nieuwe, slimme flitsers. Daar hebben we er nu twee van in Nederland, volgens mij. Het gaat dus om intelligente camera's die jou kunnen betrappen op mobielgebruik als je aan het rijden bent. Ik begreep van de radio dat zelfs Flitsmeester zo enthousiast was dat zij weigeren te vermelden waar die kasten staan, omdat zij ook echt vinden dat het voor de verkeersveiligheid belangrijk is om ervoor te zorgen dat dat gedrag stopt. Onze vraag zou dus zijn: zet die gewoon meer in. Wat kost het nou, wat is er nodig, om ervoor te zorgen dat wij volgend jaar in plaats van twee van die dingen misschien tien of twintig van die dingen overal in Nederland kunnen inzetten, zodat de subjectieve pakkans op het mobiele bellen, dat zo ontzettend veel ongelukken veroorzaakt, omhooggaat? Dat zou ons voorstel zijn.

Er kwam nog een punt – een terecht punt, vind ik – van de PVV over de pakkans of eigenlijk de boetes voor auto's met een buitenlands kenteken. Daar heeft de PVV al eerder aandacht voor gevraagd. Wij hebben daar als CDA ook aandacht voor gevraagd. Hoe zit het nou met die inning? Het zou wat het CDA betreft heel goed zijn om ervoor te zorgen dat we als er een boete wordt uitgeschreven ook achter de betalingen aan gaan. En volgens mij hebben we met Duitsland nu de afspraak dat alleen de grote boetes worden doorgestuurd, maar de kleinere, zoals parkeerboetes, niet. Eigenlijk begint goed gedrag in het verkeer ook met die kleinere overtredingen.

Volgens mij is het puntje pakkans bij dezen afgehandeld.

De voorzitter:

Ik kijk nog even of er aan de hand van het kopje pakkans interrupties zijn. De heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik had mevrouw Postma, de initiatiefnemer, gevraagd waarom zij in haar initiatiefnota niet duidelijk kiest voor meer politiecapaciteit. Zij heeft vorige week gezegd dat ze die vraag vandaag zou beantwoorden. Ik zou daar dus nog wel een antwoord op willen.

Mevrouw Postma (CDA):

Dat is absoluut een goede vraag. Zoals ik al eerder zei, gaan we wat het CDA betreft door met de stijgende lijn, zoals dat zo mooi heet. Maar ik zie ook een mooie winst in de combinatie, dus meer inzet van en kansen voor boa's en meer slimme technologieën, maar ook meer standhoudingen. Hoe dat precies vorm wordt gegeven, zou ik ook bij de Minister willen leggen. Maar het CDA gaat er echt voor dat die stijgende lijn doorgezet wordt en dat hier dus goed in geïnvesteerd wordt.

De voorzitter:

De heer Laçin, aanvullend.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, die stijgende lijn moeten we zeker vasthouden, juist ook om de andere doelstelling van minder verkeersdoden kracht bij te zetten. Maar nogmaals, de SP vindt dat bij een handhavingsprioriteit – de initiatiefnemer stelt in haar nota ook dat het een handhavingsprioriteit moet zijn en dat het aantal staandehoudingen omhoog moet – inherent hoort dat er bij de politie meer capaciteit komt voor verkeershandhaving. Ik zie de initiatiefneemster die keuze niet direct maken in haar voorstel. Ik ga daar straks een motie over indienen. Ik hoop dat de partij van de initiatiefneemster, het CDA, die motie steunt, zodat we kunnen kijken hoe dat in de toekomst gewaarborgd kan worden.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Zoals ik al zei, is het voor ons belangrijk dat die stijgende lijn wordt doorgezet. Ik heb ook al gememoreerd hoe dat tien jaar geleden was, toen daar veel meer capaciteit voor werd vrijgemaakt, dus ik ben heel benieuwd naar de motie. Ik kijk daar met een positieve inslag naar.

De **voorzitter**:

Verder waren er geen interrupties. Ik stel voor dat u naar het volgende blokje gaat. U had nog een blokje, dacht ik, hè?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ja, ik heb nog twee blokjes. Dit is eigenlijk een mooi bruggetje. Dat andere blokje gaat over de bekostiging, waar de heer Laçin al over begon. Het is heel belangrijk om te beseffen dat we 'm eigenlijk om moeten draaien: wat kost het ons als maatschappij? Wij hebben 17 miljard kosten door verkeersongevallen. Hoeveel halen we binnen met verkeersboetes? Dat is volgens mij 1 miljard per jaar. Ik ben trouwens heel blij dat we de boetes op grove overtredingen verhogen en op kleine snelheidsovertredingen verlagen, maar we moeten de volgende periode goed kijken hoe we dat slim inzetten. Dan is een investering, zoals veel meer slimme camera's inzetten, een hele goede. Ik heb het blokje overig als laatste blokje.

De **voorzitter**:

Ik kijk even of er naar aanleiding van dit blokje nog interrupties zijn. Dat is niet het geval. Dan gaan we naar het blokje overige.

Mevrouw **Postma** (CDA):

De laatste vraag, die eigenlijk veel terugkwam, is waar je moet handhaven, waar je bijvoorbeeld flitskasten neerzet. Wat het CDA betreft moet je vooral gaan kijken naar de wegen waar het echt onveilig is. Dat bekent inzetten op N-wegen, maar ook binnen de bebouwde kom. De heer Schonis zei terecht hoe lastig het soms is voor gemeenten om flitskasten aan te vragen. Dat moet wat het CDA betreft veel beter kunnen, want juist met de gebieden waar het onveilig is, moeten we aan de slag. Daar kan handhaving een van de opties zijn. Een van de andere dingen waar we met z'n allen ook al altijd goed mee bezig zijn, is de N-wegen veel veiliger maken.

Hiermee wil ik afsluiten, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik kijk even of er nog vragen aan mevrouw Postma zijn blijven liggen. Dat is niet het geval. Dan kunnen we doorgaan met de beantwoording door de Ministers. We beginnen met de Minister van Justitie en Veiligheid.

Minister **Grapperhaus**:

Voorzitter. Ik herken uit onze eerdere overleggen en debatten de betrokkenheid van de Kamerleden en de passie voor de aanpak van ernstige

verkeersovertredingen. Verkeersshufters hebben geen plaats op de weg. Ik kon er helaas vorige week niet bij zijn. Ook gisteren lukte dat niet in verband met de debatten die er de afgelopen week zijn geweest over de avondklok en wat daar verder omheen speelde. Laat één ding duidelijk zijn: ik vind het zeer plezierig dat ik vandaag de gelegenheid heb om alsnog met uw Kamer hierover van gedachten te wisselen. Of het toepasselijk is of mooi of niet; dit is in ieder geval het laatste AO, of notaoverleg in dit geval, met uw Kamer, voordat we met verkiezingsreces gaan. Wat er verder gebeurt, weten we nog allemaal niet.

Ook ik heb de wens om gevaarlijk gedrag in het verkeer hard aan te pakken. Het is goed dat we vandaag met elkaar spreken over hoe we de aanpak van gevaarlijk rijgedrag verder kunnen verbeteren. Daarom allereerst de complimenten aan mevrouw Postma en dank voor het opstellen van de initiatiefnota met een aantal concrete voorstellen. Ook dank voor de antwoorden zojuist en de antwoorden die zij eerder heeft gegeven over dit onderwerp. Die zijn helder en to the point.

Zoals mijn collega van Infrastructuur en Waterstaat en ik in onze schriftelijke reactie op de nota hebben aangegeven, zijn we met veel van de voorstellen al druk bezig. In die zin is er steun voor het beleid. De afgelopen jaren is er een reeks aan maatregelen getroffen om ernstige verkeersovertredingen zo veel mogelijk te voorkomen dan wel op te sporen en ernstig te bestraffen. De heer Dijkstra haalde dat in zijn inbreng vorige week ook al aan.

De heer Dijkstra haalde vorige week ook terecht aan dat ik op één gebied nog een klus te klaren heb, namelijk wat betreft de afspraak in het regeerakkoord om boetes voor gevaarlijke overtredingen te verhogen en om boetes voor lichtere overtredingen te verlagen. Afgelopen vrijdag heb ik uw Kamer hierover een brief kunnen sturen. In die brief licht ik toe dat ik voor de uitvoering van die afspraak uit het regeerakkoord opvolging zal geven aan het advies van de Commissie Feiten en Tarieven van het Openbaar Ministerie. Dat is een commissie waarin experts van onder andere de politie, het Openbaar Ministerie en het Centraal Justitieel Incassobureau zitting hebben. We zullen daarover op een ander moment ongetwijfeld verder spreken, maar samengevat worden een aantal zwaardere overtredingen hoger beboet en worden de extra boeteontvangsten die daarmee gegenereerd worden rechtstreeks ingezet om de boetes voor wat lichtere, minder gevaarzettende overtredingen te kunnen verlagen. Dat is precies zoals in het regeerakkoord voorzien was. Denk bijvoorbeeld aan de boete voor het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het autorijden. Die gaat van € 240 naar € 340. Daartegenover worden boetes voor te hard rijden op de snelweg voor de eerste 10 km/u verlaagd met 15%. Door het strenger straffen van ernstige verkeersovertredingen wordt gevaarlijk rijgedrag harder aangepakt. Door het verlagen van de boetes voor de lichtere feiten wordt tegelijkertijd de maatschappelijke acceptatie van het verkeersboetestelsel als zodanig vergroot.

Voorzitter. Ik kom bij mijn eerste blokje: de pakkans. Daar is vorige week veel aandacht voor geweest. Zo heeft de heer Von Martels gevraagd wat ik ga doen om de pakkans te verhogen. Ook de heren Van Aalst, Dijkstra en Laçin hebben hier nadrukkelijk aandacht voor gevraagd. Ik deel de mening van de Kamer dat staandehoudingen een belangrijke component zijn van de pakkans en bestraffing op gevaarlijk verkeersgedrag. Ik ben dan ook blij dat ik vast kan stellen dat we de afgelopen jaren echt een trendbreuk zien in het aantal staandehoudingen. De eerste keer dat ik daar met uw Kamer over sprak, begin 2018, kon ik het alleen nog maar voor één jaar zeggen, maar inmiddels zien we een tendens sinds 2016. Het aantal staandehoudingen steeg de afgelopen jaren, na een dieptepunt, namelijk van 242.000 in 2015, via ruim 400.000 staandehoudingen in 2018 naar ruim 530.000 staandehoudingen in 2019. In 2020 – dat was een moeilijk jaar in verband met corona – steeg het aantal staandehoudingen verder, naar 556.000. Dat is een stijging van 39% in drie jaar en meer dan

een verdubbeling ten opzichte van 2015. Het feit dat er in het moeilijke coronajaar 2020 toch sprake is van een stijgend aantal staandehoudingen maakt dat ik echt durf te spreken van een trendbreuk ten opzichte van de dip van een aantal jaren geleden. Daarvoor verdient de politie complimenten. Het is het gevolg van het gericht sturen door de korpsleiding op meer zichtbare handhaving door middel van staandehoudingen. Men heeft mij verzekerd dat de politie dat zal blijven doen. In het bestuurlijk overleg verkeersveiligheid eind vorig jaar is afgesproken dat die ontwikkeling wordt voortgezet.

De heer Van Aalst vroeg naar extra budgetten. De heren Laçin en Van Aalst vroegen naar meer capaciteit voor de politie. Deze kabinetsperiode is de formatie van de politie stevig uitgebreid. Ik heb al vaker in uw Kamer uitgelegd dat verwezenlijking van de uitbreiding van die formatie over een aantal jaren gespreid gebeurt. Dat heeft te maken met het feit dat we maar liefst 17.000 mensen hebben bij de politie die deze jaren – ik heb het over een periode van drie à vier jaar – pensioneren. Het kabinet heeft overigens incidentele extra middelen vrijgemaakt om dat enigszins te kunnen opvangen, maar dat lukt niet helemaal. We zien de echte extra formatie van de politie, zoals die op basis van de structurele gelden die vanaf het begin van dit kabinet zijn vrijgemaakt, dus vanaf 2023.

Voorzitter. De toename van het aantal staandehoudingen laat in ieder geval zien dat de inzet van de politie op verkeershandhaving hoe dan ook toeneemt. Dat gebeurt voor een groot deel in de basisteams, die hun capaciteit ondertussen verdelen over een veelheid van taken. Daarnaast blijft de politie zich inzetten op het verder terugdringen van de onderbezetting bij de teams Verkeer. Dat heeft te maken met het op de bezetting brengen in de komende jaren.

De heer Dijkstra vroeg hoe ik de inzet van technologie in de verkeershandhaving zie en of de ontwikkelingen rond digitale handhaving al uitgekristalliseerd zijn. Staandehoudingen en digitale handhaving zijn beide belangrijke pijlers van de verkeershandhaving, die elkaar aanvullen en ieder hun eigen sterke kant hebben. Het voordeel van handhaving met digitale middelen is dat de pakkans enorm wordt vergroot. Dat is een efficiënte manier van handhaven, waarbij alle passanten continu worden gecontroleerd. Daardoor kan de fysieke handhavingcapaciteit weer op andere trajecten of overtredingen worden gericht. Er lopen nu verschillende pilots – daarover heb ik uw Kamer eerder ingelicht – om innovatieve handhavingsmiddelen te testen, zodat die later hopelijk breder kunnen worden ingezet. Ik noemde mobiele flitspalen – de heer Schonis heeft daar een vraag over gesteld; daar kom ik nog op terug – maar ook de camera's die het gebruik van mobiele telefoons tijdens de verkeersdeelname kunnen vaststellen. Ik ben ervan overtuigd dat verdere technologische ontwikkelingen nieuwe innovaties zullen opleveren die effectievere en efficiëntere digitale verkeershandhaving mogelijk maken. In die zin is de digitale handhaving nog niet volledig uitgekristalliseerd, zoals de heer Dijkstra vroeg. Daar kun je natuurlijk enigszins teleurgesteld over zijn, maar het heeft ook iets positiefs, want het alsmaar verder innoveren maakt het voor ons mogelijk steeds effectiever en efficiënter te zijn.

Toen ik nog niet zo lang Minister was, ik denk een halfjaar, werd ik voor het eerst geconfronteerd met die camera die kon zien of iemand achter het stuur zijn mobiele telefoon gebruikte. Ik kan u zeggen dat ik steil achteroversloeg dat dat mogelijk was. Ik geloof dat we inmiddels al tegen elkaar zeggen dat het er inmiddels bij hoort, om het zo maar te zeggen. Zo zien we hoe snel het met die innovaties kan gaan. Ondertussen betekent het niet dat ik een camera op elke hoek ambieer, maar daar waar digitale handhaving ons kan helpen om concreet gevaar in het verkeer te verminderen, vind ik dat we die kans moeten aangrijpen. Naast handhaving met behulp van digitale middelen blijven staandehoudingen

van groot belang, want digitale handhavingsmiddelen kunnen niet op alle feiten controleren.

Zoals vorige week ook door de leden is aangegeven, maakt een staandehouding indruk. Je wordt direct geconfronteerd met je foute gedrag. Door de boete die je onmiddellijk krijgt, is er ook sprake van lik op stuk. In reactie op de vraag van de heer Dijkstra hoe meer digitale handhaving zich verhoudt tot het feit dat staandehoudingen meer indruk maken, kan ik zeggen dat er juist daarom een goede mix moet zijn tussen enerzijds digitale handhavingsmiddelen en anderzijds zichtbare handhaving door de politie. Op beide terreinen heb ik de afgelopen tijd stappen gezet en wil ik verder inzetten, want we moeten die pakkans inderdaad verder verhogen, zo zeg ik in antwoord op de vraag van de heer Von Martels hoe we dat gaan doen.

Voorzitter. Dan de handhaving bij afleiding in het verkeer. Sinds 1 juli 2019 is het verbod voor gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer verbreed van alleen automobilisten naar bijvoorbeeld fietsers. Niet alleen het verbod is uitgebreid, ook de aandacht voor handhaving op afleiding in het verkeer is sterk gestegen. Dat is anders dan werd gesuggereerd. Het is niet gebleven bij de eerste maand, met resultaat: het aantal boetes voor het gebruik van de mobiele telefoon is gestegen van zo'n 80.000 in 2018 naar ruim 121.000 in 2019, waarvan ruim 21.000 voor telefoongebruik op de fiets, en 168.000 in 2020, waarvan bijna 48.000 voor telefoongebruik op de fiets. Dan kom ik terug op de innovatie waarover ik al eerder sprak: de cameraontwikkeling. Met de ontwikkeling van die camera's door politie en Openbaar Ministerie, die het handheld bellen al dan niet geautomatiseerd kunnen vaststellen, wordt op steeds effectievere en efficiëntere wijze gecontroleerd op afleiding in het verkeer.

Dan de flitspalen. De heer Schonis gaf al aan dat om verkeersovertredingen in de stad tegen te gaan, het goed zou zijn om in de steden te werken met mobiele flitspalen, die na een aantal weken verplaatst kunnen worden. Ik onderstreep het belang daarvan. Momenteel vindt de handhaving plaats met vaste flitspalen. Om dat in de toekomst ook met mobiele flitspalen mogelijk te maken, vindt er op dit moment in Tilburg, Rotterdam en de provincie Noord-Brabant als geheel een pilot plaats met mobiele flitspalen. De uitkomsten daarvan verwachten we in het tweede kwartaal van 2021.

De heer Schonis gaf ook aan dat hij het signaal van gemeentes heeft gekregen dat er veel tijd, namelijk vier maanden, overheen zou gaan voordat een aanvraag voor de plaatsing van de flitspaal in behandeling wordt genomen. Ik heb van het OM begrepen dat de besluitvorming over de aanvraag van vaste flitspalen circa twee weken duurt. Dat is dus niet heel lang. Het duurt wel steeds langer om flitspalen te plaatsen en in de handhaving te krijgen. Daar zijn verschillende redenen voor. Er zijn veel partijen bij betrokken die allemaal weer een lange vergunningstermijn hebben. En ik zeg het maar eerlijk: het aanvragen van een stroomvoorziening kan lang duren, soms wel zes maanden. Ik durf het bijna niet hardop te zeggen in dit moderne land, maar het kan echt lang duren voordat een kabel getrokken kan worden. Het verkrijgen van de benodigde vergunningen en ontheffingen van de wegbeheerders duurt lang en er worden steeds meer eisen ten aanzien van wegfazzettingen gesteld. Er spelen dus allerlei factoren mee die tot vertraging kunnen leiden. We kijken met de betrokken partijen hoe we ervoor kunnen zorgen dat een flitspaal toch zo snel mogelijk kan worden geplaatst.

Voorzitter. De heer Von Martels gaf over de regie van de verkeershandhaving aan dat de provinciale en gemeentelijke wegen het meeste gevaar voor de verkeersveiligheid kennen. Hij vroeg in dat kader welke mogelijkheden mijn collega en ik zien om daar vanuit de rijksoverheid regie op te voeren. Collega Van Nieuwenhuizen heeft die vraag beantwoord voor de verkeersveiligheid in brede zin. Ik zal dat doen op het punt van de verkeershandhaving. Het lastige daaraan is dat het stelsel zo is ingericht

dat de inzet van de politie lokaal wordt bepaald door de lokale driehoek. Daarom wordt erop aangestuurd dat er op lokaal niveau overleg plaatsvindt tussen wegbeheerders, OM en politie en dat er door die partijen goede risicoanalyses worden opgesteld. De inzet van de politie wordt dan mede op basis van die risicoanalyses bepaald. Als dat gebeurt, is dat ook precies de plek waar het moet liggen, want daar kan men dat echt goed bepalen. Hoeveel prioriteit er lokaal is voor de verkeershandhaving is dus een besluit van de lokale driehoek. Daarom is ook gekeken hoe de verkeersveiligheid eerder onderwerp van gesprek kan zijn in de driehoek. Ik kan u verzekeren dat het Openbaar Ministerie en de politie daar permanent aandacht voor vragen. Daarnaast heeft het Kenniswerk SPV een handleiding opgesteld zodat gemeenten verkeersveiligheid makkelijker in de driehoek kunnen agenderen en bespreken.

Voorzitter, dan blok twee over bewustwording en gedrag. De heer Von Martels vroeg wat er wordt gedaan aan bewustwording. Er zijn natuurlijk verschillende manieren om bewustwording te vergroten. Een belangrijk instrument is de pakkans en het gesprek met een agent bij een staandehouding. Daar heb ik al het een en ander over gezegd. Naast de objectieve pakkans is ook de subjectieve pakkans van belang. Dat is de inschatting van de weggebruiker van de kans dat hij of zij bij een overtreding zal worden betrapt. Dat wordt niet alleen bepaald door de objectieve pakkans, maar ook door bijvoorbeeld de berichtgeving in de media, voorlichtingscampagnes, eerdere ervaringen met handhaving en ervaringen van mensen uit de eigen omgeving, zoals kennissen en vrienden. Wanneer bestuurders de subjectieve pakkans groot achten, zullen ze minder snel overtredingen begaan. Daar is de inzet dus ook op gericht. Daarnaast wordt er bij verkeersdelicten die in het strafrecht worden afgedaan, uitgebreid stilgestaan bij de gedraging en het gedrag van de betreffende bestuurder. Een rechter dan wel de officier van justitie, of beiden, confronteert of confronteren de betrokkene met zijn gedrag. Dat kan een heel grote impact hebben. Daarbij wordt ook gekeken naar eerdere gedragingen. Bovendien wordt het strafbare feit geregistreerd in het strafblad.

Een andere manier om bestuurders ...

De voorzitter:

Ik moet u even onderbreken, want dit leidt tot een vraag van de heer Laçin. Hij gaf mij een seintje en volgens mij is dit een natuurlijk moment om 'm er even in te fietsen.

De heer Laçin (SP):

Dat heeft u goed aangevoeld, voorzitter.

Nog even over die subjectieve pakkans. We hebben het vorige week in de eerste termijn gehad over alcoholcontroles. Ik heb toen vanuit mijn eigen ervaring aangegeven dat ik al heel lang geen alcoholcontrole meer heb gezien. Dat kan te maken hebben met het feit dat ik wat ouder word en ik wat minder vaak uitga, maar ik hoor die geluiden ook in het debat en van vrienden van mij die wat jonger zijn. Is de Minister het met mij eens dat het idee dat zo'n alcoholcontrole vaker plaats kan vinden en een overtreder dus vaker gepakt zou kunnen worden, ook helpt bij het verhogen van de subjectieve pakkans? Erkent de Minister dat dat in de afgelopen jaren veel minder is geworden?

De voorzitter:

U moet de microfoon nog even aanzetten.

Minister Grapperhaus:

Excuus.

Ik heb al gezegd dat het aantal staandehoudingen echt aan het toenemen is. Maar wat een lastig punt is – daar hebben we het eerder met elkaar

over gehad – is dat fuiken die worden opgezet, via sociale media vaak aan elkaar worden gecommuniceerd. Dat is een gegeven. Dat is nu eenmaal zo. Om die reden – nou, niet om die reden, maar we kijken wel naar dat soort ontwikkelingen – hebben we het wetsvoorstel verbetering aanpak rijden onder invloed gemaakt, zodat we zo nodig meteen kunnen ingrijpen. Afijn, dat ga ik hier niet allemaal herhalen. U kent de hoofdpunten van dat wetsvoorstel; daar gaat het nu niet zozeer om. Maar daarmee veroorzaken we wel een grotere beïnvloeding van die subjectieve pakkans, want zo gaat het natuurlijk uiteindelijk wel werken. Als je merkt dat de subjectieve pakkans op één punt begint af te nemen omdat mensen denken dat ze via sociale media een grote kans hebben dat ze tijdig een fuik gemeld krijgen of iets dergelijks, dan moet je de subjectieve pakkans op andere punten verhogen. Maar het is sec genomen niet zo – want dat was de slotvraag van de heer Laçin – dat alcoholcontroles als zodanig zijn afgenomen.

De voorzitter:

Ik stel voor dat de Minister doorgaat met de beantwoording.

Minister Grapperhaus:

Voorzitter. Ik wil nog even heel kort iets zeggen over andere manieren om bestuurders bewust te maken van hun gedrag, zoals waarschuwingen van in-carsystemen en de inzet van allerlei campagnes. Ik weet dat de collega van Infrastructuur en Waterstaat ook naar dat soort mogelijkheden kijkt. Dan kom ik op het punt van de brief bij ernstige overtredingen. Ik begrijp de gedachte achter het voorstel heel goed, maar u hebt in mijn reactie kunnen lezen dat ik hier echt grote twijfel bij heb en die heb ik nog steeds. Bij ernstige overtredingen, die mevrouw Postma vorige week signaleerde, zoals rijden onder invloed en veel te hard rijden, is er al persoonlijke aandacht en bewustwording. Ernstig gedrag wordt namelijk afgedaan in het strafrecht. Daar word je geconfronteerd met de rechter en de officier van justitie. Daar zei ik net al het nodige over. Die gaan je echt op dat gedrag aanspreken. In het strafrecht staat bewustwording van de dader ook op een heel belangrijke plek.

Bij lichtere overtredingen, waarbij vanuit het CJIB een boete verstuurd wordt, heb ik ten eerste mijn twijfels over de effectiviteit van het versturen van een extra brief. De vraag is hoeveel zo'n brief kan bijdragen. Mijn andere twijfel ligt op het terrein van de doelmatigheid. Het versturen van zo'n brief kost meer tijd en levert ook meer kosten op. Het gaat bij Wahv-boetes om zeer grote volumes. Dat gebeurt nu efficiënt door het CJIB. Het versturen van zo'n brief betekent een groot volume aan extra brieven en het vraagt ook om een aanpassing van de ICT-werkprocessen. Die kosten moeten uit mijn eigen middelen gedekt worden of worden opgeteld bij de administratiekosten die aan de overtreder doorberekend worden. Maar als het om lichte overtredingen gaat, zouden we juist afdoen aan datgene waar we op grond van het regeerakkoord uitvoering aan geven. En om het nou uit de eigen middelen te doen ... Dan zeg ik: nee, laten we die nou besteden aan de verdere innovatie van bijvoorbeeld digitale opsporingsmiddelen en dergelijke zaken. Nogmaals, bij ernstige overtredingen staat bewustwording centraal in het proces bij de rechter en de officier van justitie. Nou, «staat centraal» is misschien iets overdreven, maar het heeft wel een centrale rol.

Voorzitter. Dan social media en gevaarlijk rijgedrag. De heer Laçin en mevrouw Postma hebben gevraagd naar de mogelijkheid om beelden van verkeersovertredingen actief te verwijderen van social media. Ik heb al eerder in de schriftelijke beantwoording van Kamervragen aangegeven dat socialmediaplatforms alleen kunnen worden gedwongen om content te verwijderen als het gaat om illegale of onrechtmatige content. Dan gaat het bijvoorbeeld om kinderporno of hate speech. Daar zet ik mij hard voor in en daarover ben ik ook voortdurend in gesprek met die platforms. Ik

kan u zeggen dat dat al een behoorlijk stevige strijd is om voor elkaar te krijgen. Bij beelden van een verkeersovertreding gaat het niet om illegale of onrechtmatige content. Ook is aan de hand van die beelden lang niet altijd duidelijk of er sprake is van bijvoorbeeld opruiing. Er bestaat daarom niet een juridische grond om socialmediaplatforms te dwingen om die beelden te verwijderen.

Nederland is wel samen met andere EU-lidstaten in gesprek met de Europese Commissie over de Digital Services Act, waarbij ook wordt gekeken naar aanvullende verplichtingen die aan grote onlineplatforms en providers gesteld kunnen worden ten aanzien van bepaalde soorten content. Zo zal er bijvoorbeeld een verplichting komen om illegale en onrechtmatige content zo snel mogelijk ontoegankelijk te maken. Ik vind het niet voor de hand liggen om specifiek voor beelden van verkeersovertredingen en dergelijke een juridische grond te creëren. We moeten echt in bredere zin kijken naar de aanpak van onwenselijke onlinecontent. Waar we nu mee bezig zijn in EU-verband is onrechtmatige content. Denk aan kinderporno en terroristische onlinecontent. Dat heeft echt de prioriteit. Je zou kunnen kijken of je nog een andere categorie kunt maken, zoals onwenselijke content. Maar dat moet echt in Europees verband; laat ik dat benadrukken. Maar goed, het moet wel altijd gaan om de aanpak van strafbare feiten, want anders krijgen we een tegendiscussie over dat de overheid probeert te censureren. We moeten dat niet nu al heel zwaar opnemen, maar dat zou zonde zijn van de discussie over zaken waarvan we zeggen: die moeten van het internet, want die zijn onrechtmatig. Voorzitter. Dan het voorbeeld van het Engelse initiatief, van de Engelse politie. Dat heet Operation Snap. Getuigen van verkeersovertredingen worden aangespoord om de beelden die ze gemaakt hebben, met de politie te delen. Dat kan in Nederland ook. De filmer moet zelf de originele beelden afstaan en een verklaring afleggen. Ook bij het insturen van de beelden is veel onderzoekscapaciteit van de politie nodig om tot een zaak te kunnen komen. Bovendien zitten er veel haken en ogen aan opsporing op basis van beelden, want op basis van beelden is de context van een overtreding vaak niet duidelijk en het is ook moeilijk te achterhalen wie het voertuig bestuurde. Daardoor is het in veel gevallen niet mogelijk om een sanctie op te leggen. Ik betwijfel dus of het effectief zal zijn om burgers aan te sporen om meer videobeelden van verkeersovertredingen met de politie te delen. Dat kost naar verwachting veel politiecapaciteit en het is echt nog maar de vraag wat het oplevert.

Voorzitter. Dan de maatregelen op het punt van rijden onder invloed. Daar hadden we het al heel even over naar aanleiding van een interruptie van de heer Laçin. We hebben vorige week gesproken over rijden onder invloed en over het aantal alcoholcontroles. Het levert een groot risico op voor de verkeersveiligheid; laat ik dat nog eens apart hier benadrukken. Het strafmaximum voor rijden onder invloed is per 1 januari 2020 verhoogd van drie maanden naar een jaar. Ik noemde net al dat ik werk aan het wetsvoorstel verbetering aanpak rijden onder invloed en aan een wetsvoorstel om de alcoholmeter landelijk in te voeren. Dat is vorige week kort aan de orde gekomen. In reactie daarop wil ik voor de volledigheid aangeven dat de pilot met de alcoholmeter is afgerond. De inzet van de alcoholmeter wordt in de beide pilotregio's op vrijwillige basis gecontinueerd. Dat doen we in afwachting van het wetsvoorstel, waarmee de landelijke invoering mogelijk wordt.

We hebben het al even gehad over alcoholcontroles. Ik heb het probleem van social media al aangegeven. Dat ga ik niet herhalen, maar dat is wel een ding dat we onder ogen moeten zien. Daarom moeten we ook meer kijken naar individuele flexibele controles en moeten we langs een andere weg de subjectieve pakkans verhogen.

Voorzitter. Dan de buitenlandse boetes. De heer Van Aalst heeft aangegeven dat het hem dwarszit dat Nederlandse automobilisten de boetes die ze in het buitenland opdoen wel moeten betalen, in tegenstelling tot

buitenlandse bestuurders die hier een overtreding begaan. Dat gevoel deel ik als Nederlandse automobilist, zou ik bijna zeggen, maar vooral als Minister in de afgelopen drieënhalf jaar niet met hem. In Nederland staat in principe voorop dat als je je verkeerd gedraagt, je bestraft wordt. Voor verkeersgevaarlijk gedrag is in Nederland geen plaats op de wegen en dat geldt ook als je uit het buitenland komt en hier te gast bent. Ik wil best naar het land gaan waar de meeste boetes openstaan om die persoonlijk te innen, maar ik weet niet of dat een heel romantische reis gaat worden, zoals de heer Van Aalst voorstelde. Dan heb je achter je auto met just married erop niet zozeer blikjes hangen, maar allemaal acceptgirootjes, zoals vroeger het geval was, of iets dergelijks. Maar ik snap wel waar het gevoel vandaan komt. Het voelt ook niet goed als dat gebeurt. We doen daar echt van alles aan.

Ik heb even getwijfeld of ik de brief vanmorgen zou uitsturen, want ik kreeg de gegevens pas gisteravond. Op het gevaar af dat u zou zeggen «waarom krijgen we die zo laat», heb ik hem toch gestuurd. Dat komt omdat het gisteren pas binnenkwam. 81% van de boetes aan buitenlandse bestuurders wordt na de eerste aanschrijving of herinnering van het CJIB betaald. Dat is dus acht op de tien, 8,1 op de 10 buitenlandse verkeers-overtreders betaalt gewoon netjes zijn of haar boete. Dat cijfer is consistent met voorgaande jaren en wijkt ook niet veel af van het totale percentage Wahv-boetes dat voor de inzet van dwangmiddelen wordt betaald. Uit het onderzoek van het WODC is gebleken dat dat percentage iets hoger ligt, namelijk op 84%. Als een buitenlandse chauffeur zijn boete niet betaalt, staan voor ons juridisch geen dwangmiddelen open. Daarom dragen wij die boetes over aan het land van herkomst. Het is dan aan dat land om de betaling af te dwingen. Een deel van die boetes, van de 19% die nog niet betaald was, wordt vervolgens weer betaald. Uiteindelijk ligt het totale percentage van boetes aan buitenlandse bestuurders dat hetzij door onze eigen incasso, hetzij via het buitenland wordt betaald dus boven die 81%.

Voorzitter. Ik meen dat ik op alle punten gereageerd heb. Ik blijf natuurlijk nadenken over de suggesties van de heer Van Aalst voor mijn huwelijksreis.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Van Aalst gaf mij al een seintje. Ik ben wat soepeler in het aantal interrupties gezien de tijd, maar houd het kort.

De heer Van Aalst (PVV):

Fijn, voorzitter.

Over dit punt, de inning van boetes in het buitenland, heb ik al drie jaar lang meerdere moties ingediend, die ook zijn aangenomen. Ik krijg een beetje een Hans Klok-gevoel. Als ik vroeger een slecht rapport had met slechte cijfers, kwam ik ook met een gemiddelde van een 8 thuis en zei ik: kijk eens, heb ik het niet fantastisch gedaan? Dat is nou precies waar het al vier jaar lang aan schort bij deze Minister. De percentages in bepaalde landen liggen gewoon hartstikke laag. Het is leuk dat we alles binnenhalen uit Duitsland. Maar als we in Frankrijk geen geld ophalen, dan lijkt 81% hartstikke leuk, maar dan is dat niet het beeld van hoe de wereld eruitziet. Dat irriteert mij een beetje. We zouden dit overleg gisteren al hebben, dus die brief had er allang moeten zijn. Vandaag kwam die brief en zegt de Minister: kijk mij eens goed zijn, want ik heb een brief ingediend. Nee, ik zie dat niet zo positief. Ik wil gewoon een eerlijk beeld, een eerlijk overzicht van wat er nu opgehaald is en wat niet. Ik hoor daar ook graag het verhaal bij van al die gemeentes die nog miljoenen open hebben staan aan parkeerboetes die niet geïnd kunnen worden, want dat vertelt de Minister er niet bij. Het is leuk dat hij het ene deel van het verhaal vertelt, maar ik wil geen Hans Klok-verhaal. Ik wil het hele verhaal van deze Minister. Is hij bereid om een overzicht te sturen van al die getallen?

De voorzitter:

Akkoord. Eigenlijk gaat u hiermee al een beetje uw tweede termijn in, maar we maken er nu een interruptie van.

Minister Grapperhaus:

Dat vind ik niet zo'n probleem; dat begrijp ik best.

Dit gaat over verkeersboetes. We hebben het er vaker over gehad dat het ten aanzien van parkeerboetes anders ligt. Overigens hebben parkeerboetes heel vaak, zo niet voor het overgrote deel, te maken met lokale overheden.

Wat betreft verkeersovertredingen: in de brief die ik u heb gestuurd, staat niet een uitsplitsing op het punt van nationaliteit. Maar ik heb Frankrijk nota bene wel genoemd in de brief, mede naar aanleiding van eerdere zorgen die de heer Van Aalst daarover had. Ik heb medio vorig jaar een brief gestuurd naar mijn collega-ministers in Frankrijk – en laten we eerlijk zijn: ook Engeland – met het verzoek om gezamenlijk te kijken naar de mogelijkheden om het betaalgedrag op basis van aanschrijvingen vanuit Nederland te verbeteren. Een paar weken geleden kreeg ik een brief van de Franse Minister van Binnenlandse Zaken. Die heeft mijn verzoek doorgegeven aan ANTAI. Dat is de Franse uitvoeringsorganisatie, een beetje het Franse CJIB. Van mijn Engelse collega heb ik helaas nog geen reactie mogen ontvangen. Door de definitieve brexit heeft dat verzoek ook een wat andere status gekregen, want het Verenigd Koninkrijk neemt geen deel meer aan de Europese verdragen. Daardoor kunnen adresgegevens van kentekenhouders niet meer geautomatiseerd worden uitgewisseld in het kader van de CBE-richtlijn. In ieder geval heb ik daar aandacht voor. Ik blijf achter mijn Franse collega aan zitten op dit punt, uiteraard binnen de grenzen van moraal en fatsoen, om te kijken of we dat percentage nog hoger kunnen krijgen dan het nu toch al ligt.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan ga ik door met de beantwoording van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Aan u het woord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik ga er even goed voor zitten, want ook voor mij is dit het laatste debat met deze commissie, dus dat is toch wel bijzonder. Ik vind het eigenlijk wel mooi dat dat over verkeersveiligheid gaat, want ik heb het zelf ook als topprioriteit aangegeven aan het begin van deze periode. Ik vind het ook wel mooi om deze periode met deze Kamer juist met dit onderwerp af te sluiten.

Ik wil ook graag beginnen met de complimenten in de richting van mevrouw Postma en haar ondersteuning, niet alleen de persoon die naast haar zit, maar ook iemand die vanwege corona niet in deze zaal kan zijn, heb ik begrepen, maar die er ook hard aan heeft gewerkt. Complimenten voor iedereen. Ik kan me nog herinneren dat ik kennismakte met mevrouw Postma en dat zij wel uitstraalde dat zij van plan was om snoeihard te gaan werken. Zij zei er toen al meteen bij dat verkeersveiligheid haar prioriteit zou worden. Ik denk dat zij met deze nota, maar ook breder, echt heeft laten zien dat zij dat heeft waargemaakt. Dat is hartstikke mooi. Complimenten en heel veel dank daarvoor.

Het is al door meerdere leden besproken: het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. We hebben met elkaar ontzettend veel in gang gezet in de afgelopen periode. Er is 500 miljoen beschikbaar gesteld door het Rijk en dat wordt aangevuld door de gemeenten en de provincies. We zijn aan de slag geweest met de veilige berm. We hebben gedragscampagnes, eigenlijk alle onderwerpen die u in uw nota nog een stapje verder probeert te brengen.

Er waren nog wat vragen over hoe het zit met het actieplan dat bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid hoort. Daarover wordt u nader

geïnfomeerd. Ik kan alvast melden dat er al zoveel zover in realisatie is van het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid, dus wat wij als Rijk daarbinnen doen, of zelfs al is afgerond, dat wij nu aan het werk zijn met de opvolger van het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid. Voor het AO Verkeersveiligheid, dat later dit jaar komt, zal ik u daarover informeren. Daar worden dus goede vorderingen gemaakt, ook met behulp van het kennisnetwerk SPV dat collega Grapperhaus ook al even noemde.

Ik heb afgelopen jaar, ondanks corona, toch heel veel mooie initiatieven gezien, in allerlei gemeenten en provincies, op scholen, in wijken. Op alle mogelijke manieren wordt er ook hard gewerkt aan hun eigen variant op het actieplan verkeersveiligheid. Niet in de laatste plaats is dat ook te merken bij alle subsidieaanvragen die we hebben kunnen honoreren. Dat was bijna het dubbele van wat wij hadden bedacht in de infrastructuur. Daarbij gaat het om vrijliggende fietspaden, rotondes et cetera.

Dan misschien nog even wat meer over de campagnes, waarover vragen zijn gesteld door de heren Laçin en Schonis. Wat kosten die campagnes nou eigenlijk en wat leveren ze op? Jaarlijks reserveer ik zo'n 2,4 miljoen euro voor die campagnes. Dat is dus helemaal niet een idioot, exorbitant bedrag. Daar doen we dan de campagnes voor fietsverlichting, snelheid, alcohol en afleiding van. Per thema is er dan een toolkit, een gereedschapskist, zoals we dat noemen, voor alle campagnepartners. We hebben een hele brede verkeersveiligheidsalliantie, die lokaal dezelfde campagne kan voeren. MONO is daarbinnen de nieuwste loot, zoals u weet, of het nieuwe merk. Daar gaat ruim een miljoen van het budget naartoe. Dat doen we om die maatschappelijke norm te stellen, waar mevrouw Postma het ook over had, en om het ook duidelijk te maken. Het is altijd een samenspel met fysieke maatregelen, wet- en regelgeving en handhaving. Daarmee vergroot je ook het draagvlak.

Er werd ook gevraagd wat precies het effect is van die campagnes. Bob is een langjarige campagne, waar al heel veel analyses op gedaan zijn. Mevrouw Postma was daar heel enthousiast over, net als u allemaal. Dat is een campagne die echt haar nut heeft bewezen. We hebben het afgelopen jaar heel veel campagnes op een laag pitje gezet, omdat alles bij de rijksoverheid was gericht op de coronacampagnes. Allerlei andere campagnes, ook van andere ministeries hebben ruimte ingeleverd in de media om die coronacampagnes te kunnen doen. Wat dat betreft is het echt een transitiejaar. We hebben er wel voor gekozen om de bob-borden weer te plaatsen, maar we hebben bij de rijkswegen echt voorrang gegeven aan «Mijd drukte» en andere coronamaatregelen.

We weten wel dat het percentage mensen dat MONO kent, is gestegen van 78% naar 83%. Het aantal mensen dat aangeeft zich ook echt verantwoordelijk te voelen om MONO te rijden, is gestegen van 81% naar 86%. Als je dat vergelijkt met de bob-campagne, daar zitten we inmiddels op 99% van de mensen in Nederland die weet dat bob staat voor iemand die nuchter blijft, die niet gedronken heeft. We hebben dus nog wat te gaan. Aan de andere kant, als je kijkt hoe kortgeleden het is geïntroduceerd en hoe weinig we er relatief aan hebben kunnen doen, het afgelopen jaar, door corona, dan denk ik dat we toch echt wel op de goede weg bezig zijn.

TeamAlert is onlangs gestart met de campagne over lachgas. We zien dat dat een zeer verwerpelijk nieuw fenomeen is, dat tot allerlei ongevallen leidt. Ik hoop ook dat onder jongeren beter voor het voetlicht wordt gebracht dat het niet alleen om alcohol gaat, maar ook om drugs en zeker lachgas, en dat dat absoluut niet samengaat met deelname aan het verkeer.

Dan nog over de intelligente snelheidsbegrenzer. Dan heb je het echt over een probleemgroep, die niet alleen de grenzen opzoekt maar daar ook overheen gaat. Uit een eerder onderzoek naar het snelheidsslot bleek wel dat het systeem ook te omzeilen is. Je weet dan ook weer niet hoe juist deze groep zou omgaan met zo'n harde begrenzer. Gaan ze bijvoorbeeld

overal juist plankgas geven of ander risicovol gedrag vertonen? Wij zijn wat huiverig voor deze groep. In de expertgroep zijn we met het CBR, SWOV, politie, reclassering, het Ministerie van collega Grapperhaus en het Fonds Slachtofferhulp samen aan het bekijken wat we het beste zouden kunnen doen om juist ook die zware overtreders aan te pakken. Ik zeg graag toe aan mevrouw Postma dat we daar zeker ook technische oplossingen in zullen meenemen. De bedoeling is om u ergens in het midden van het jaar, dus in de zomer, te informeren over de uitkomsten van die expertgroep.

Dan is er nog wat gezegd over waar Nederland nu staat qua verkeersveiligheid op de Europese ranglijst. De Nederlandse wegen behoren nog steeds tot de meest veilige in Europa. Het risico om in Nederland verkeersslachtoffer te worden is toch echt nog behoorlijk lager dan het Europees gemiddelde. Dat heb ik overigens niet zelf geconcludeerd, of het ministerie, maar dat concludeert de Europese Raad voor de Verkeersveiligheid. Deze constateert ook dat de daling van het aantal slachtoffers de afgelopen negen jaar achterblijft; dat is ook een feit. Andere lidstaten staan er dan beter voor, maar dan heb je ook te maken met de wet van de remmende voorsprong: wij hebben al heel veel gedaan en andere landen beginnen net, dus die boeken dan relatief veel winst. Dat is een beetje vergelijkbaar met het verwijt dat ik van iemand kreeg dat wij in coronatijd toch weinig nieuwe mensen op de fiets hadden gekregen. Toen dacht ik: ja, noem mij een Nederlander die nog geen fiets heeft of die niet kan fietsen. Dat kun je ook niet vergelijken met andere landen waar ze nog nauwelijks een fietscultuur hebben.

We zijn met het strategisch plan wel degelijk heel hard bezig met de nieuwe problemen die we zien met afleiding in het verkeer. Daarom ook dat verbod op het appen op de fiets en al dat soort zaken; MONO-zakelijk niet te vergeten. Ik vind het nog steeds een stuitende uitkomst dat 15% van de werkgevers van werknemers durft te vragen om niet alleen tijdens de rit berichtjes te lezen maar er ook nog op te antwoorden. De campagne die we daarvoor hadden, is ook een beetje stilgevallen vanwege corona, maar we gaan proberen om die nu weer goed op te pakken.

De heer Laçin heeft nog aandacht gevraagd voor de verkeerslessen op middelbare scholen. Gemeenten en provincies zijn samen met de scholen primair verantwoordelijk voor de verkeerseducatie. Onlangs was er een quickscan van de stand van zaken bij verkeerseducatie, mooi ambtelijk jargon. Daar kwam uit dat gemeenten en provincies over het algemeen best tevreden zijn over wat middelbare scholen doen. Ik heb zelf op verschillende plekken in het land mogen zien dat er best heel veel aan gedaan wordt, per niveau van de klassen, van leuke poppentheatervoorstellingen voor de kleintjes tot rappers die het uitleggen voor de hoogste klassen. Ik vind het belangrijk, dat deel ik met de heer Laçin, dat we die aandacht niet laten verslappen. Met het Ministerie van OCW kijken we ook voor de basisscholen naar een veilige schoolomgeving, veilige routes, en daarbij moeten we dit ook niet uit het oog verliezen. Ik vind het ook belangrijk om TeamAlert daarbij goed te laten aanhaken. Bij de campagnes waarover we het net hadden, tegen drugs in het verkeer, hebben de heren Dijkstra en Van Aalst gevraagd om breder onderzoek en daar komen binnenkort de resultaten van. Het is belangrijk om iedereen daarbij betrokken te houden. Dat zullen we ook graag doen.

Dan heeft de heer Schonis nog gevraagd naar de rij- en rusttijden en de naleving daarvan. Dat is een beetje een vreemde eend in de bijt, want dat staat niet in de initiatiefnota van mevrouw Postma. We zijn een beetje coulant, dus ik dacht: ach, we beantwoorden die vraag maar gewoon. De heer Schonis maakte zich zorgen over de vermoeidheid bij chauffeurs, nu het door de coronamaatregelen lastiger is om te rusten. Laat ik vooropstellen dat wij alle moeite doen, ook in contacten met bijvoorbeeld de tankstations enzovoorts, om te zorgen dat zij gewoon openblijven. Chauffeurs moeten ook de cabine uit kunnen om de benen te strekken en

het sanitair te gebruiken, want het is belangrijk om dan weer fris achter het stuur te kunnen gaan. Daarover hebben we contact met de koepels van de werkgevers, maar ook met de vakbonden, om binnen de huidige omstandigheden het maximale te doen om het voor chauffeurs zo goed mogelijk werkbaar te houden.

Daarnaast controleert de ILT ook gewoon op de rij- en rusttijden. De inspectie is aan het werk om op korte termijn ook strenger te kunnen handhaven. Daar heb je dan weer zo'n mooie technische innovatie. Het gaat niet alleen om de situatie van de rit van dat moment, maar bij wegcontroles kunnen ze ook overtredingen gaan beboeten die verder terug in de tijd liggen. Het gaat dan niet alleen om heterdaad op dat moment, maar ze kunnen dat echt even verder uitlezen, zodat je ook kunt constateren hoe het de dagen daarvoor is gegaan. Daardoor wordt de pakkans ook weer groter, dus dat helpt ook om de chauffeurs niet over het randje te duwen qua werktijden.

Dat sluit ook mooi aan bij de vraag van de heer Schonis over nieuwe systemen in de auto's, ADAS et cetera. Heel veel nieuwere auto's hebben al allerlei veiligheidssystemen en vanaf 2022 wordt ook weer een nieuwe groep van die systemen verplicht. Ik verwacht daar echt positieve effecten van op de verkeersveiligheid. We hebben wel geconstateerd dat heel veel mensen die systemen hebben, maar ze vervolgens niet gebruiken. Dat kan twee redenen hebben. Er zijn natuurlijk mensen die denken «ach, dat inparkeren, dat doe ik zelf veel beter» en dat systeem daarom uitzetten. Nou is dat bij dat inparkeren meestal niet zo heel dramatisch, maar bij allerlei andere voorzieningen is het soms ook onwetendheid. We zijn daarom in goed overleg met de sector, de BOVAG, de RAI en de ANWB om te kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat mensen die een nieuwe of een tweedehands auto kopen, goede uitleg krijgen over de veiligheidssystemen in hun auto. We werken aan een campagne en de lancering daarvan staat gepland voor aanstaande juni. Het zit 'm in hele kleine dingetjes. Zo heeft bijvoorbeeld ieder systeem weer zijn eigen benamingen. Daarom hebben we samen met de ANWB, Euro NCAP, BOVAG en RAI een woordenboekje gemaakt, zodat iedereen dezelfde terminologie gaat hanteren. Dan blijft het misschien wat makkelijker bij mensen hangen.

De heer Von Martels vroeg naar de juridische basis voor het gebruik van beelden van Rijkswaterstaat voor de handhaving. Als het over juridische zaken gaat, kijk ik natuurlijk altijd direct naar collega Grapperhaus. Maar als het gaat over de taakopvatting van de boa's en de weginspecteur vind ik het toch wel belangrijk om hier toch ook even te noemen dat er echt wel een onderscheid is tussen de weginspecteur en de boa, die per definitie de hele dag boa is. Ik heb daar ook met onze weginspecteurs over gesproken. U moet zich verder realiseren dat een deel van de weginspecteurs helemaal geen boa wil worden, want de weginspecteur voelt zich een gastheer op de weg en is er vooral om service te verlenen en om mensen te helpen die met pech of door een ongeval zijn gestrand. Ze zorgen ervoor dat gevaarlijke voorwerpen of dieren van de weg worden gehaald. Ze zijn er dus echt voor die soort veiligheid en dat is toch echt een andere taak dan dat je mensen moet bekeuren en ergens op moet aanspreken.

We kijken er zorgvuldig naar. Diegenen die overigens wel boa zijn geworden, doen dat vol enthousiasme. Daar kijken we natuurlijk ook wel naar, bijvoorbeeld om te bedenken wat zij kunnen doen aan de problematiek van de rode kruisen. Wat kan er worden gedaan met de camera-beelden in de auto? Zij kunnen zich gewoon richten op de situatie die ze aan het beveiligen zijn, want als de camera ondertussen gewoon aanstaat, dan kunnen die types die denken dat ze onder een rood kruis door kunnen rijden, naderhand, wanneer de rust is weergekeerd, op de bon worden geslingerd. Ik zal er niet te veel over in detail treden, want u wordt daar nog over geïnformeerd. Ik heb de afgelopen weken twee sessies gehad,

een keer met experts en een keer met mensen van politie en brandweer, ambulancepersoneel, inspecteurs en mensen van de ANWB. Dat zijn allemaal mensen die over zichzelf zeggen dat ze op de vluchtstrook leven. Wat die mensen allemaal meemaken, is werkelijk ongekend. We moeten daar echt iets mee en daarom zijn we met alle experts aan het kijken wat we kunnen doen om nog meer bij mensen tussen de oren te krijgen dat ze het echt niet moeten doen.

Ik wil één voorbeeld noemen, omdat dat bij mij heel erg is blijven hangen. In de sessie met de ervaringsdeskundigen zat een van onze inspecteurs. Die had gewoon dienst en moest nog tijdens de sessie in actie komen. Hij kwam daarna weer terug in die sessie en zei: ik heb meteen een voorbeeld. Hij stond een eindje voor een tunnel om een pechgeval te beveiligen en hij zag daar mensen om hem heen rijden, die dachten: o, dit was het. Die reden daardoor massaal onder een rood kruis door. Maar wat die mensen niet wisten, was dat er in de tunnel ook een pechgeval was, dat door een van zijn collega's werd beveiligd. Dat is typisch zo'n voorbeeld waarmee je mensen kunt laten zien dat ze erop moeten vertrouwen dat zo'n rood kruis er nooit voor niks staat.

Ik zie de heer Van Aalst reageren en ik denk dat ik gelijk heb als ik zeg dat hij het nu over de spitsstroken wil hebben, want die combinatie is ons ook een doorn in het oog. Dat is dan ook iets waar we naar kijken. Samen met de SWOV ben ik aan het kijken hoe we de uitfasering van de spitsstroken, iets waar de heer Van Aalst al zo lang om vraagt, op een goede manier kunnen doen. Dat is inderdaad een bron van ellende. Ik dwaal een beetje af naar de details, voorzitter, maar dat heeft met mijn enthousiasme te maken!

De heer Von Martels heeft gevraagd hoe we rijksregie kunnen voeren op de provinciale wegen. Dat hebben we vooral proberen te doen door iedere gemeente te vragen een risicoanalyse te maken. We stellen de financiële middelen uit de subsidieregeling namelijk ook risicogestuurd beschikbaar. Ik heb gezien de ingediende projecten, eerlijk gezegd, geen enkele reden om eraan te twijfelen dat gemeenten, provincies en overigens in toenemende mate ook waterschappen hiermee echt serieus aan de slag zijn gegaan. Waterschappen hebben maar weinig wegen, maar doen wel goed mee en willen net als gemeenten en provincies tot goede verbeteringen komen.

Voorzitter, dat waren, dacht ik, de vragen aan deze adviseur.

De voorzitter:

Dank u wel. Anders kunnen we daar in tweede termijn nog even aandacht voor vragen.

We zijn nu toe aan de tweede termijn. De spreektijden zijn gecommuniceerd met de verschillende partijen. Ik zie staan dat de PVV nog drie minuten heeft, de VVD vier, GroenLinks twee, het CDA drie, D66 drie en de SP twee. We beginnen met de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik begin met een tip, die ik helaas niet meer via een interruptie bij de Minister van IenW kon laten landen. Het gaat om het ADA-systeem. We weten allemaal heel goed – de Minister stipte dat al een beetje aan – dat het de bedoeling is dat we dat gebruiken. Volgens mij hebben we bij verkeersveiligheid heel vaak geconstateerd dat de chauffeurs van de bewindspersonen en de bestuurders zeiden: het zit er allemaal wel op, maar we gebruiken het niet. Misschien is het dus wel een goede tip aan de bewindspersonen te zorgen dat die chauffeurs er ook klaar voor zijn.

Voorzitter. Vandaag ronden we het debat af over de initiatiefnota van mevrouw Postma. Ik wil haar en haar medewerkers bedanken dat zij het initiatief hebben genomen om verkeersveiligheid weer op de agenda te zetten. Verder dank voor de beantwoording van onze vragen.

Voorzitter, voordat u denkt «wat is die PVV toch opeens positief», we hebben natuurlijk nog wel wat kritiekpunten. Ik begon er vorige week mee, want het gevoel dat blijft hangen, is toch een beetje: «Ja, het is een goed initiatief. Er zitten voor ons wat foute dingen in, maar wat levert deze initiatiefnota nu aan extra's op in vergelijking met de maatregelen die nu al door beide Ministers geleverd worden?». Met name de maatregelen die wij vorige week noemden, de maatregelen die het CDA vorige week heel hard in de krant riep, zien wij niet terug in de initiatiefnota. Ik bedoel dan het keihard aanpakken van verkeersshuften. Dat doen we volgens mij niet met flitspalen. Die flitspalen raken de gewone man en niet de verkeersshuften. Die mobiele flitspalen lijken meer bedoeld om de staatskas te vullen dan om de verkeersshuften aan te pakken.

Voorzitter. Dan kom ik bij de boetes die nog openstaan in het buitenland. Ik zei het al: ik verkocht vroeger mijn onvoldoendes thuis ook door mijn gemiddelde te noemen in plaats van de cijfers voor de verschillende vakken. Dat is ook een beetje wat de Minister vandaag doet en dat vind ik jammer, want het geeft geen goed beeld. Ik kom daar zo ook met een motie over.

Voorzitter. Wij zien helemaal niets in het inbouwen van snelheidsbegrenzers in auto's. Het kan mogelijk ook voor gevaarlijke situaties zorgen, maar los daarvan, moet de overheid zich gewoon niet bemoeien met ons gaspedaal. En ook daarover zal ik dadelijk een motie indienen.

Voorzitter. Wij constateren helaas dat we toch wat meer vaart moeten zetten achter innen van de openstaande boetes en dat we de burgers moeten beschermen tegen de flitspaalliefde van de overheid en, helaas, ook van het CDA. Dat brengt mij tot de volgende twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het innen van openstaande buitenlandse boetes nog steeds ondermaats is;

constaterende dat de Kamer niet volgens afspraak is geïnformeerd;

verzoekt de regering de openstaande verkeersboetes in het buitenland te gaan innen en dit voor eind 2021 te hebben gerealiseerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 5 (35 591).

De heer **Van Aalst** (PVV):

Voorzitter, de tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat flitspalen een beperkte invloed hebben op de verkeersveiligheid;

van mening dat de automobilist geen melkkoe is en de automobilist baas is in eigen auto;

verzoekt de regering geen extra mobiele flitspalen in te zetten of auto's te voorzien van snelheidsbegrenzers,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 6 (35 591).

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Dijkstra. Hij spreekt namens de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik dank de initiatiefnemer en de Ministers voor de beantwoording.

Het is goed dat wij hier in de tweede termijn met vijf partijen zitten. Fijn ook dat we dit nog deze periode kunnen afronden, want anders hadden we een ander overleg gehad. Deze partijen geven aan, misschien wel net als de andere, dat ze verkeersveiligheid belangrijk vinden. Inderdaad, het was voor meerdere mensen hier aan tafel een speerpunt. De Minister noemde dat zelf ook al en het is dan ook fijn dat de cirkel wat dat betreft rond is. Het is immers ons laatste overleg.

Vandaag zag ik op teletekst – de heer Grapperhaus refereerde er ook aan – iets over het aantal boetes. Op zich is het een goed teken dat er in het afgelopen jaar minder boetes zijn uitgedeeld. Dat is een goed teken, want dat betekent in mijn ogen dat meer mensen zich aan de regels houden.

Maar er was natuurlijk ook minder verkeer. Verder valt mij op dat 80% van deze boetes snelheidsgerelateerd is, terwijl dat percentage in de ongevalstatistiek aanzienlijk lager ligt. Er is dus nog wel wat te doen.

Het is goed om te horen dat het aantal staandehoudingen is toegenomen van 80.000 tot ruim 168.000. De fiets is daar nu gelukkig ook onderdeel van, want het gaat niet alleen om de verkeershufters in de auto op de snelweg, maar juist ook om de fietsers in de stad, zonder licht en onder invloed van drugs en dergelijke. Maar daar hebben we het de vorige keer al over gehad. Het aantal staandehoudingen gaat ook licht omhoog, maar dat is een goed teken. Ik merkte de vorige keer ook al op dat ik enthousiast ben over de snelle Audi's die nu echt zichtbaar zijn op de snelweg. Dat is een goede ontwikkeling, tenzij je natuurlijk zelf een keer wordt aangehouden. Maar dat valt in mijn geval gelukkig mee!

Over alle zeven punten van het CDA hebben we het de vorige keer gehad. Wat de Minister van IenW over die intelligente snelheidsbegrenzer zegt, is terecht, maar daar is volgens mij ook nog meer onderzoek voor nodig. Wij zijn als VVD niet zo'n voorstander van allerlei kastjes en dergelijke in je auto. En ook of het daadwerkelijk effect heeft op de hufters die je wil aanpakken, is de vraag. We vragen ons namelijk af in hoeverre het effect heeft op mensen die de normen toch al wat anders nemen dan u en ik. Hetzelfde geldt eigenlijk ook voor de campagnes en de brief.

Gelukkig gebeurt er al veel. Daar hebben we het de vorige keer ook over gehad. Ik ben blij dat Minister Grapperhaus vrijdag dat advies over die

verkeersboetes op de valreep naar de Kamer heeft gestuurd. Het kwam echt om vijf over twaalf binnen, want de Kamer kan het niet meer behandelen. Maar het was echt een wens van de VVD in het regeerakkoord om het aantal kleine boetes omlaag te brengen. Dat zijn er echt veel, hè, want het merendeel betreft kleine overtredingen. Wij willen dat de verkeershuffers en de ernstige overtredingen bestraft kunnen worden en het is fijn dat de nieuwe Kamer daar nu een besluit over kan nemen. Een goed punt vind ik dat niet alle adviezen zijn overgenomen, want ik begrijp de onderbouwing daarvan van de Minister. Ik heb het gelezen en een heel fijn punt vond ik dat er weer zo'n grens komt bij de 130. Dat wil zeggen dat je tot en met 133 nog even geen boete krijgt, maar vanaf 134 wel. Dat is iets wat er, toen we de snelheid verhoogden, mis is gegaan. We corrigeren dat nu en dat is goed, want dat is inherent aan de rest van de boetes. Die hele kleine marge is toch wel heel zonde en die heb je gewoon nodig. Ik las dat het een bekeuringvrije voet heet. Voorzitter. Ik ga afronden. De buitenlandse rijders zijn al benoemd. Die moeten we ook kunnen beboeten.

Dan heb ik een vraag over de brief aan Minister Grapperhaus. Er zit natuurlijk een verschil tussen die Wahv en de mensen die een strafbeschikking krijgen. Wat denkt hij nou werkelijk van zo'n brief? Heeft dat effect op mensen die die andere normen nu eenmaal hebben? Is het verder überhaupt wel uitvoerbaar?

De Minister gaf aan dat 17.000 mensen met pensioen gaan. Als ik het goed begrepen heb, is dat een derde van het korps en dat is fors. Welke prioriteiten doen we dan niet meer? De vorige keer hadden we het voorbeeld van de kinderporno. We vinden het van belang dat het opsporen daarvan ook prioriteit heeft. Hoe ziet de Minister dat, ondanks zijn toelichting in de lokale driehoek, waar de afwegingen rondom verkeersveiligheid worden gemaakt?

De voorzitter:

Dank u wel. Een interruptie van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Een korte vraag aan de heer Dijkstra. Hij zei dat hij heel blij is dat die kleine boetes verlaagd zijn. Dat is op zich een goed teken, maar vindt hij het dan net zo frustrerend als de PVV dat dan juist die kleine boetes bij die buitenlandse kentekens überhaupt niet geïnd gaan worden? Er is geen overleg met andere landen om te komen tot betaling, want die boetes blijven gewoon liggen. Zou het geen goed idee zijn om gelijk met de pinautomaat langs te gaan? Ik bedoel: eerst afrekenen, want anders kun je je auto niet meenemen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Als ik programma's als Wegmisbruikers zie, en al die andere programma's, dan is het na een staandhouding bij een auto met een Pools of Duits kenteken gewoon een ritje naar de dichtstbijzijnde bank. Dan is het gewoon direct pinnen als je door wilt kunnen rijden. Ik denk dat dat een goede ontwikkeling is. De Minister heeft aangegeven dat er wel progressie in zit, maar het gaat mij ook te langzaam. Ik wil dat iedere buitenlandse chauffeur, die echt een forse overtreding heeft gemaakt, beboet kan worden. Gelukkig is dat zo meteen niet meer het geval als iemand 132 rijdt op welke snelweg dan ook.

De heer Van Aalst (PVV):

Heel kort. Ik hoor de heer Dijkstra zeggen: ik wil dat elke buitenlandse chauffeur die een grove overtreding maakt, beboet wordt. Dat willen we allemaal, maar misschien nog wel belangrijker is dat die dan ook geïnd wordt. Ik neem dus aan dat de heer Dijkstra dan ook bedoeld dat die sowieso geïnd wordt.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ja, dat is het gevolg. We hebben het er in een eerder overleg ook al over gehad dat we daarover afspraken met andere landen maken. Daar zit verbetering in, maar dat mag van mij sneller, zeker binnen Europa. Dan hoop je dat al die boetes op de goede plek terechtkomen. Er zijn ook afspraken over hoe je dat dan doet.

Voorzitter, misschien mag ik nog een anekdote vertellen?

De **voorzitter**:

Wellicht is het beter om dat na de vergadering te doen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Oké, dan doe ik dat na de vergadering. Ik heb weleens een agente, een wijkagent, ...

De **voorzitter**:

Ik begrijp dat de anekdote er toch komt.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

... aan de deur gehad over een boete die ik in Frankrijk had gehad.

De **voorzitter**:

We ontkomen er niet aan. Is-ie kort, die anekdote?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Nee, niet kort. Voorzitter, na 1 april ben ik in te huren voor adviezen op dit gebied! Ik hoop dan nog veel met mobiliteit te maken te hebben. Dank u wel.

De **voorzitter**:

We zullen straks even in het openbaar uw telefoonnummer bekendmaken. Dan kan men u buiten de Kamer bellen voor vermaak. Meneer Laçin, gaat uw gang.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter, dank. Nogmaals dank en waardering richting de initiatiefneemster en haar team voor het opstellen van de initiatiefnota. Dank ook aan de bewindspersonen voor de beantwoording. Ik heb niet zo heel veel tijd, dus zal ik niet te veel uitweiden en ook geen anekdotes vertellen, maar ik wil wel een aantal moties indienen.

De **voorzitter**:

U mag ook anekdotes doen in plaats van moties. Nee?

De heer **Laçin** (SP):

Nee.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een hogere subjectieve pakkans positief effect heeft op de verkeersveiligheid;

overwegende dat voor een hogere subjectieve pakkans meer politiecapaciteit voor handhaving in het verkeer noodzakelijk is;

verzoekt de regering verkeershandhaving als prioriteit te zien en voor meer politiecapaciteit te zorgen om de subjectieve pakkans te vergroten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 7 (35 591).

De heer Laçin (SP):

Dat is waar de heer Dijkstra eindigde voor zijn anekdote, dus ik hoop op zijn steun.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat filmpjes van verkeersovertredingen zoals veel te hard rijden op de snelweg gedeeld worden op socialmediaplatforms als TikTok en Instagram;

overwegende dat dit soort filmpjes voor kopieergedrag bij jongeren zorgen;

overwegende dat het plaatsen van dit soort filmpjes op social media momenteel moeilijk aan te pakken is;

verzoekt de regering te onderzoeken welke stappen nodig zijn om het plaatsen van filmpjes met verkeersovertredingen op social media juridisch makkelijker aan te pakken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin en Von Martels. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 8 (35 591).

De heer Laçin (SP):

Tot slot. Ik heb de Minister van IenW gehoord over de scholen, de gemeenten en de provincies. Er gebeuren goede dingen, maar ik krijg ook signalen dat het vrij lastig is om het echt in te bedden en dat het aan de scholen wordt overgelaten. Dat vind ik verder prima, maar ik wil zien of ik met een motie hiervoor nog meer aandacht kan vragen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat kinderen op de basisschool verkeerslessen krijgen;

overwegende dat het van groot belang is dat jongeren ook onderwijs op het gebied van verkeersveiligheid krijgen op het moment dat zij overwegen om hun rijbewijs te halen;

verzoekt de regering in samenspraak met relevante partijen zoals docenten en de VO-raad te kijken of verkeersveiligheid voldoende aan bod komt in het voortgezet onderwijs en waar meer ondersteuning nodig is op dit gebied,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin en Von Martels. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 9 (35 591).

De heer Laçin (SP):

Dank u wel.

De voorzitter:

Ik zag een interruptie voorbijkomen. Overigens kreeg ik de gedachte dat we straks misschien ook een snelheidsmeter in de Tweede Kamer krijgen als het gaat om het voorlezen van moties, want de vaart zat er goed in. Misschien komt daar ook nog een voorstel voor; ik geef het maar mee voor de volgende periode.

De heer Von Martels (CDA):

Of een flitspaal, dat kan ook nog.

De voorzitter:

Een flitspaal, ja! Kijk, de ideeën komen hier massaal op tafel. De heer Dijkstra voor een interruptie op de heer Laçin.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, over de derde motie, geloof ik, over het strafbaar stellen van het plaatsen van filmpjes op social media. Dat is de tweede motie, begrijp ik. De social media helpen de politie ook bij de opsporing. We kennen voorbeelden waarin een motorrijder een camera op zijn helm monteert en vervolgens keihard rijdt. Later weten we dan te achterhalen wie dat filmpje geplaatst heeft, maar ook wie de motorrijder was. Bedoelt u dat u het plaatsen van filmpjes strafbaar wilt maken of met name dat u degene die de overtreiding begaat wilt bestraffen?

De heer Laçin (SP):

Het gaat natuurlijk uiteindelijk om het tweede. Het gaat niet om het plaatsen van die filmpjes. Je wilt dat als zo'n filmpje geplaatst wordt op social media, wat steeds meer gebeurt op TikTok, Instagram en Snapchat en wat vooral door jongeren wordt gezien die in een fase zitten van «o wat stoer, wat tof», er sneller wordt gestraft. We hebben daar ook schriftelijke vragen over gesteld. De Minister van JenV heeft gezegd dat het allemaal lastig is. Hij heeft net ook aangegeven waarom dat allemaal zo lastig is. Ik begrijp dat, maar ik vind wel dat, nu dit fenomeen zo snel opkomt, we in ieder geval moeten kijken hoe we het makkelijker kunnen maken om de mensen die dit doen aan te pakken. Dat is uiteindelijk het doel.

De voorzitter:

Aanvullend de heer Dijkstra.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Eigenlijk zou je het plaatsen van die filmpjes moeten stimuleren, want op die manier kun je daders pakken. Het gaat u dus echt om het pakken van de daders en niet zozeer om het beperken van de verspreiding. Eigenlijk ben je gewoon een sufferd als je zoiets plaatst en überhaupt zoiets doet. Je wilt die gast op die motor of in die auto die rare dingen doet en dat zelf filmt, aanpakken.

De heer **Laçin** (SP):

Jazeker. Ik wil wel een opmerking maken over dat eerste deel. Ik zou niet willen stimuleren dat ze het gaan plaatsen. Wij willen het aan de achterkant aanpakken, maar onderschat niet wat dit met jongeren doet. Ik heb liever dat jongeren dit helemaal niet zien. Ze moeten ook weten dat als ze dit doen, ze keihard worden aangepakt. Dat verhoogt ook de subjectieve pakkans, denk ik.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan kom ik bij de heer Von Martels namens het CDA.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Een ontzettend belangrijk onderwerp dat we vorige week bespraken en vandaag weer bespreken, want de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen lopen in de miljarden. In 2018 was het 17 miljard. Er moet ons dan ook alles aan gelegen zijn om dit terug te dringen, zeker ook om het aantal verkeersdoden en -gewonden terug te brengen. Er staan mooie doelstellingen in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, dus laten we hopen dat we enigszins in de buurt komen van de ambities die daarin worden uitgesproken.

Nogmaals mijn waardering aan mijn collega Wytske Postma en haar ondersteuning voor het ruimschoots onder de aandacht brengen van dit prominente onderwerp in beide debatten. Ik zag dat er bij beide Ministers ambitie is om dit onderwerp prominent in beeld te houden. Er worden ook daadwerkelijk stappen ondernomen om de doelstellingen te verwezenlijken.

In eerste instantie had ik drie moties, maar het worden er twee. Over het negeren van een rood kruis heb ik de Minister horen zeggen welke intenties er zijn om maatregelen te treffen. Nogmaals, ik hoop dat de Minister alles in het werk zal stellen om ervoor te zorgen dat de brief op tijd in de bus komt om mensen te confronteren met de overtreding die ze hebben begaan. Ik hoop dat alles in het werk wordt gesteld om dit terug te dringen. Het aantal overtredingen was gigantisch het afgelopen jaar. We moeten er alles aan doen om dat te voorkomen.

Er blijven dus twee moties over, waarvan de eerste als volgt luidt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Nederland steeds meer inzet op de aanpak van verkeersveiligheid, maar dit er helaas nog niet toe heeft geleid dat het aantal verkeersdoden en zwaargewonden flink afneemt;

overwegende dat de aanpak van hufterig gedrag in het verkeer eraan kan bijdragen om het aantal verkeersdoden en zwaargewonden te doen dalen;

verzoekt de regering om ervoor te zorgen dat mede aan de hand van de initiatiefnota van het lid Postma de aanpak om hufferig gedrag in het verkeer tegen te gaan wordt geïntensiveerd, en de Kamer elk halfjaar te informeren op welke wijze stappen zijn gezet,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Von Martels. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 10 (35 591).

De heer **Von Martels** (CDA):

De andere overgebleven motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat alleen hardere maatregelen lijken te helpen bij mensen met een extreem problematisch rijgedrag;

overwegende dat op dit moment verkend wordt welke aanvullende maatregelen genomen kunnen worden om de groep die structureel problematisch rijgedrag vertoont aan te pakken;

verzoekt de regering om hierbij ook de mogelijkheid te bezien van het instellen van een intelligente snelheidsbegrenzer (ISB) als blijkt dat mensen op structurele basis veel te hard hebben gereden, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Von Martels. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 11 (35 591).

De heer **Von Martels** (CDA):

Tot zover, voorzitter. Hartelijk dank.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Een interruptie van de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Kort, over die laatste motie. Kan de heer Von Martels wat cijfers geven over die notoire hardrijders? Hij heeft het over «gigantisch veel mensen». Vorige week hebben we het gehad over het alcoholslot, dat we helaas moesten afschaffen omdat het juridisch allemaal moeilijk lag. Hoe zit het dan met die begrenzer?

De heer **Von Martels** (CDA):

De heer Van Aalst doet een beroep op mijn parate kennis over die cijfers. Ik heb ze niet paraat. Ik heb net in een interruptie aan mevrouw Postma gevraagd hoe we de effectiviteit kunnen waarborgen. Er zijn wel gegevens van SWOV, die er ook een duidelijke aanbeveling over doet. SWOV is een

gewaardeerd en erkend instituut. Als SWOV daarover suggesties doet, vind ik dat we die moeten overnemen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Schonis namens D66.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. Dank aan de bewindspersonen en de initiatiefneemster voor de beantwoording van de gestelde vragen. Ik heb een motie om die mobiele flitskasten wat sneller voor elkaar te krijgen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in de gemeenten Rotterdam en Tilburg, alsmede elders in Noord-Brabant, momenteel pilots worden gedaan met de inzet van mobiele flitskasten, waarvan de uitkomsten in het tweede kwartaal van 2021 worden verwacht;

verzoekt de regering om gezamenlijk met alle betrokken partijen, zoals politie en wegbeheerders, de termijn voor het plaatsen van een vaste flitspaal zo veel mogelijk te bekorten, zodat de vaste flitspalen effectiever gebruikt kunnen worden als preventief middel;

verzoekt de regering tevens om hierbij de uitkomsten van de pilots met de inzet van mobiele flitskasten te betrekken, zodat goed per locatie kan worden afgewogen of de inzet van mobiele flitskasten boven het plaatsen van een vaste flitspaal de voorkeur geniet,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Schonis. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (35 591).

De heer **Schonis** (D66):

Voorzitter. De heer Dijkstra refereerde er al aan: dit is volgens mij de laatste keer in deze samenstelling van de vaste Kamercommissie. Ik zit achteraan in het rijtje en ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om de collega's ontzettend te bedanken voor de leuke discussies die wij de afgelopen twee jaar dat ik deel van de commissie heb mogen uitmaken, hebben gehad. Dank ook aan de commissiestaf, de griffier. Wij zien elkaar niet meer in deze setting terug. Dank alvast. Dank ook aan de stenografische dienst en aan de bodes, die ons de afgelopen jaren zo goed verzorgd hebben. Volgens mij zien we ook de bewindspersonen niet meer in deze setting terug, maar wellicht nog wel in een andere. Bij dezen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Schonis voor deze mooie woorden. Ongetwijfeld leven we allemaal een beetje met hetzelfde gevoel in dit notaoverleg. Ik schors voor enkele ogenblikken om te zorgen dat alle moties gekopieerd en uitgedeeld kunnen worden, en om de Ministers de gelegenheid te geven zich voor te bereiden op het geven van de appreciatie van de moties. Ik schors voor enkele ogenblikken, u ziet mij zo terug.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen hierbij het notaoverleg. Ik wil het volgende voorstellen. Er was volgens mij nog één vraag gesteld in de tweede termijn aan mevrouw Postma. Ik stel voor dat zij die eerst beantwoordt. Daarna ga ik naar de Ministers voor de appreciatie van de diverse moties. Ik begin met mevrouw Postma. Gaat uw gang.

Mevrouw Postma (CDA):

Voorzitter, dank. Velen hebben het al gezegd, maar dit voelt een beetje raar en ook bijzonder. Dit is echt onze laatste vergadering met elkaar en van heel veel van ons weten we al dat ze niet meer terugkomen, omdat ze zich niet meer verkiesbaar hebben gesteld. Ik vind het heel erg mooi dat we met het onderwerp verkeersveiligheid kunnen afsluiten, waar we volgens mij altijd met elkaar aan hebben gebouwd. Het is een van de weinige onderwerpen waar we nooit tegenover elkaar stonden politiek gezien, maar waarbij we altijd samen verder gingen bouwen. Dat vind ik ook wel heel mooi aan de moties die jullie hebben ingediend op de initiatiefnota. Het zijn allemaal mooie voorstellen om weer net wat verder te komen en om dit hoog op de agenda te houden.

Ik kreeg nog een vraag van de heer Van Aalst, die het altijd op zo'n mooie charmante manier weet te zeggen. Ik denk dat wij met z'n allen wel zien dat er veel inzet is gepleegd op verschillende manieren. We hebben het veel over verbeteringen van de infrastructuur bij alle MIRT-overleggen die we hebben. We hebben het veel over het Strategisch Plan Verkeersveiligheid in onze verkeersveiligheidsoverleggen. We hebben het veel over het CBR. De bedoeling van deze initiatiefnota was echt om het gedrag dat we zien bij verkeerdeelnemers gewoon eens centraal te stellen en te kijken wat we kunnen doen om dat aan te pakken, zodat we daar ook winstpunten op kunnen berekenen. Daar heb ik namens het CDA een aantal voorstellen voor gedaan, zoals die handhaving vasthouden en blijven doorgaan met staandhoudingen. Innovatieve maatregelen inzetten, maar ook controleren op de plekken waar dat nodig is voor de verkeersveiligheid. Wel goed kijken naar met name die hufterovertredingen en niet zozeer naar die snelheidsovertredingen van een paar kilometer, echt daarop doorpakken.

We hebben het nog een keer gehad over de overheids campagnes, die vooral heel belangrijk zijn om het groepsgedrag te beïnvloeden, dus het gedrag dat we hebben met elkaar, en elkaar aan te spreken op dat gedrag. Want alleen dan wordt het een succes en dan heb je de kans dat we ons weer normaal gaan gedragen in het verkeer. In die zin vond ik de motie van de heer Laçin een mooie toevoeging. Hij zegt: kijk nou eens naar dat groepsgedrag dat we met name op TikTok zien langskomen, waarbij jongeren elkaar eigenlijk opjutten, met een beetje stoerdoenerij, en elkaar daarmee op de verkeerde manier beïnvloeden.

Dus dank voor al jullie mooie bijdrages. Ik wil dan hier eigenlijk mee afsluiten.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik allereerst het woord aan de Minister van Justitie en Veiligheid.

Minister Grapperhaus:

Voorzitter. Ik zal de moties op de stukken nrs. 5 tot en met 9 en 12 bespreken en nog een enkele vraag beantwoorden. De collega zal met u de moties op de stukken nrs. 10 en 11 bespreken. Wacht, ik bespreek de moties op de stukken nrs. 5 tot en met 8. Excuus, ik telde even niet goed. Allereerst de motie op stuk nr. 5 van de heer Van Aalst. Die verzoekt de openstaande boetes in het buitenland te gaan innen en dit voor eind van

2021 te hebben gerealiseerd. Die moet ik ontraden. Dat is niet mogelijk. Als een buitenlandse chauffeur zijn boete niet betaalt, staan ons juridisch in het buitenland geen dwangmiddelen open. Ik heb, wij hebben allemaal, in het buitenland geen rechtsmacht.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 5 wordt ontraden.

Minister Grapperhaus:

De motie op stuk nr. 6 van de heer Van Aalst moet ik ook ontraden. Het is de combinatie van digitale handhavingsmiddelen en staandhoudingen die van zo groot belang is en reeds daarom moet ik haar ontraden.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 6 wordt ontraden.

Minister Grapperhaus:

Dan de motie op stuk nr. 7 van de heer Laçin. Nee, ik kom eerst even op de twee vragen van de heer Dijkstra. Hij vroeg nog eens even naar die brief, of die nou werkt. Daar heb ik al het nodige over gezegd. Ik heb ook gezegd – misschien is dat ietwat minder benadrukt – dat ik de kosten van het gaan versturen van zo'n brief uiteindelijk uit eigen middelen zal moeten gaan dekken. Ik vind dat we dat echt niet moeten doen, gezien het feit dat die ernstige overtredingen al bij de rechter en het Openbaar Ministerie komen en dat die persoonlijke aandacht daar dus al veel heftiger inzet. Dan zou je het alleen hebben bij de lichte overtredingen en dan, nogmaals, hebben we het over een heel grote sloot. Dat moeten we echt met elkaar niet gaan doen. Ik zie die heer Dijkstra begrijpend knikken. Althans, ik hoop dat de bodylanguage begrijpend was. Dan zeg ik: we moeten ons geld echt aan andere dingen besteden.

Dan nog de andere vraag, de vraag over die 17.000 extra mensen bij de politie en de mensen die met pensioen zijn gegaan. Dat is natuurlijk door de hele politie heen. De politie zijn meer dan 61.000 mensen, waarvan zo'n 49.000 tot 50.000 op straat en bij de recherche. De rest is dan meer in de ondersteunende sfeer. Dat gaat door de hele politie heen. Het is natuurlijk aan de korpsleiding om er goed voor te zorgen dat vervangen wordt waar het nodig is. De fte's die de uitbreidingen zijn – daar heb ik uw Kamer over bericht – zijn voor een deel, voor 1.171 fte, toegedeeld aan de verschillende regio's en dan is het aan de regio's om het te bepalen. Daarnaast is er nog een groot aantal extra fte's door een motie over versterking van zeden bij de politie geormerkt voor zeden. Er is ook nog een deel, door een motie van de partij van de heer Dijkstra, geormerkt voor extra bewaken en beveiligen. Ik heb zelf nog een heel groot deel extra ingezet voor bewaken en beveiligen structureel naar aanleiding van de verschrikkelijke moord op Derk Wiersum. Ik heb gezegd dat we voor rechters, officieren van justitie, advocaten en journalisten nog meer dan we al deden op bewaking en beveiliging moeten inzetten. Het is uiteindelijk dus aan de lokale driehoeken de komende jaren hoe zij prioriteren. Daar heb ik in de eerste termijn iets over gezegd. Ik denk dat zij dat goed doen. Dat is in ons stelsel hun beslissing.

Voorzitter. Dan de motie van de heer Laçin op het punt van de subjectieve pakkans. Die verzoekt de regering om verkeershandhaving als prioriteit te zien en voor meer politiecapaciteit te zorgen. Die moet ik ontraden. Of er nog meer politiecapaciteit moet komen dan waarvoor nu al structureel geld is vrijgemaakt – mevrouw Postma roerde dat terecht aan – is iets waar een nieuw kabinet of een nieuwe formatietafel over moet gaan. Daar moet ik nu niet in de laatste dagen voor het verkiezingsreces mee aan de slag. Die moet ik dus om die reden ontraden.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 7 wordt ontraden.

Minister Grapperhaus:

De motie op stuk nr. 8 vraagt om te onderzoeken welke stappen nodig zijn om het plaatsen van filmpjes met verkeersovertredingen makkelijker aan te pakken. Dat is ondersteuning van beleid en dan moet ik – ik zeg dat altijd met enige schroom – volgens de strikte voorschriften die ik van uw voorzitter heb gekregen ook ontraden, want ondersteuning van beleid kennen we niet meer als oordeel. Die moet ik dus ontraden.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 8 wordt ontraden.

Minister Grapperhaus:

Bij de moties op de stukken nrs. 9, 10 en 11 doe ik haasje-over om naar de motie op stuk nr. 12 te gaan, want die zijn van de collega. Dan de motie op stuk nr. 12. Voor de bekorting van de procedure voor het plaatsen van flitspalen geldt vrees ik hetzelfde, want we bekijken met de betrokken partijen – dat heb ik uitvoerig uitgelegd – hoe we zo snel mogelijk die procedure voor plaatsen kunnen doorlopen. Dus ook dat is ondersteuning van beleid en dus moet ik deze motie ontraden.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 12 wordt ontraden. Dan gaan we door naar de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Dan gaan we even terug naar de motie op stuk nr. 9. Die is van de hand van de heer Laçin en die verzoekt de regering om samen met de relevante partijen, zoals docenten en de VO-raad, te kijken of verkeersveiligheid voldoende aan bod komt in het onderwijs. Ik vind dit een heel sympathieke motie, maar Nee, grapje. Ik ga haar gewoon oordeel Kamer geven. Ik kon me even niet inhouden om u even op het verkeerde been te zetten.

De heer Laçin (SP):

Ik ben het zo gewend.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daarom dacht ik er ook aan. Beetje flauw, maar goed. In een laatste vergadering mag dat wel, hè?

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 9 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan gaan we naar de motie op stuk nr. 10 van de heer Von Martels en die verzoekt de regering om ervoor te zorgen dat mede aan de hand van de initiatiefnota van het lid Postma de aanpak om hufterig gedrag in het verkeer tegen te gaan wordt geïntensiveerd en de Kamer elk halfjaar te informeren over op welke wijze stappen worden gezet. Ik zou iets aan de heer Von Martels willen vragen en daarbij kijk ik met een schuin oog ook naar mevrouw Postma. Ik ken u beiden wel als praktisch en pragmatisch. Ik zou de motie zo willen uitleggen dat wij het hufterige gedrag, waar de initiatiefnota van mevrouw Postma over gaat, in de reguliere rapportage over het Strategisch Plan Verkeersveiligheid meenemen. Ik kan natuurlijk niet de hele initiatiefnota overnemen, waar ook onderdelen in zitten als een intelligente snelheidsbegrenzer, dat hele ISA-verhaal, waar we nog niet helemaal uit zijn. Ik ga dus niet de hele nota overnemen, maar ik kan

wel dat hufterige gedrag meenemen in de rapportage die we steeds doen over het SPV, die dus ook halfjaarlijks naar uw Kamer komt voor de AO's Verkeersveiligheid. Als we dat hufterige gedrag zo kunnen meenemen, kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

Kijk nog even naar de heer Von Martels. Hij knikte al, volgens mij. Nee? Was ik te snel? Gaat uw gang.

De heer Von Martels (CDA):

Ja, voorzitter. Geheel in lijn met de Minister kan ik antwoorden: nee, daar kunnen we natuurlijk absoluut niet mee leven. Maar natuurlijk wel. We zijn inderdaad pragmatisch, dus daar gaan we mee akkoord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Heel fijn.

De voorzitter:

Ik heb een zware taak als voorzitter. Ik moet nog even zeggen dat de motie op stuk nr. 10 met de toelichting die over en weer is gegeven oordeel Kamer krijgt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan heb ik nog de motie op stuk nr. 11 en die is ook van de heer Von Martels en die gaat over die intelligente snelheidsbegrenzer. Daar wordt gevraagd om dat nader te bekijken. Dat wil ik wel doen. Ik wil dus nog geen keuze maken voor ja of nee, maar ik wil wel bekijken wat daar de haken en ogen aan zijn en wat de kansen zijn. Die kan ik dus oordeel Kamer geven.

Dan was dit het, voorzitter. Ik wil dan toch wel even van de gelegenheid gebruikmaken. We hebben ontzettend veel met elkaar vergaderd in de afgelopen ruim drie jaar. Ik denk dat ik toch – het is misschien een beetje raar om te zeggen – wel heel erg gehecht ben geraakt aan dit clubje mensen. We hebben heel veel discussies met elkaar gehad, soms op het scherpst van de snede en soms, of eigenlijk wel heel vaak, met humor en collegialiteit. Ik kijk in elk geval heel erg goed terug op de plezierige en constructieve houding van deze commissie. Ik wil jullie daar allemaal heel veel voor danken en natuurlijk ook de mensen van de ondersteuning: de Stenografische Dienst, de bodes – of het nou de kippensoep is of de koffie, altijd hartstikke fijn – en de mensen van de griffie ook. Dat wilde ik toch graag gezegd hebben. Heel veel dank allemaal.

De voorzitter:

Dan stel ik in ieder geval ten aanzien van de motie op stuk nr. 11 vast dat die oordeel Kamer heeft, want daar kwam ik niet meer aan toe. Dus bij dezen. Dank ook voor de mooie woorden van de Minister. Ik denk dat ook voor de commissie geldt. Ik ben weliswaar waarnemend voorzitter. Mevrouw Mulder is normaal voorzitter van deze commissie. Ik ben lid van deze commissie, maar ik heb met enige regelmaat ook deze commissie waargenomen, omdat ik in anciënniteit natuurlijk, qua dagen in de Kamer, bovenaan stond en dan heb je toch echt het voorrecht dat je voorzitter mag zijn. Nog wel, wordt er nu gezegd. Dat klopt. Het is ook mijn laatste periode. Dus de laatste dagen gaan in. De laatste loodjes wegen het zwaarst.

Ik moet zeggen – daar gebruik ik ook even een minuut van mijn tijd voor – dat ik het werken met deze commissie als zeer plezierig heb ervaren en dat ik de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, die hier nu niet aanwezig is, en ook Minister als zeer gewaardeerd heb gezien in die periode. Dat spreek ik maar even uit. Het toeval wil dat de Minister van Justitie en Veiligheid hier vandaag ook zit. Daar heb ik niet zo vaak wat

mee te maken. Jammer eigenlijk, want ik denk dat wij het ook wel zouden kunnen vinden met elkaar.

Minister Grapperhaus:

We moeten meer aan staandehoudingen gaan doen.

De voorzitter:

Ja, zeker. Maar goed, er is binnenkort weer een vuurwerkdebat heb ik begrepen. Dus wie weet. Morgen is er een algemeen overleg Leefomgeving en ik heb lichtelijk de indruk dat het daar voorbijkomt.

Voordat ik ga afsluiten – de griffier had onmiddellijk in de gaten dat ik al bijna met die hamer begon te slaan, maar dat was niet de bedoeling – stel ik in ieder geval vast dat de nota voldoende is besproken. Ik denk dat ik dat mag vaststellen, gezien de inbrengen in eerste en tweede termijn. Dat betekent dat morgen gestemd kan worden over de ingediende moties. Dan is het de goede gewoonte dat we de toezeggingen die zijn gedaan nog even herhalen en dat doe ik bij dezen. Er zijn hier twee toezeggingen aan het papier toevertrouwd. Mocht u denken dat er nog andere toezeggingen waren, verwijs ik naar het verslag dat later beschikbaar wordt gesteld. De toezeggingen.

- Voor het algemeen overleg Verkeersveiligheid van 20 mei 2021 wordt de Kamer geïnformeerd over het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid.
- In de zomer van 2021 wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de expertgroep die kijkt naar de aanpak van zware overtredders.

Volgens mij heb ik ze daarmee benoemd, met dank aan de griffier. Ik stel vast dat we aan het einde zijn gekomen van deze bijeenkomst. Ik sluit de bijeenkomst en wens u verder nog een plezierige avond. Dank u wel.

Sluiting 17.30 uur.