

Vergaderjaar 2009–2010

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 230 HERDRUK¹

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 14 juni 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat² heeft op 19 mei 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 april 2010 met cijfers verkeersveiligheid 2009 (29 398, nr. 220);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 februari 2010 over de implementatie van richtlijnen inzake geschiktheidseisen voor het rijbewijs (29 398, nr. 207);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 maart 2010 over de planning van de invoering van «Begeleid rijden» (29 398, nr. 211);**
- **de brief van de minister van Justitie d.d. 6 april 2010 over de toezeggingen gedaan tijdens het algemeen overleg van 16 december 2009 inzake letselschadevergoeding openbaar vervoer en schade na bijstandsverlening (29 398, nr. 218);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 april 2010 ter aanbieding van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement rijbewijzen in verband met de invoering van een recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten (29 398, nr. 216);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 6 mei 2010 met informatie inzake verkeersveiligheid ten behoeve van het algemeen overleg op 12 mei 2010 (29 398, nr. 224);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 18 maart 2010 met de stand van zaken inzake ouderen en mobiliteit (31 305, nr. 173);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 april 2010 over de toezeggingen betreffende de fietshelm (29 398, nr. 221);**
- **de brief van de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties d.d. 10 mei 2010 met antwoorden op vragen van de commissie over de resultaten van de verscherpte controles door het KLPD op de A1 (29 398, nr. 226);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 maart 2010 met de stand van zaken van het onafhankelijk onderzoek van het CBR (29 398, nr. 208);**

¹ I.v.m. de juiste spelling van de naam op bladzijde 9.

² Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).
Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 maart 2010 over de toezeggingen aangaande het CBR (29 398, nr. 215);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 6 april 2010 over de toezeggingen over de doorgifte van informatie van de politie en het CBR en over de termijnen van de educatieve maatregelen (29 398, nr. 217);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 mei 2010 over de stand van zaken van de toezeggingen over het CBR (29 398, nr. 227);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 januari 2010 over de voorhang van het ontwerpbesluit tot wijziging van het reglement rijbewijzen in verband met de invoering van de Wet dwangsom (29 398, nr. 200);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 april 2010 met het verslag van het schriftelijk overleg inzake het ontwerpbesluit tot wijziging van het reglement rijbewijzen in verband met de invoering van de Wet dwangsom (29 398, nr. 219);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 7 mei 2010 over de modulaire opbouw van het theorie-examen voor het rijbewijs (29 398, nr. 225);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 juli 2009 met het afschrift van de brief aan de voorzitter van Veilig Verkeer Nederland met de reactie van de minister op het advies over de verbetering van de verkeersveiligheid van het landbouwverkeer (2009Z14005);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 november 2009 met een nadere reactie inzake de verbetering van de verkeersveiligheid in het landbouwverkeer (29 398, nr. 184);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 mei 2010 over verkeersveiligheid van het landbouwverkeer (29 398, nr. 228).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneep

Voorzitter: Jager
Griffier: Jongepier

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Jager, De Rouwe, Jansen, Roefs, Aptroot en Cramer

en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet de aanwezigen hartelijk welkom bij dit algemeen overleg over verkeersveiligheid, CBR en landbouwverkeer van de commissie voor Verkeer en Waterstaat met de minister van Verkeer en Waterstaat. Wij zijn iets later begonnen omdat de minister en de woordvoerders nog verplichtingen hadden in de plenaire zaal. Die hebben zij net afgerond. Nu kunnen de betrokkenen direct doorgaan met dit AO.

Ik wijs erop dat er nog twee brieven op de agenda staan die door andere bewindslieden zijn ondertekend, namelijk de brief over letselschadevergoeding en de brief over de actie van het KLPD op de A1. Deze brieven vallen onder de expertise van de minister van Justitie en de staatssecretaris van BZK. Ik heb begrepen dat vragen daarover worden doorgeleid naar de desbetreffende bewindspersonen en mogelijk schriftelijk worden beantwoord.

Ik sta een spreektijd van zes minuten per woordvoerder toe, met twee interrupties in eerste termijn. Het woord is aan de heer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Het begint een AO op een achternamiddag te worden terwijl het zo'n belangrijk AO is met ontzettend veel brieven. Dat betekent dat wij een heleboel onderwerpen niet zullen kunnen behandelen die wij heel graag hadden willen behandelen. Op voorhand mijn excuses daarvoor en ik denk dat de anderen zich daarin zullen kunnen herkennen. Ik zal proberen om er snel doorheen te gaan zodat het debat tot zijn recht komt.

Toen wij drie jaar geleden met deze nieuwe Kamercommissie begonnen, stelde ik mijzelf wel eens de vraag of de minister een minister van «wegen aanleggen en minder files» zou worden of ook echt een minister van verkeersveiligheid. Ik moet eerlijk zeggen dat ik zeer content ben met de inzet die de minister altijd getoond heeft op dit dossier. Hij is niet alleen de minister van het aanpakken van files geworden maar ook de minister van verkeersveiligheid. Dat siert hem zeer. Aangezien dit ons laatste debat is, wilde ik deze woorden geuit hebben. Ik dank de minister hartelijk voor de goede samenwerking.

In het afgelopen jaar is het aantal verkeersslachtoffers gedaald, dankzij de inzet van velen; organisaties, gemeenten, bedrijven en deze minister. Toch vinden er jaarlijks nog altijd 700 familiedrama's plaats. Het is dan ook goed dat wij er vandaag over spreken. De drama's zijn vaak te wijten aan verkeerd gedrag zoals niet goed opletten, maar ook alcohol- en drugsgebruik en asociaal weggedrag. Ik begin met die laatste groep weggebruikers. Ik houd graag een pleidooi voor wat de politie in Oss heeft gedaan. De politie heeft daar mensen die veel boetes krijgen uit de anonimiteit gehaald. Zij komen niet voor de rechter maar krijgen wel steeds van het CJIB een boete voor te hard rijden, bumperkleven en noem maar op. Zij betalen wel hun boetes maar gaan toch steeds maar door. De politie in Oss heeft een project gehouden waarmee deze verkeershufters uit de anonimiteit werden gehaald. Zij kregen een huisbezoek van de politie waarbij duidelijk werd aangegeven: de grens is bereikt. Die mensen werden vanaf dat moment af en toe gevolgd en werden in de gaten gehouden. Voor hen gold een zero-tolerancebeleid. Dat spreekt mijn fractie zeer aan. Een dergelijk project zou naar landelijk niveau getild kunnen worden. Ik verzoek de minister dan ook om mijn pleidooi op de landelijke agenda te zetten zodat het project een landelijke uitrol kan krijgen. Dat

komt neer op het veel harder aanpakken van mensen, het uit de anonimiteit halen van mensen en het oppakken van een dergelijk project per regio. Ik hoor hierop graag een reactie van de minister.

Wij hebben de vorige keer gesproken over de hulpverleningskant, over de Flister, een apparaat waarmee mensen in de auto gewaarschuwd kunnen worden als er hulpdiensten aankomen. De minister heeft in dat verband gezegd dat hij een landelijk experiment wil uitvoeren om na te gaan of de Flister geen negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Het project heeft plaatsgevonden, met een mooie start in het noorden, en daaruit is gebleken dat de Flister geen negatief effect heeft op de verkeersveiligheid. Er zijn nog wel kinderziektes en er zijn verbeteringen mogelijk, maar mijn fractie vindt dat er een pleidooi gehouden kan worden voor het landelijk invoeren van het systeem. Het gaat dan niet om subsidiëren, want dat is niet de taak van deze overheid. Is de minister bereid om hierin het voortouw te nemen en met zijn collega's te bekijken of de Flister in Nederland mogelijk kan worden gemaakt? Dat zou uniek zijn want het wordt nog niet toegepast in de rest van de wereld, maar uit de test bleek dat de hulpverleners hiermee heel tevreden zijn.

Ik hoor graag een reactie van de minister op het pleidooi van de Friese brandweercommandant om de noodhamer verplicht te stellen in auto's. Het is niet een pleidooi van de CDA-fractie; mijn fractie promoot de noodhamer graag maar wil geen verplichting. Ik hoor echter graag wat de minister daarvan vindt.

Op het punt van het landbouwverkeer heeft mijn fractie altijd gezegd: geen onnodige administratieve lasten maar wel kijken wat je kunt doen voor de verkeersveiligheid. In dat verband is mijn fractie voorstander van een rijbewijs T voor jongeren en ziet zij het verhogen van de maximumsnelheid van landbouwverkeer zitten. Het is de CDA-fractie echter niet duidelijk wat het tussenvoorstel van mevrouw Peijs oplevert aan verkeersveiligheid. Dat kan toch ook bereikt worden door de door de minister voorgestelde sticker? Mijn fractie ziet niets in een kentekenplicht maar wel in een verhoging van de maximumsnelheid en invoering van de extra eisen voor het BE-rijbewijs.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De CDA-fractie zegt dat een herkenningsplaatje of een sticker haar niet uitmaakt. Verzekeringstechnisch is het echter al noodzakelijk dat er met een herkenningsplaat wordt gewerkt. Een sticker is voor elke tractor hetzelfde. Voor de handhaving van overtredingen moet er iets unieks aan een tractor zitten, lijkt mij.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat lijkt mij niet. Wij rijden er al tientallen jaren mee en het is nooit tot een gigantisch probleem uitgelopen dus laten wij die problemen ook niet maken. Op het punt van handhaving mag mevrouw Roefs één ding niet vergeten: als wij de tractors gaan toestaan op 80 kilometer- en 60 kilometerwegen, er een kenteken op staat en er ergens een handhavingsteam staat met een flitscamera, er pas geflitst wordt bij 84 kilometer per uur of 85 kilometer per uur. Ik zie tractoren niet zo snel die snelheid halen. De handhaving kan daar dus niets mee. Dat probleem is daarmee niet opgelost. Wat los je dan wel op? Als wij de kentekens gaan invoeren, terwijl uit geen enkel onderzoek is gebleken dat het aantal slachtoffers daarmee daalt, dan zullen de kosten voor deze sector enorm toenemen. Volgens mij was het pleidooi van veel partijen, waaronder die van mevrouw Roefs, om de regels zoveel mogelijk te beperken en de administratieve lasten zo laag mogelijk te houden. Als niet duidelijk is wat het voordeel ervan is, dan zegt mijn fractie: het kan ook op de manier die het kabinet voorstelt, dus laten wij dat doen en daarmee blij zijn.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Volgens mij praten wij een beetje langs elkaar heen. Een plaatje waarop staat hoe hard een tractor mag rijden, is in alle

gevallen hetzelfde. Als iemand erachter rijdt of last heeft van een tractor, dan kan hij nooit tegen de politie zeggen: het gaat om die en die tractor. Ze hebben dan namelijk allemaal hetzelfde plaatje. Het herkenningsplaatje van mevrouw Peijs is wel uniek maar is geen kenteken. De heer De Rouwe vraagt: waar doen wij het eigenlijk voor? Wij doen het voor zeventien verkeersdoden per jaar minder.

De heer **De Rouwe** (CDA): Nu is sprake van een valse tegenstelling, zeker in relatie tot die zeventien verkeersdoden minder. Natuurlijk doen wij het daarvoor, maar dat ene plaatje vormt daarvoor niet de oplossing. Wij hebben daarover vaak gedebatteerd en ik heb mevrouw Roefs ook vaak uitgedaagd om aan te tonen dat er door dat ene plaatje minder verkeersdoden vallen. Ik zie ook wel dat een kenteken in die enkele gevallen waarin iemand zich ergert aan een trekker helpt bij het doorgeven aan de politie, maar het is een drogreden om te zeggen dat er daardoor zeventien doden minder zullen vallen per jaar. Naar dodelijke ongevallen in het landbouwverkeer zijn behoorlijke studies verricht en daaruit blijkt dat de oorzaken daarvoor divers zijn. Vaak gaat het om flankongevallen waardoor mensen helaas komen te overlijden. Dat heeft helemaal niets met dat ene nummer op die trekker te maken. Dat is een drogreden. Ik ga daarin ook niet mee. Ik zie heus wel dat mensen af en toe gefrustreerd zijn en de politie willen bellen, maar om daarom die hele sector te belasten met een kentekenverplichting is buitenproportioneel.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb het helemaal niet over een kenteken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Excuus. Het zou gaan om een uniek nummer. Laat ik dat gecorrigeerd hebben.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat kost helemaal niet zoveel. Uit de stukken blijkt dat wij met € 90 klaar zijn, of zelfs nog minder. Het staat mij niet precies op mijn netvlies.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb het wel precies op mijn netvlies. Het gaat om ruim 8 mln. Daarbij komen jaarlijks kosten voor de mensen die het moeten aanpassen. De vraag is evenwel wat het precies oplevert. De minister stelt voor om de snelheid te verhogen, wat goed kan zijn voor de verkeersveiligheid omdat daarmee het onderlinge verschil in snelheid op de wegen afneemt. Hij geeft aan dat dat mogelijk is met een sticker en de extra eis van een BE-rijbewijs, wat een verzwaring is van de huidige situatie. Ik vind dat goed en proportioneel. Het voorstel van mevrouw Peijs kent één zwakte, namelijk dat daarmee niet bewezen is dat het tot minder doden en gewonden leidt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Collega De Rouwe verwijt mevrouw Roefs dat zij valse tegenstellingen creëert. Ik denk echter dat hij daaraan zelf schuldig is. Het gaat niet alleen om de verkeersdoden, maar ook om een veel breder aspect, namelijk het controleren van zwaar verkeer op de wegen, inclusief de snelheid die daarmee gepaard gaat. De heer De Rouwe zegt dat er één groot nadeel zit aan het verhaal van mevrouw Peijs. Ik wijs hem erop dat er ook één groot voordeel zit aan het voorstel van mevrouw Peijs, namelijk dat Veilig Verkeer Nederland en Transport en Logistiek Nederland en LTO Nederland, verenigd onder het voorzitterschap van mevrouw Peijs, tot deze conclusie zijn gekomen. Zij hebben gezegd: als ze een kenteken krijgen, dan is het logisch dat daartegenover een verhoging van de maximumsnelheid wordt gezet. Kortom, er ligt een breed gedragen oplossing die tot meer veiligheid leidt – daarmee is Veilig Verkeer Nederland bezig geweest – en niet zulke grote lasten met zich meebrengt als de heer De Rouwe suggereert. Ik hoor

graag de reactie van de heer De Rouwe op de schijnbare tegenstelling die hij juist creëert.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik doe dat graag. Ik heb aangegeven dat ik moeite heb met de stelling van mevrouw Roefs dat het aantal van zeventien verkeersdoden kan worden teruggebracht. Er is namelijk geen causaal verband aan te tonen met dat unieke nummer. Dat is de zwakte in het verhaal. Als dat verband kan worden aangetoond, dan raak ik redelijk ontvankelijk voor het voorstel. Dat zeg ik er eerlijk bij want het gaat mij om de verkeersveiligheid. Het is echter altijd een kwestie van proportionaliteit. Als de verzwaaring van de eisen door de invoering van een rijbewijs voor jongeren de uitkomst is van het lange debat over dit onderwerp, dan vind ik dat winst. Wij moeten echter niet doorslaan in administratieve lasten. Om die reden heeft de fractie van de ChristenUnie in het verleden de motie-Atsma gesteund. Het gaat weliswaar om lagere bedragen, van 40 mln. naar 8 mln., maar nog steeds om grote bedragen in een sector die het volgens mij best moeilijk heeft. Bovendien is nog niet aangetoond wat het resultaat ervan is. Ik vind dat je dat heel goed moet weten voordat je iets dergelijks invoert.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het spijt mij om te moeten constateren dat de heer De Rouwe op geen enkele wijze ingaat op mijn vraag. Ik heb niet gesproken over de verkeersdoden waarover collega Roefs sprak. Ik heb erop gewezen dat er een heel groot pluspunt zit aan het verhaal van mevrouw Peijs namelijk dat de complete sector – Veilig Verkeer Nederland, LTO en TLN – gezamenlijk tot de conclusie is gekomen dat het voorstel een goede zaak is. Zij hebben daarbij ook gekeken naar de administratieve lasten ervan en geconstateerd dat een en ander in ruil voor de verhoging van de snelheid echt iets toevoegt aan het debat. Kortom, waar worstelt collega De Rouwe in vredesnaam mee?

De heer **De Rouwe** (CDA): Die worsteling zal ik de heer Cramer besparen want die heb ik al drie keer uiteengezet. Ik benadruk dat ik het brede draagvlak waardeer. De organisaties kwamen met veel voorstellen en een groot deel daarvan is overgenomen door de minister, zoals de invoering van het trekkerrijbewijs voor jongeren en het verhogen van de snelheid. Niet alles wordt echter gedeeld. Op dit punt moet een zelfstandige afweging plaatsvinden. De CDA-fractie is daarin altijd heel duidelijk geweest: het moet geënt zijn op de proportionaliteit. Overigens hebben wij ook een brief ontvangen van LTO Nederland waarin staat dat zij zich zeer goed kunnen vinden in deze opzet van de minister. Dat is niet het plan van het brede consortium. Dat moeten wij er ook bij noemen. Ik waardeer het brede platform. Daarvan zijn veel dingen overgenomen. In de Kamer moeten wij echter kijken naar wat proportioneel en nodig is. Proportioneel is het verhogen van de snelheid, het verbreden van het rijbewijs en het aanbrengen van een sticker. Dat is duidelijk en proportioneel.

Mijn laatste punt betreft iets heel anders, namelijk het shared space-principe. Dat is het principe waarbij automobilisten, fietsers en gebruikers veel verantwoordelijker worden gemaakt. De Kamer heeft een motie aangenomen om dat breed te ondersteunen en een opdracht te geven aan het Shared Space Institute. Ik heb begrepen dat die opdracht vrij minimaal is geformuleerd waardoor het instituut moeite heeft met het uitvoeren ervan. Ziet de minister kans om de motie die recent is aangenomen bij de begroting ruimhartiger uit te voeren zodat dit instituut een goede kans van slagen heeft in het verder ontwikkelen? Op die manier kan de gewenste inrichting van shared space, die door de minister en de Kamer wordt ondersteund, verder van de grond komen.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Voordat ik aan het altijd interessante onderwerp van het CBR begin, ga ik in op de verkeersveiligheid. Het is mooi dat de verkeersveiligheidscijfers opnieuw bemoedigend zijn, maar de minister constateert terecht dat deze geen reden zijn om achterover te leunen. Met name wandelaars, fietsers en motorrijders zijn het meest kwetsbaar. Wij kunnen daaraan nog het nodige verbeteren. Ik heb de vorige keer met name gewezen op de specifieke problemen van de fietsers. De trend van de fietsongelukken is in tegenstelling tot de algemene trend opwaarts gegaan. De minister heeft daar vrij uitgebreid op gereageerd in zijn brief van 12 mei. Ik denk dat zijn analyse niet helemaal klopt. De minister stelt dat een en ander voornamelijk ligt aan de vergrijzing. Dat is absoluut een verklarende factor, maar volgens mij is het aantal ongevallen met een procent of dertig gestegen terwijl de vergrijzing een sluipend proces vormt. Het is dan ook ondenkbaar dat de vergrijzing opeens een trendbreuk veroorzaakt heeft. Die analyse klopt dus niet helemaal volgens mij. Bij mijn gevoel van gezond verstand hoort wel dat de oplossingsrichting voor een belangrijk deel zit in het aanpassen van de kleine infrastructuur voor de fiets; de zichtbaarheid van paaltjes, stoepranden die in de weg zitten. Er gebeuren heel veel eenzijdige ongelukken daarmee. In dat verband vraag ik mij af in hoeverre gemeenten die er op dat punt een rommeltje van maken – veel gemeenten doen het prima maar sommige, beruchte, gemeenten doen het altijd fout en gebruiken de SWOV-handboeken niet actief – aansprakelijk zijn voor de ongelukken die er gebeuren. Is het mogelijk om dat te gebruiken als stok achter de deur in het wijzen van die gemeenten op hun verantwoordelijkheid?

Het lijkt de SP-fractie ook goed dat in relatie tot ouderen gekeken wordt naar aanpassing van de fiets zelf. Dat is een heel slimme zoekrichting. Specifieke ouderenfietsen kunnen zodanig gemaakt zijn dat men er wat minder snel van af valt. De industrie heeft daarin al het een en ander bedacht, maar het is de moeite waard om wat publiek geld te steken in het versnellen van die ontwikkeling. Het is namelijk waar dat de vergrijzing op dit punt zijn tol zal gaan eisen.

Op het punt van de motorrijders blijf ik aandacht vragen voor belijning en andere merktekens op wegvlakken. Die zitten vaak op verkeerde plekken waardoor motorrijders onderuit schuiven. In hoeverre kunnen de richtlijnen daarvoor beter worden gehandhaafd? Het mag niet afhankelijk zijn van de uitvoerder of zaken volgens die richtlijnen worden gedaan. De richting die de minister in zijn brief van 11 mei inslaat op het punt van landbouwverkeer, met het tractorrijbewijs en het verhogen van de snelheid, lijkt mijn fractie de juiste. De SP-fractie heeft die gedachten in een eerder stadium ook gesteund. Over de exacte uitwerking komen wij uiteraard nog te spreken bij de behandeling van de wetwijziging. Dan moeten ook de kosten duidelijk worden. Dat blijft namelijk een punt van aandacht. De kosten van het te halen rijbewijs moeten uiteraard in de hand gehouden worden.

Ik kom nu bij mijn laatste punt, het CBR. De minister is begonnen met de grote schoonmaak door de Raad van Toezicht te vervangen, althans door daarmee een begin te maken. Dat is een goede eerste stap en dat traject moet de komende maanden worden afgerond. De SP-fractie is uiteraard zeer geïnteresseerd in het verloop daarvan. Ik vraag mij wel af wie de vraagstelling voor de onderzoeksbureaus, die inmiddels aan het werk zijn gegaan, heeft bepaald. Heeft de minister dat gedaan? Heeft daarin de Raad van Toezicht een rol gespeeld? Heeft de directie van het CBR daarin een rol gespeeld? Hoe is dat precies tot stand gekomen en kan de Kamer geïnformeerd worden over die vraagstelling?

De reactie van de minister op het onderzoek van de Rijschool Vereniging Regio Oost stelt wat teleur. Zijn eenvoudige opmerking luidt dat deze de ingedeelde en werkelijke examens door elkaar haalt. Daarmee denkt de minister er vrij gemakkelijk vanaf te komen. Als die kleine vergissingen

eruit worden gehaald, dan blijkt nog steeds dat de cijfers die het CBR presenteerde niet kloppen. De minister heeft met de vereniging gesproken en een en ander moet hem dan ook inmiddels duidelijk zijn. Klopt het dat het aantal niet afgenomen examens en toetsen de afgelopen tijd flink gestegen is? Dat lijkt mij logisch want de ruilmogelijkheden binnen één rijkschool zijn beperkt. Als er iemand ziek wordt, is het moeilijker om van examens te ruilen met een kandidaat binnen dezelfde rijkschool. Het nieuwe reserveringssysteem van het CBR is dus te star en leidt tot minder mogelijkheden om bij examens te ruilen. Wat gaat de minister daaraan doen? Is hij bereid om extra flexibiliteit te geven aan rijkscholen zodat zij meer kunnen schuiven met leerlingen? Uiteraard moet dit gebeuren zonder dat daarmee een soort speculatie met examenplaatsen wordt gecreëerd want dat wilden wij juist voorkomen.

Ik kom te spreken over de onafhankelijke klachtencommissie bij het CBR. Deze verdient prioriteit bij de herstructurering. Klantvriendelijk handelen kent men daar niet. Een voorbeeld: de politie verdenkt iemand van het rijden onder invloed. Het CBR legt de man een educatieve maatregel alcohol (EMA) op, maar de rechter spreekt hem vervolgens vrij. Toch moet hij van het CBR een EMA volgen want anders krijgt hij zijn rijbewijs niet terug. Hoe kan dit? Speelt het CBR voor rechter? Staat het CBR wellicht boven de rechter?

Wij maken ons nog steeds zorgen over het bromfietsexamen. Zelfs met het hoge slagingspercentage liggen voor velen de kosten boven de afgesproken € 390. Het lukt alleen om hieronder te blijven als men tweedehands theorieboeken aanschaft en het examen in een keer haalt. Blijft het slagingspercentage zo hoog of overweegt het CBR wellicht om het examen nog te verzwaren? In reactie op vragen over het bromfiets-examen merkt de minister op dat hij pas over een jaar gaat evalueren. Daarmee negeert hij de signalen die er op dit moment al zijn. Kan de minister op grond van de informatie die hij nu heeft de Kamervragen die ik daarover gesteld heb nauwkeurig beantwoorden? Heeft hij echt geen idee van de kosten van het halen van een bromfietsrijbewijs?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Wij hebben weer een hele waslijst aan onderwerpen op de agenda staan. Daarnaast hebben wij nog eigen puntjes, dus het overleg zal waarschijnlijk wat langer duren. Ik heb besloten om de onderzoeken naar het CBR af te wachten. Het is verheugend dat inmiddels in de vacatures in de raad van toezicht is voorzien en, mag ik wel zeggen, niet met de eersten de besten.

Ik stel graag eerst wat vragen op het gebied van Justitie. Wat mij betreft kunnen deze later schriftelijk beantwoord worden. Allereerst de Wet dwangsom. Ik heb nog een enkele vraag over de termijnen. Het is logisch dat in relatie tot de aanvrager geen termijnen worden gesteld. Dat de deskundige zich niet aan een bepaalde termijn hoeft te houden, komt de transparantie van het proces echter niet ten goede. Zorgvuldigheid is belangrijker dan snelheid, zo is het argument in de stukken. Ik doe de volgende suggestie. Is het niet mogelijk om een uitstelbriefje in het dossier op te nemen zodat altijd kan worden gezien in welke fase van het traject een dossier zich bevindt? Anders kunnen zaken eindeloos voortduren en wellicht verloren gaan.

Op het punt van de doorgifte van informatie over verkeersovertredingen het volgende. Het is goed dat er actie tot verbetering wordt ondernomen. Wij zijn positief over het feit dat het CBR aan de bel heeft getrokken, weliswaar via de Kamer, over de achterblijvende doorgeleiding. Mijn fractie vraagt zich echter af of de niet doorgegeven informatie – er waren achterstanden opgelopen – vertraagd is of dat er overtreders zijn die daardoor door de mazen van het net glippen.

In relatie tot de recidiveregeling stel ik nog een laatste vraag op het gebied van Justitie. De datum van inwerkingtreding staat niet in de nota van toelichting. Ook is niet duidelijk of de recidiveregeling van toepassing

zal zijn op eerste onherroepelijke veroordelingen in de periode van vijf jaar voorafgaand aan de start van deze regeling.

Ik kom op de onderwerpen van de minister van Verkeer en Waterstaat. Er wordt op allerlei fronten gewerkt aan een nog grotere verkeersveiligheid en wij juichen dat toe. Ik noem er twee: de Flister, met de kanttkening die de minister daarbij maakt, en de proef in Zeeland met de fietshelm. Ik herinner mij de eerste keer dat ik in mijn fractie voorstelde om de fietshelm verplicht te stellen. Dat was toen helemaal fout. Ik ben blij dat wij nu op de een of andere manier aan dat idee gevolg geven. Daarmee kan de dalende trend in het aantal verkeersslachtoffers worden voortgezet.

Ik ben ook blij dat in deze kabinetsperiode meer aandacht is gekomen voor de verkeersslachtoffers en dat er gesprekken worden gevoerd op het ministerie tussen de Vereniging Verkeersslachtoffers en ambtenaren, onder andere om tot een persoonlijke kluis te komen. Ik heb daarvoor eerder gepleit. In een brief die wij afgelopen week ontvingen, staan interessante suggesties die meegenomen kunnen worden in het aanbestedingsbeleid bij het personenvervoer als meetcriteria voor verkeersveilig rijgedrag van chauffeurs bij de concessiehouder. Ik vind dat heel interessant. Ik vraag de minister om dit aan de aanbestedende overheden door te geven als mogelijke suggestie.

De commissie heeft een gesprek gevoerd met de ouders van Derek van Neerven. Hun zoon was motorrijder en is in een ongeluk omgekomen. Zij hebben ons gevraagd of er genoeg aandacht besteed wordt in de rijopleiding voor de automobilist aan het fenomeen motorrijden. Zij hebben het idee dat er nog een wereld te winnen is. Zij vragen zich ook af of de zichtbaarheid van de motorrijder verbeterd kan worden.

Ik stel graag een vraag over de zwarte doos in de auto. 80% van de personenauto's die in de Verenigde Staten en Canada rijden hebben zo'n zwarte doos. De minister stelt in reactie op mijn Kamervragen dat een verplichting via Europa moet worden geregeld. Mij is echter verteld dat in Europa nu al vast is te stellen hoe hard een auto reed vlak voor een ongeval. In iedere airbag zit namelijk een chip. Op dit moment kunnen alleen de fabrikanten de data daarvan uitlezen. Ziet de minister daarin nieuwe mogelijkheden?

Ik zal kort zijn over de tractoren. Ik zou nog veel meer willen dan in het voorstel van de initiatiefgroep staat. Ik realiseer mij echter heel goed dat er nu spijkers met koppen moeten worden geslagen. Wij hebben de hele kabinetsperiode hierover gesproken. Ik pleit ervoor om onverkort het voorstel van de initiatiefgroep over te nemen. Ik slik mijn voorkeur voor kentekens en BE-rijbewijs dan wel in. Op deze manier doen wij tenminste iets.

In relatie tot ouderen en mobiliteit heb ik al eens gepleit voor rijvaardigheidscentra. Ik begrijp dat de club van Blijf Veilig Mobiel graag aansluiting zoekt bij de gezondheidscentra en de centra voor ouderen. Ik ben het daarmee graag eens. Wij kunnen daarbij ook onderzoeken hoe het OV-kennismakingspakket uitgebreid kan worden met kennis van stads- en streekvervoer want daaraan is veel behoefte. Het is een goede zaak dat door Veilig Verkeer Nederland gewerkt is aan standaardisering van de scootmobiel-basiscursus. Heeft de minister cijfers hoeveel en welke gemeenten die basiscursus aanbieden of wellicht verplichten aan mensen aan wie een scootmobiel verstrekt wordt? Openbaarmaking van die gegevens is misschien wel de beste methode om ervoor te zorgen dat elke gemeente dat gaat doen. Ik heb van ANBO begrepen dat ouderen graag zouden oefenen met de scootmobiel in een wat anonieme omgeving in een trainingsetting, dus niet gewoon op straat. Is het een optie om een demontabele trainingstuin te ontwerpen? Er liggen in gemeenten genoeg lege veldjes – denk aan uitgestelde woningbouwlocaties – die als tijdelijke trainingstuinen kunnen worden ingericht.

Ik heb mij afgevraagd of er een frisse nieuwe wind is gaan waaien bij Rijkswaterstaat. Ik lees boven de weg: «Denk aan je snelheid». Sinds wanneer spreken wij de reiziger met «je» aan in plaats van met «u»? Bovendien dacht ik dat het «jouw snelheid» was, niet «je snelheid». Of zeggen wij straks ook: «hun werken aan de weg» en «shit, er zit een gat in het asfalt»?

De **voorzitter**: Dat is een aardige afsluiting. Toch heeft de heer De Rouwe nog een vraag aan u.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik zou bijna niet durven, maar ik zal goed op mijn taalgebruik leggen. Bij oud-docent mevrouw Roefs moet je daar altijd alert op zijn. Laten wij de vraag eens omdraaien. Volgens mij naderen wij elkaar behoorlijk. Wij wilden allemaal een verzwaaring van het trekkerrijbewijs en wij vonden allemaal dat jongeren echt meer moesten doen dan nu. Wij wilden ook allemaal graag dat de snelheid omhoog ging. Ik hoorde mevrouw Roefs net zeggen dat het BE-rijbewijs er niet komt, maar dat zit volgens mij in de plannen. Als trekkerbestuurders harder willen rijden, dan moeten zij straks voldoen aan de eisen van het BE-rijbewijs. Het is dus een verzwaaring van wat wij nu hebben. Nu ligt er een voorstel van de minister en een voorstel van mevrouw Peijs en anderen. Het enige verschil is de unieke nummering op een trekker. Wat is precies het voordeel daarvan behalve het punt dat mevrouw Roefs terecht noemde dat als iemand geïrriteerd is, hij dat nummer kan sms'en aan de politie? Wat is behalve dat het voordeel van dat voorstel ten opzichte van het voorstel van de minister?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik noem allereerst de verzekering. Ik heb het net nog even nagekeken. Het is een uniek kenmerk. Dat betekent dat je daadwerkelijk kunt zeggen: het is die tractor. Op die manier kan die goed verzekerd worden. Ik heb ook nog even gekeken naar wat het kost: € 38. Men wilde het namelijk niet duurder maken dan nu voor het grensverkeer dat nu in feite al een soort herkenningsplaat heeft. Ik vind het heel belangrijk dat men het er nu over eens is in een sector. Men heeft elkaar tenminste kunnen vinden. Laten we dat alsjeblieft niet weggooien. Ik slik dan in dat ik eigenlijk nog wel wat strenger had willen zijn. Ik lees in de voorstellen van de minister – dat vond ik heel kenmerkend eraan, want wij zijn gewend dat deze minister heel duidelijke keuzes maakt – dat hij geen duidelijke keuzes maakt. Het is een beetje een vage brief. De minister houdt zich vast aan de motie-Atsma maar dan moet de Kamer maar zeggen wat zij wil. Ik heb dat heel duidelijk gezegd: ik wil exact hetzelfde als wat de commissie-Peijs wil. Mijn verdere wensen laat ik dan achterwege.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als mensen geïrriteerd zijn, kunnen zij met dat nummer de politie waarschuwen. Bovendien is het handig voor de verzekering. Trekkers redden zich nu echter ook met de verzekering, dus het probleem is volgens mij niet heel acuut. Het heeft echter niet zoveel te maken met de verkeersveiligheid als zodanig, zo begrijp ik. De proportionaliteitsweging draait om wat je ervoor over hebt, inderdaad € 38. In het voorstel van de minister zijn de kosten maximaal € 12,50. Als je dat vermenigvuldigt met 75 000, dan komt dat neer op heel grote bedragen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik begrijp niet waar de heer De Rouwe op uit is. Wij wilden allemaal wat anders, maar wij wilden er wel wat aan doen. De partijen hebben samen in een hok gezeten. Het eerste resultaat van het overleg was teleurstellend. Vervolgens is er een aanvullend advies gekomen. Alle partijen zijn het nu met elkaar eens. Wij zouden toch gek zijn als Kamer als wij dat niet zouden opvolgen. Waarom zou de

CDA-fractie tegen een voorstel zijn waarover iedereen die ermee te maken heeft het eens is? Ik begrijp dat gewoon niet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik constateer dat dit geen inhoudelijk argument is. De eenvoudige vraag is «waarom het een versus het ander» terwijl met beide hetzelfde beoogd wordt. Alleen omdat een club dat graag wil een voorkeur uitspreken, vind ik vrij marginaal qua inhoudelijke weerlegging.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik vind het verhaal van het verzekeren heel belangrijk. Ook het verhaal van de herkenbaarheid vind ik heel belangrijk. Als u dat anders inschat, dan mag dat. Ik hecht daaraan echter wel waarde. Eerlijk gezegd vind ik € 38 per tractor echt niet veel.

De **voorzitter**: Ik sta geen interruptie meer toe. Het woord is aan de heer Aptroot van de VVD-fractie.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het is goed dat het aantal verkeersdoden is afgenomen, maar dat neemt niet weg dat het aantal ernstig gewonden wat is toegenomen. De minister constateert dat het vooral om oudere en jonge fietsers gaat. De regering zegt dat dat eigenlijk een zaak is van de decentrale overheden. Mijn fractie is het daarmee eens. Zij moeten ervoor zorgen dat het voor het fietsverkeer zo veilig mogelijk gaat. Mijn fractie heeft er wel angst voor dat elke provincie zelf het wiel gaat uitvinden. Is de minister bereid om het probleem van het toenemend aantal gewonden onder jonge en oudere fietsers neer te leggen bij provincies en gemeenten? Hij voert toch af en toe overleg met hen. Kan hij hun vragen om er samen naar te kijken? Het zou zonde zijn als eventuele best practices niet met elkaar werden gedeeld. Ik ben het overigens met de minister eens dat er geen draagplicht voor fietshelmen bij kinderen moet worden ingevoerd. Het is wel interessant om te kijken hoe het voorlichtingsproject in Zeeland verloopt. Positief stimuleren is best, maar een nieuwe verplichting niet.

Mijn fractie gaat akkoord met de invoering van de recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten. Het is prima dat als iemand binnen vijf jaar voor de tweede keer bij een stevige alcoholovertreding wordt gepakt, hij zijn rijbewijs kwijtraakt. Er is echter wel zorg bij de administratieve handeling. Al vaker is gebleken dat dat moeilijk gaat. Het CBR speelt daarin een rol, evenals de RDW en de Justitiële Informatiedienst. Dan komt er als vierde de Centrale Verwerkingseenheid Openbaar Ministerie bij. Is er al eens goed gekeken naar hoe de afhandeling, het stroomschema, gaat? Weten wij zeker dat mensen niet ergens in de ambtelijke molen blijven hangen waardoor zij uiteindelijk ontsnappen aan de hun toekomende straf? In relatie tot het landbouwverkeer kan mijn fractie instemmen met het voorstel om een rijbewijs T in te voeren, geen kentekenplicht in te voeren en twee categorieën in te voeren, namelijk tot 25 kilometer per uur en 40 kilometer per uur. Door de manier waarop de heer De Rouwe het verdedigt, begin ik echter te twijfelen. Als iemand een ongeval met een trekker als tegenpartij meemaakt, dan is het heel lastig als naderhand geen schuldige kan worden aangewezen omdat de trekker geen kenteken heeft. Vooralsnog steunt mijn fractie evenwel het voorliggende voorstel omdat moet worden gewaakt voor het onnodige invoeren van verplichtingen. Mijn fractie is overigens gevoelig voor klachten van het bedrijfsleven dat er oneerlijke concurrentie ontstaat. Als het landbouwverkeer op de openbare weg echt gericht is op agrarisch gebruik, dan is dat best. Hier en daar lijken er echter halve transportondernemingen te ontstaan; trekkers die veel op de openbare weg rijden en door een rood licht rijden waar het niet mag, zonder dat ze kunnen worden geflitst. Kan de minister aangeven, nu of schriftelijk, hoe gewaarborgd kan worden dat trekkers

echt voor agrarische doeleinden worden gebruikt zonder dat zij een alternatief worden voor regulier transport?

Ik heb al eerder gezegd dat mijn fractie de Flister in principe een goed idee vindt. Ik werd er echter vanuit de praktijk op gewezen dat wellicht over één ding nog niet is nagedacht, namelijk over het feit dat in het drukke stedelijke gebied, in de buurt van een ambulancepost of een politiebureau, een groot deel van de dag het radioverkeer kan uitvallen. Ik heb vanochtend gekeken en tussen zes uur en half 11 in Amsterdam zijn ambulance en brandweer meer dan 140 keer uitgerukt. Daar zit de politie nog niet bij. De Flister beïnvloedt het radioverkeer in een omgeving van 300 tot zelfs 700 meter. Als die Flister op elk moment van uitrukken gebruikt wordt dan is het radioverkeer in de buurt van een ambulancepost of een politiebureau volstrekt verstoord. Er moet dus goed worden afgesproken dat alleen in noodgevallen de Flister wordt gebruikt. Ik hoor op dit punt graag de ideeën van de minister. Misschien kan dat nader worden uitgezocht. De basis van het idee is evenwel goed.

Ik kom tot slot te spreken over het CBR. Wij nemen kennis van aanpak en doorlooptijd van het onafhankelijk onderzoek. Mijn fractie zal de rapportages kritisch beoordelen. Ik heb nog eens even gekeken naar de begroting 2010 van het CBR. De VVD-fractie is daarover niet tevreden. Uit de prestatie-indicatoren voor termijnen van examenreservering en afgifte rijgeschiktheidsverklaringen blijkt dat de termijnen te lang zijn. Er is sprake van een verbetering, maar in de toekomst moet een en ander toch in kortere termijnen gedaan worden. Over de kosten is mijn fractie negatief. De huisvesting neemt toe met 19%, de autokosten nemen toe met 9% en de kosten van PR nemen met 87% toe. Dat is de slechtst denkbare PR voor het CBR. Ik zou zeggen: doe je werk in soberheid, want dat wordt meer gewaardeerd. Als men het werk goed doet, dan komt dat positieve en warme gevoel vanuit de politiek en de bevolking vanzelf wel. De pensioenlasten zijn nog steeds extreem hoog: ruim 12 mln. Die stijgen ook weer met 12%. Daarbovenop komt nog een extra pensioenlast van bijna 2 mln. Mijn fractie vindt echt dat nu besloten moet worden om op de standaardoverheidsregelingen over te gaan. Die zijn op zich goed. Deze superluxe eindloonregelingen zijn bij de overheid nergens bekend, maar het CBR heeft die wel. Degenen die gebruik moeten maken van de diensten van het CBR betalen dus te veel. Dat kan niet langer. Het geduld is aardig op. Het is goed dat de raad van toezicht deels vervangen en vernieuwd is, maar uit de negatieve berichten van de OR komt naar voren dat de reorganisatie wellicht niet kan doorgaan, dat er een risicofactor is en dat de OR altijd maar dwars ligt. Dat is zeker geen pareltje binnen het CBR. Er moet dus nog stevig worden ingegrepen.

Op het punt van de eigen-verklaringprocedure is het goed dat de opgelegde termijnen voor afdoening door het CBR aanmerkelijk zijn verkort. Dat gaat veel strakker en dat is goed. Het kan misschien nog beter, maar Keulen en Aken zijn niet in één dag gebouwd, zo zegt men. In relatie tot het CBR moeten wij ook begrijpen dat als men uit een diep dal komt, er even tijd nodig is. Wij zien op een aantal punten echter een duidelijke verbetering en daarmee zijn wij tevreden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik vraag de heer Aptroot graag of de VVD er voorstander van is om het voorstel van de initiatiefgroep van mevrouw Peijs onverkort over te nemen.

De heer **Aptroot** (VVD): Wij nemen bijna alles over maar het punt van het kenteken heeft geleid tot een interessante discussie in deze commissie. Ik wacht even de reactie van de minister daarop af. Op zich kunnen wij instemmen met het voorstel voor het rijbewijs T, de eis van het rijbewijs B en het regime van 25 kilometer per uur of 40 kilometer per uur. Dat pakket zou voor ons op dit moment afdoende zijn.

De **voorzitter**: Ik geef ten slotte het woord aan de heer Cramer van de ChristenUnie.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Uit de lijst met brieven heb ik voor vandaag het onderwerp verkeersveiligheid gekozen. Ik heb daar namens de fractie van de ChristenUnie nadrukkelijk over gesproken. Er ligt een breed gedragen advies van de initiatiefgroep-Peijs waarin onder meer Veilig Verkeer Nederland, LTO en TLN vertegenwoordigd zijn. Het is mooi dat de minister nu overtuigd is van het nut van het trekkerrijbewijs voor nieuwe gevallen. De minister kiest ervoor om iedereen met rijbewijs B vrij te stellen voor het trekkerrijbewijs. Op deze manier zit na invoering van het trekkerrijbewijs niemand meer zonder rijbewijs op een landbouw-trekker. De vraag is echter of deze vrijstelling ook moet gelden voor nieuwe gevallen. Een vijftig ton zware, achttien meter lange, drie meter brede en vier meter hoge tractor-aanhangercombinatie is toch wel wat anders dan een Kia Picanto. Het rijbewijs B moet straks niet een omweg worden om zonder enige oefening op een trekker te kunnen rijden. Mijn fractie vraagt dan ook of het niet goed zou zijn om de vrijstelling voor het trekkerrijbewijs alleen te laten gelden voor iedereen die bij de invoering van het trekkerrijbewijs achttien jaar of ouder is en een rijbewijs heeft. In aanvulling daarop zou een permanente vrijstelling kunnen gelden voor houders van het CE-rijbewijs.

Op het punt van het kenteken en de verhoging van de maximumsnelheid neemt de minister het advies van Peijs niet over in verband met de motie-Atsma. De keuze wordt aan de Kamer gelaten. Die motie draaide vooral om de administratieve lasten van het kenteken. Die lasten zijn ook best belangrijk. Deze moeten echter wel afgezet worden tegen het beoogde maatschappelijke effect. Mijn fractie heeft de motie-Atsma gesteund maar ook aangegeven dat zij voor een kenteken is of een vergelijkbaar alternatief als daarbij de administratieve lasten beperkt kunnen blijven. Mijn fractie is er inmiddels van overtuigd dat die administratieve lasten veel lager zijn. De minister schat de administratieve lasten voor het kenteken in op bijna 50 mln. Dat is een voorlopige schatting, maar het verschil met de inschatting van de RDW is zo groot dat een onderbouwing op zijn plaats is, maar die mis ik. De minister stelt wel dat de administratieve lasten van een herkenningssplaat zesmaal zo laag zijn, terwijl deze naar mijn overtuiging – mevrouw Roefs sprak er ook al over – vergelijkbaar zijn met het kenteken. Kan de minister dit verklaren? De administratieve lasten zijn niet alleen veel lager; men kan zich ook afvragen of er überhaupt nog sprake is van administratieve lasten voor het afhalen van het kenteken danwel de herkenningssplaat als een agrariër er zelf voor kiest om zijn landbouwvoertuigen te laten registreren. Dit geldt dan niet alleen voor landbouw en agrariërs maar het zou ook voor een loonwerkbedrijf kunnen gelden.

Een belangrijk winstpunt kan de verhoging van de maximumsnelheid zijn. Daarmee zouden trekkers op veel meer wegen kunnen worden toegelaten wat de verkeersveiligheid ten goede komt. De ChristenUnie hecht zeer aan die snelheidsverhoging. Als de minister de keuze niet maakt, dan moet de Kamer die vandaag maar maken. Het is in het belang van de verkeersveiligheid en de boeren dat er nu helderheid komt. De fractie van de ChristenUnie vraagt de minister om het advies van Peijs over te nemen en de vrijwillige herkenningssplaat gekoppeld aan de hogere maximumsnelheid in te voeren.

Naast de vrijwillige optie kunnen wij, net als bij het rijbewijs, voor het kenteken voor een overgangperiode kiezen door kentekens alleen te verplichten voor nieuwe trekkers. De administratieve lasten voor het kenteken zijn dan veel lager en vallen in het niet bij de aanschafkosten en de kapitaalslasten van zo'n nieuwe trekker. Ik hoor hierop graag een reactie van de minister.

De minister erkent de problemen met de breedteontheffingen maar komt niet met een oplossing daarvoor. Op dit punt kan bespaard worden op de administratieve lasten van agrariërs omdat veel gemeenten hiervoor een eigen regeling hebben. De ChristenUnie-fractie vraagt de minister om onderzoek te doen naar de mogelijkheden om deze vergunningverlening af te schaffen, te uniformeren of te vereenvoudigen. Ook dit kan worden gekoppeld aan de herkenningsplaat want juist in dit geval is het kenteken waarschijnlijk beter aangezien dan ook langzame trekkers gebruik kunnen maken van de centrale breedteontheffing. Ik hoor hierop graag een reactie.

De voorzitter: Ik geef het woord aan de minister voor zijn eerste termijn. De heer De Rouwe heeft te kennen gegeven dat hij in verband met andere verplichtingen ons helaas moet verlaten. Maar het AO zal voor hem op afstand worden gevolgd. In deze termijn krijgt elk Kamerlid maximaal twee interrupties

Minister Eurlings: Voorzitter. Ik dank u vriendelijk. Ik dank ook de woordvoerders voor hun inbreng in eerste termijn. De richting van deze inbreng was heel consistent. Daaruit spreekt een zeer coöperatieve opstelling om samen te bekijken hoe wij de verkeersveiligheid zo goed mogelijk kunnen dienen. Ik wil het compliment van de heer De Rouwe aan mij direct teruggeven aan alle betrokken Kamerleden: mij is het debat de laatste jaren zeer goed bevallen.

Ik geef kort de cijfers. Het aantal verkeersdoden is van 750 naar 720 teruggegaan. Het zijn er weer een stuk minder, maar nog steeds zijn het er schrikbarend veel. Ik vind het beeld van twee verkeersdoden per dag schrikbarend. Een dag is zo voorbij. Als je bedenkt dat het op een dag gemiddeld twee keer afgrijselijk prijs is, dan is dat nog steeds shocking. We zijn er dus nog niet, ook omdat het aantal ernstig gewonden is gestegen van 16 700 naar 17 600. Opvallend is dat ruim een derde daarvan fietser is. Velen van u meldden dit. Je moet ermee aan de slag. Er is een breed palet van maatregelen ontwikkeld. Het is zaak om dit verder op te pakken in de hoop dat wij snel verbeteringen kunnen realiseren. Het moet wel; de vergrijzing neemt toe en anders blijft de kwetsbaarheid van jonge mensen overeind.

Ik begin met het landbouwverkeer. De afgelopen jaren is hierover veel gesproken, voor het laatst in november vorig jaar. Ik heb toen een voorstel voorgelegd voor aanscherping van het tractorcertificaat voor jongeren en voor de introductie van een snelheidsbordje voor landbouwvoertuigen die gebruik willen maken van de ook door u gewenste verhoging van de maximumsnelheid. Over één ding waren en zijn wij het roerend eens: we moeten iets doen. Dat is voor ons helder. Het zou mooi zijn als wij aan het eind van deze regeringsperiode dat punt samen kunnen bereiken. Ik heb in het debat goed geluisterd. We moesten kijken naar zorgvuldigheid en naar de eisen aan de rijvaardigheid van bestuurders van landbouwvoertuigen, willen we de verkeersveiligheid ook echt kunnen verbeteren. Ik ben intussen zeer overtuigd van de voordelen die de introductie van een tractorrijbewijs biedt. We trekken met het rijbewijs de rijvaardigheidseisen voor alle bestuurders van landbouwvoertuigen gelijk, voor jong en oud. Ik wil daarom overgaan tot de introductie van het rijbewijs T, maar ik wil dit wel zo doen dat de lasten zo beperkt mogelijk blijven. Dit wil ik op twee manieren doen. Als iemand een rijbewijs B heeft, geldt dit ook voor de tractor. En anderzijds zal ik het CBR vragen om het theorie-examen voor het trekkerrijbewijs aan te laten sluiten bij het theorie-examen voor het rijbewijs B. Als een jongere op de landbouwschool zijn theorie-examen haalt voor de tractor, kan hij dus bij wijze van spreken een jaar later in het kader van het begeleid rijden, waarvoor de Kamer ook gepleit heeft, met zijn theorie rijbewijs zijn rijbewijs B halen. Ook daarmee beperk je de kosten dus behoorlijk. Zo proberen wij aan te sluiten bij de hoofdlijn die

de Kamer aangeeft: verbeter de verkeersveiligheid voor landbouwtrekkers maar voorkom dat dit tot te veel extra lasten leidt. Dat is de balans geweest die ik heb proberen te zoeken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik ben het eens met de minister. Toch wil ik hem voorleggen dat ik met een rijbewijs B ook niet zomaar op een grote bus mag. Dat heeft te maken met de verkeersveiligheid. Je moet weten hoe zo'n groot voertuig aanvoelt en wat dat betekent in het verkeer. Kortom, er zit gewoon een fysiek verschil in de verschillende voertuigen. Ik vraag de minister om een nadere toelichting, hoe hij dit taxeert. Kun je er inderdaad tot in lengte van jaren mee doorgaan dat mensen die een rijbewijs B hebben ook een tractor mogen besturen?

Minister **Eurlings**: Qua fysieke omvang is een tractor misschien groter dan een gewoon automobiel, maar qua snelheid lijkt hij meer op een brommer dan op een auto. Je moet dus een beetje de balans zoeken. We hadden ook een veel zwaarder rijbewijs verplicht kunnen stellen, bijvoorbeeld een waarmee je met een grote aanhangwagen mag rijden. Een tractor mag dadelijk, als wij de maximumsnelheid gaan versnellen, met maximaal 40 kilometer per uur rijden. De manier waarop de tractor zich in het verkeer beweegt, lijkt bovendien redelijk op de manier waarop een automobiel zich in het verkeer beweegt. Bovendien vind ik het belangrijk om te beseffen dat wij vanaf nul komen. Nu is er niets geregeld. Nu kun je gewoon zonder rijbewijs een tractor besturen. Daarom vind ik het zeer te verdedigen dat mensen met het rijbewijs B ook een tractor mogen besturen. Wat doen wij over vijf of tien jaar? Laten we eerst maar eens kijken hoe dit werkt. Ik denk dat wij met de introductie van rijbewijs T een behoorlijke winst kunnen behalen, met name voor de jongere rijders, voor wie zo vaak de aandacht is gevraagd in de Kamer. Al zij zestien zijn, helpen zij vaak al in het boerenbedrijf van pa of ma. Vervolgens gaan zij ook met die tractor de weg op.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik snap deze overwegingen. Dit was de kern van het debat van de afgelopen twee, drie jaar. We hebben hier al vaak genoeg over gesproken. Ik licht mijn punt nog één keer toe. Een trekker rijdt relatief rustig, maar met een geweldige kracht. Laat ik het zo zeggen. Als je met een trekker over de auto van de buurman heen rijdt, denk je: dat was een stevige verkeersdrempel! Misschien is het wat gechargeerd, maar het gaat mij om dat beeld. Hebben we dit met Veilig Verkeer Nederland goed afgedekt, zodat onze maatregelen voldoende zijn? Nogmaals, we komen van nul en we maken nu een aanmerkelijke verbetering. Ik steun de minister daarom ook. Maar ik vind dat we dit onder ogen moeten zien. Een belangrijk onderwerp is ook het terugdringen van het aantal verkeersdoden. We moeten goed weten wat een voertuig met zo'n massa en met zo'n kracht doet in het verkeer. Ik vraag de minister om daarop nog eens goed te reageren. Ik wil ook weten hoe hij de uitwerking voor zich ziet, bijvoorbeeld door middel van monitoring.

Minister **Eurlings**: Ik snap de vraag. Veilig Verkeer Nederland heeft meegewerkt, ook met de groep-Peijs, als ik die zo mag noemen. Deze organisaties kunnen zich hierin vinden. Laten we gewoon eens bekijken hoe het functioneert. Ik vind het wel charmant dat wij op deze manier in staat zijn om twee positieve werelden met elkaar te verbinden: meer verkeersveiligheid en toch niet te veel extra lasten. Je kunt natuurlijk het beeld voorhouden van een tractor die over een auto heenrijdt, maar je hebt ook het beeld van een jonge automobilist die met de auto van pa of ma door de straten scheurt en daarmee een voorbijvliegend projectiel is qua snelheid. Impact is snelheid maal massa. De snelheid van de automobiel is vele malen groter dan de snelheid van de tractor. De massa van de tractor is wel weer groter dan van een automobiel. Het komt om en

nabij op hetzelfde neer. Ik vind het daarom verdedigbaar dat het rijbewijs B ook geldt voor de tractor. Als wij een ander rijbewijs hadden gekozen, had dit de hele sector tot veel meer lasten gebracht. Ik vind dit dus echt een mooie oplossing. Eerder wilden wij het certificaat verzwaren, maar dan zou de zwaarte in de buurt van een heus rijbewijs komen. Daarom hebben we gedacht: laten we het helemaal goed doen. Nu is er een tussenperiode, omdat het namelijk nog wel even duurt voordat wij het rijbewijs hebben geïntroduceerd. Het versterkte certificaat dat jongeren nu kunnen halen, kunnen zij dadelijk omwisselen voor het rijbewijs T. Dus ook daaraan zijn geen extra lasten verbonden. Ik vind dit de meest charmante middenweg. Maar laat de Kamer met mijn opvolger bekijken hoe dit functioneert. Ik heb daar goede verwachtingen van. Ik kom te spreken over de kentekening. Daar is de afgelopen jaren veel over gediscussieerd. De Kamer heeft zich hierover op een gegeven moment uitgesproken: geen kentekening. Ik ben gehouden om dat als mijn uitgangspunt te hanteren. De Kamer heeft het heft stevig in handen genomen en de lijn zelf bepaald. In die lijn denk ik verder en probeer ik met een ander soort oplossing te komen. «Geen kentekening» was het uitgangspunt en blijft mijn uitgangspunt. Nu hebben wij in het kader van de discussie over de verhoging van de maximumsnelheid van het landbouwverkeer wel de vraag gesteld hoe het optisch herkenbaar kan worden gemaakt of een tractor snel mag rijden of niet. Daarom kwamen wij in november met het voorstel van het bordje. Bij staandehouding kan dat gebruikt worden. Groep-Peijs heeft hiernaar gekeken en is met het alternatief van de herkenningsplaat gekomen. Dit is een soort kentekenplaat-light, goedkoop en gelijkend op de kentekenplaat voor landbouwvoertuigen in de grensstreek. Ik sta waardevrij in deze discussie. Het is niet het ene voorstel tegenover het andere. Er zijn twee opties, met een iets verschillende karakteristiek. Ik zal proberen uit te leggen wat volgens mij de grote verschillen zijn. Zo heel groot zijn ze niet, maar er zijn wel een paar verschillen. Vervolgens is het aan de Kamer om aan het einde van het debat door middel van de stemming over een motie de lijn te bepalen. Van mij kan het allebei. Ik zie plussen en minnen. Ik heb beide opties willen voorleggen, om het palet van keuzes zo breed mogelijk te maken.

Qua verzekering is er geen verschil tussen de opties. Ik hoorde hier zojuist een opmerking over. Iedere tractor moet WA-verzekerd zijn. In het hele rapport van Peijs kwam het woord «verzekering» volgens mij niet één keer voor, maar wat betreft de verzekering is er geen onderscheid tussen het plaatje en de herkenningsplaat. Op het terrein van verzekeringen is er bij ons overigens ook niet echt een probleem bekend.

Wat zijn de overige karakteristieken? Wat is het voordeel van het simpele bordje, als ik het zo mag noemen? Het bordje is natuurlijk goedkoop. De lasten variëren van € 937 000 in totaal voor de hele sector voor het bordje tot zo'n 8,2 mln. of 8,3 mln. voor de herkenningsplaat. Allebei zijn ze wel voordeliger dan de 49 mln. die het verplichte kenteken kost. Maar er zit een verschil tussen van meer dan 7 mln. Een nadeel dat nadrukkelijk is genoemd, is dat je bij een herkenningsplaat alleen maar een rijsnelheid van 40 kilometer per uur toelaat bij een tractor die constructief gezien ook 40 kilometer per uur zou kunnen rijden. Nou kun je je afvragen of een boer zo maf zou zijn om een tractor die maar 25 kilometer per uur kan rijden, van een bordje met 40 kilometer per uur te voorzien, op te voeren en te proberen om sneller te jakkeren. Ik vraag mij af of men dit zou doen. Er is ook nog zoiets als eigen verstand en eigen verantwoordelijkheid. Maar het voordeel van de herkenningsplaat is de check: alleen tractoren die er qua constructie op berekend zijn, kunnen de 40 kilometer per uur gaan rijden. Hoe zit het met de handaafbaarheid? Automatische flitscamera's flitsen niet op 40 kilometer per uur. Dus ook daarin is er geen significant verschil. Bij controles met een lasergun kun je beide type voertuigen staande houden. Wel kan iemand die zich aan een zich misdragende tractorbe-

stuurder ergert, het kentekennummer opschrijven, waardoor je direct de tractor te pakken hebt. Dat is weer een voordeel van de herkenningsplaat. Dit zijn dus een beetje de nuances, niet meer en niet veel minder. Ik vind beide herkenningsystemen een grote vooruitgang. Nu hebben we immers niets. De Kamer moet de voordelen – de check op de constructiesnelheid en de mogelijkheid van het noteren van het nummer – afwegen tegen het nadeel: in plaats van € 900 000 vraag je 8,3 mln. van de sector. Dit zijn de afwegingen. Ik sta er volstrekt neutraal in. Ik laat het graag aan de Kamer om daarin een lijn te trekken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb een vraag over de constructiesnelheid. De minister maakt er in mijn ogen een beetje een karikatuur van als hij zegt dat een agrarische ondernemer met een trekker die 25 kilometer per uur kan rijden niet 40 kilometer per uur gaat rijden. We hebben het hierbij over een categorie trekkers die qua constructie allemaal al harder kunnen. Ik werd laatst door een combinatie ingehaald, terwijl ik al ruim 40 kilometer per uur reed.

De heer **Aptroot** (VVD): 40 kilometer per uur rijden op een 80 kilometerweg is ook niet verstandig!

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat deed ik ook niet, het was gewoon op een binnenweg, collega Aptroot. De discussie gaat er nu volgens mij niet over hoe hard trekkers kunnen. Ze mogen nu officieel niet harder dan 25 kilometer per uur, maar ze kunnen het wel en doen het ook vaak. Dat is volgens mij het probleem. Dat probleem kun je volgens mij op deze manier oplossen. De vraag gaat dus niet over die enkele oude trekker die 25 kilometer per uur kan en opgevoerd wordt, maar over de moderne landbouwtrekker die het zat aankan en er qua constructie op gebouwd is. Daar moeten we het over hebben.

Minister **Eurlings**: De vraag is dan dus in hoeverre het in de praktijk echt wat uitmaakt. Heel wat moderne trekkers kunnen gewoon 40 kilometer per uur rijden; dat is helemaal geen probleem. De vraag is wat we doen met trekkers die dat niet kunnen. De vraag is dus hoe relevant het is om een herkenningsplaat te hebben. Je zet met een herkenningsplaat wel meteen een RDW-procedure in, weliswaar een lichte. Dit heeft als nadeel dat er administratieve lasten mee gemoeid zijn. Het voordeel is de constructiecheck. Dat is een verschil. Maar het gaat erom hoe je dit waardeert. Het is ook een beetje een politiek vraagstuk: hoe beoordeelt u de lasten en wat vindt u van de voordelen? Omdat de Kamer het initiatief naar zich heeft toegetrokken, is het ook de Kamer die een keuze zou moeten maken in dit politieke vraagstuk. Ik vind beide opties een vooruitgang ten opzichte van de huidige situatie.

Ik heb nog een paar vragen over de landbouwtrekkers staan. Over de vrijstelling voor het trekkerrijbewijs bij bezit van rijbewijs B heb ik het zojuist al gehad. Ik vind rijbewijs C of CE om verschillende redenen te zwaar. Dat rijbewijs is namelijk vereist voor het besturen van zware vrachtauto's. Die zijn niet alleen veel zwaarder, maar kunnen ook veel sneller rijden. Zij hebben dus een veel grotere impact. We hebben het er net over gehad; laten we eens bekijken hoe het in de praktijk gaat functioneren in de komende jaren.

Wat is het verschil in de administratieve lasten tussen een verplicht kenteken en de herkenningsplaat van Peijs? Ik zei zojuist: een kenteken zou om en nabij € 49 425 000 kosten, terwijl de herkenningsplaat van de groep-Peijs zo'n 8,2 mln. tot 8,3 mln. zou kosten. Het bordje, dat is het simpele plaatje dat je opschroeft, kost iets van € 900 000.

Ik ga verder met de vraag over het eventuele onderzoek naar het afschaffen, uniformeren of vereenvoudigen van de vergunningverlening van breedteonthefingen. Zoals ik in de brief heb aangegeven, kunnen

gemeenten of provincies dit nu al laten doen door de RDW. De oplossing is dus panklaar. Ik ben wel bereid om dit actief in het volgende Nationaal Mobiliteitsberaad te agenderen en zal daarna aan de Kamer berichten wat de reactie van de decentrale overheden is.

Er zijn nog wat vragen gesteld over de kentekening. Ik wil nogmaals benadrukken dat de Kamer met de motie-Atsma nadrukkelijk een uitspraak heeft gedaan. Ik vind dat het nu ook aan de Kamer is om tussen de opties een keuze te maken. Dit is ook een politieke keuze. Zo simpel is het.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb een opmerking over de kosten. De minister zegt dat kentekenplaten 49 mln. kosten. Voor zover ik weet, kent de Kamer de onderbouwing daarvan niet. We hebben een aantal vragen kunnen stellen. Daarop heeft de RDW bijvoorbeeld aangegeven dat in tegenstelling tot de calculatie waarmee de minister schermt, het kenteken niet €38 kost, maar €22. Dan is het ook nog de vraag of het bedrag van 49 mln. voor de kentekenplaten niet over zowel de trekker als de aanhangwagen gaat. De vraag is of in deze calculatie niet appels en peren worden vergeleken en of we elkaar niet een beetje op het verkeerde been zetten met een soort doelredenering.

Minister **Eurlings**: Ik zal proberen, zo goed en zo kwaad als dat kan, de onderbouwing van de berekeningen te melden. Voor de verplichte kentekening zijn wij uitgegaan van de volgende cijfers. Er zijn 200 000 trekkende voertuigen in Nederland. Als je kentekent, moet je ook de aanhangwagens kentekenen. Er zijn 50 000 aanhangwagens. Per jaar stromen zo'n 2500 nieuwe voertuigen in en zijn er zo'n 3000 overschrijvingen. De kosten van de aanvraag bij verplichte kentekening zouden € 38 zijn, de kosten van de plaat € 12,50. Als we 200 000 voertuigen maal € 50,50 doen, komen we uit op € 10 100 000, inclusief volgtekens van de aanhangwagens € 12 625 000. De administratieve lasten per voertuig zijn € 100. Incidenteel, bij invoering kost het € 20 800 000. Inclusief volgtekens van de aanhangwagens kost het € 36 800 000. Hoe het ook zij, je komt daarmee uit op een totaalbedrag van 49 mln. Bij Peijs is er geen herkeningsplaat op de aanhangwagens. Wat zijn dan de kosten van de herkeningsplaat van Peijs? Hoe komen wij op het bedrag van € 8 287 000 uit? Deze berekening is gemaakt op basis van 75 000 bestaande voertuigen, 2500 nieuwe voertuigen per jaar en 3000 overschrijvingen per jaar. De kosten van de aanvraag zouden gemaximeerd zijn op € 38. De kosten van de plaat zijn € 12,50. Bij invoering bedragen de kosten € 3 787 500. Structureel kost het jaarlijks € 122 000. De administratieve lasten bedragen per voertuig € 60. Bij invoering is eenmalig het bedrag van € 4 500 000 aan de orde. Structureel zijn de kosten jaarlijks € 240 000 aan administratieve lasten.

Het snelheidsbordje kost maximaal € 12,50 per jaar. Op basis van 75 000 voertuigen kost dit jaarlijks € 937 500. Het ding zelf is natuurlijk goedkoper. Een ander verschil zit hem erin dat er geen sprake is van een route via de RDW. De hele administratie blijft dus heel simpel en licht. Nogmaals, dit blijven schattingen. We hebben geprobeerd om ze goed in te schatten. Ik sta er volstrekt waarde vrij in. Ik vind echt dat deze vraag aan de Kamer is. Denk nog eens na over uw keuze voor een van de twee. Allebei zijn ze, samen met het trekkerrijbewijs, een behoorlijke verandering.

In het onderwerp van de aanpak van de hufters hebben we elkaar vaak gevonden. Ik ben blij dat we daaraan voortdurend aandacht blijven besteden. Zoals ik de Kamer al heb gemeld, zijn we op verschillende terreinen bezig: alcohol, drugs en snelheid. Ik ben het eens met velen die hierover hebben gesproken. De heer De Rouwe noemde een mooi voorbeeld van hoe notoire overtreders kunnen worden aangepakt. Hij noemde het voorbeeld van Oss. Een punt is wel dat de aanpak veel

capaciteit kost. Daarvan heeft de politie niet zoveel van voorradig. Het is daarom ook deels de verantwoordelijkheid van de korpsen om te bekijken hoe men er precies qua capaciteit in staat. Ik zeg de heer De Rouwe in elk geval toe dat ik dit punt onder de nadrukkelijke aandacht van mijn ambtsgenoten zal brengen, verenigd in één persoon op dit moment. De heer De Rouwe heeft ook gevraagd naar de stand van zaken met betrekking tot het onderzoek naar «shared space». Ik vind dit een mooi concept, dat zeker het verder bestuderen waard is. Daarom heb ik samen met het Shared Space Institute een onderzoeksoverdracht voor een handreiking voor shared space voor decentrale overheden opgesteld. Daar is het instituut nu mee aan de slag. Ik ben in goed overleg met het instituut. Mocht blijken dat een uitbreiding van het onderzoek nodig is, dan gaan we daar met een positieve grondhouding over in gesprek. Als het onderzoek is afgerond, zullen we het met alle betrokken partijen – ik denk met name aan de Fietsersbond, de ouderenbonden en Veilig Verkeer Nederland – bespreken. Ik kan mij voorstellen dat een verdiepingsslag gewenst is. Dat zou het instituut volgend jaar kunnen oppakken. Ik kom te spreken over de Fliister. Daar zijn wij nu echt een stap mee verder gekomen, met dank aan alle partijen die aan het onderzoek hebben meegewerkt. Het systeem is nog niet uitontwikkeld, maar met inachtneming van een aantal kanttekeningen kan ik met genoeg zeggen dat ik volgens mij groen licht kan geven aan de collega's van BZK, VWS en EZ (het laatste ministerie gaat over de frequenties), om verder te gaan met een implementatietraject. Ik wil het traject voor een deel ook daar leggen. Wat mij betreft staat het licht op groen, maar er is natuurlijk nog wel een aantal andere vragen te beantwoorden, ook rond de frequenties. We moeten ook het beeld dat de heer Aptroot schetste voorkomen. We willen niet hebben dat je in sommige regio's de nieuwsberichten, de mooie songs en de opbeurende opmerkingen van de dj's tussen de songs niet meer zou kunnen horen. Het moet wel een beetje gebalanceerd blijven. Precies deze vragen spelen een rol bij de oordeelsvorming. Ik neem ook aan dat nader wordt gecommuniceerd over de vragen die nog beantwoord moeten worden.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp dat dit met de andere ministeries wordt besproken. Zij zullen ook met degenen die frequenties hebben overleggen om te bekijken wat het in de praktijk betekent. Ik ben voor het systeem en vind het nog steeds belangrijk dat een ambulance in een noodsituatie zo snel en veilig mogelijk ter plaatse kan zijn. Maar ik had mij niet gerealiseerd dat in bebouwd gebied soms elke paar minuten een ambulance of een politieauto vertrekt. Als iedereen continu de Fliister aanheeft, is het radioverkeer de hele dag verstoord. Dat kan ook niet de bedoeling zijn. Dit moet dus nader worden uitgezocht. Maar als dit gebeurt en wij daar informatie over krijgen, vind ik dat prima.

Minister **Eurlings**: Absoluut. Ik zeg u dit toe.

Kan de Fliister vanuit het perspectief van verkeersveiligheid positief werken? Ik denk dat dit zo is. Maar nu is het in de handen van collega's om dit soort vragen van een goed antwoord te voorzien. En inderdaad is het beeld dat de heer Aptroot schetst, van sirenes die continu in je auto loeien, ook niet goed voor de verkeersveiligheid en voor het humeur. Het moet dus wel een beetje gebalanceerd blijven. Dit is nu in handen van onder anderen de collega's van EZ, VWS en BZK. Hier zal nader over worden bericht.

Mevrouw Roefs vraagt terecht aandacht voor de ouderen, een kwetsbare groep, waar we met veel partijen in het kader van «blijf veilig mobiel» hard mee aan de slag zijn. De heer Jansen heeft er ook over gesproken, net als andere woordvoerders. Ik heb de Kamer daarover uitgebreid proberen te informeren. Ik verwacht in juni de resultaten van de gebruikers-

enquête over scootmobielen te krijgen. Dan kan ik verder bezien wat nodig is. Er zal sowieso een uniforme basis- en opriscursus komen, die we aan alle gemeenten zullen aanbieden. Voor het praktijkdeel zullen we de suggestie van mevrouw Roefs over de demontabele baan meenemen. Met de «blijf veilig mobiel»-partners is afgesproken dat we monitoren welke gemeenten cursussen aanbieden voor de scootmobiel. Deze zomer zult u daarover nader bericht krijgen.

Ik kom te spreken over de campagnes. We hebben het al vaak gehad over de hamertjes. De heer De Rouwe heeft hierover ook een vraag gesteld. We hebben een campagne gevoerd die ertoe heeft geleid dat meer mensen weten dat zij via het raam moeten ontsnappen. Anders dan vroeger, moet je niet afwachten. Voordat je het weet, ontstaat er namelijk kortsluiting in het elektronische systeem. Van 28% naar 38% is het bewustzijn toegenomen. De verkoop van de kleinoden neemt ook toe. Ze worden nu ook vrijwel standaard bij de aankoop van een nieuwe auto meegeleverd. Dat is natuurlijk het belangrijkste: dat het gewoon een standaard wordt. Op 24 juni starten we onder meer met de ANWB en Veilig Verkeer Nederland de campagne «Rij voorbereid», een campagne voor het gebruik van veiligheidsmaterialen zoals hesjes en hamers. Met de campagne willen wij ervoor zorgen dat de hesjes standaard achterin de auto worden gelegd. Wij blijven hier aandacht voor vragen. Mensen moeten hiervan bewust zijn als zij in de auto stappen en moeten weten dat ze deze aanschaf voor hun eigen veiligheid moeten doen. Over een verplichtingstelling hebben we het eerder gehad. Deze levert problemen met de handhaving op. Laten we het daarom gewoon vrijwillig proberen, maar wel monitoren of het ook echt tot iets leidt.

Naar aanleiding van de vraag van mevrouw Roefs zeg ik dat het gebruik van «je» soms wat handiger en laagdrempeliger is dan «u». Ik heb nog geleerd «u» te zeggen tegen mijn ouders. Mijn jongere broers zeggen «je», maar dat kan er ook mee te maken hebben dat ik Limburgs praat met mijn ouders en mijn jongste broer Nederlands. De beleefdheidsvorm «Geer» is in het Limburgs gelukkig nog de standaard. Hoe het ook zij, er wordt vaak met «je» gecommuniceerd. «Je» is volgens mij volgens Van Dale ook een bezittelijk voornaamwoord. Ik zou het moeten controleren. Misschien is «je» wat minder formeel dan «jouw». Maar goed, spreektaal wordt soms ook officieel. Ik weet niet hoever het op dit moment staat. Hoe het ook zij, het heeft niet voorkomen dat de tv-spot van de nieuwe Postbus 51-campagne, die «Hou je aan de snelheid» heet, is genomineerd voor de STER Gouden Loeki maandverkiezing. Dat is toch wel positief. Stel je eens voor dat we dit verknald hadden door onze taalkundige gebruiken!

Ik kan mevrouw Roefs toezeggen dat ik de nieuwbakken directeur-generaal van Rijkswaterstaat, de heer Jan Hendrik Dronkers, streng zal aanspreken over het taalgebruik dat wordt gebezigd. Ik zal hem vragen zijn taalkundig fatsoen in elk geval te houden. Zal ik dat formeel toezeggen, mevrouw Roefs? De arme man weet niet wat hem dadelijk overkomt. Ik zal nader kond doen van zijn reactie, als onderdeel van een andere brief aan de Kamer.

De **voorzitter**: Dit is een toezegging die aan het einde van het AO niet gerecapituleerd zal worden.

De heer **Jansen** (SP): Ik stel voor om ons te berichten via de matrixborden boven de autoweg.

Minister **Eurlings**: Ik zal de directeur-generaal er serieus op aanspreken. Ik heb ook getuigen aan mijn rechterzijde. Het zal dus gebeuren. Ik zal het op een strenge manier doen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Spellingcontrole kan ook worden toegevoegd; dan komen er gewoon van die kriebeltjes onder te staan, als teken dat je de spelling moet wijzigen.

Minister **Eurlings**: Die kriebeltjes worden dan direct weer verkeerd opgevat, als hobbels in de weg.

Ik kom te spreken over de fietshelm. Mevrouw Roefs heeft aandacht gevraagd voor de proef met de fietshelm in Zeeland. Wij zijn daarmee aan de gang. Dit is inderdaad een belangrijke proef. Ik zal haar monitoren. Ik hoop dus ook dat wij zien dat deze vrijwillige maar stevige benadering ertoe leidt dat de meest kwetsbare fietsers, de jongeren, gewoon de helm veel gaan gebruiken. Bij de evaluatie komen wij hier dus op terug. Een aantal Kamerleden heeft gevraagd naar suggesties voor de verbetering van de veiligheid van motorrijders. Ik werk hard aan het actieplan Verbetering verkeersveiligheid motorrijders. Ik zal dit actieplan deze zomer nog naar de Kamer sturen. Ik werk hierbij nauw samen met alle belangenorganisaties en ook met het Motorplatform. Ik doe dit uit volle overtuiging, omdat het aantal slachtoffers onder motorrijders relatief veel en veel groter is dan onder automobilisten. Natuurlijk blijft een motorrijder kwetsbaarder dan een automobilist, met alle airbagvoorzieningen en alles om hem heen, maar toch kunnen wij met een aantal maatregelen de kwetsbaarheid behoorlijk terugbrengen. Ik zal een integraal maatregelenpakket presenteren. Ik vraag de Kamer daarom om mij nog even tijd te geven. Het komt snel naar de Kamer. De heer Jansen heeft een vraag gesteld over de kosten van het bromfietsexamen. Ik wil deze graag kritisch bezien. Ik heb alleen enige massa nodig van mensen die het bromfietsexamen gehaald hebben om een enigszins representatieve schatting te doen van wat de kosten nu echt zijn. Hoe snel haalt men het rijbewijs en hoeveel lessen zijn daarvoor nodig? Hoe gaat dat? Als we dat niet weten, blijft het een schatting met een ontzettende onzekerheidsmarge. Het is dus niet zo dat wij talmen, maar de evaluatie van de kosten moet wel enige voorspellende waarde hebben voor iedere Nederlander die het bromfietsrijbewijs wil halen, anders schieten we er niet zoveel mee op. Daarom hebben we gezegd dat het een jaar aan het draaien moet zijn voordat we er goede uitspraken over kunnen doen. Uiterlijk maart 2011 zal de evaluatie er liggen.

Wanneer verlengen wij de geldigheid van het theoriecertificaat van twaalf naar achttien maanden?, vroeg mevrouw Roefs. Ik zal dit doen bij aanvang van het experiment «Begeleid rijden». Dit is een experiment waarvoor mevrouw Roefs zich sterk heeft ingezet. Zoals ik reeds heb aangegeven, zal dat, uitgaande van de wetgevingsprocedure, op 1 januari 2011 het geval zijn.

Mevrouw Roefs heeft gezegd dat een uitstelbriefje in het dossier van de betrokkene moet worden gestopt, zodat duidelijk is waar in het traject een dossier zich bevindt. Ik ben het eens met mevrouw Roefs dat duidelijk moet zijn waar het traject van het dossier van een betrokkene zich bevindt. Immers, iemand moet weten waar hij aan toe is en hoelang het nog duurt voordat er een besluit wordt genomen. De systemen van het CBR bevatten echter reeds notificaties van de status van een dossier. Wanneer een deskundige een rapport moet uitbrengen, geeft het systeem aan: «wacht op rapport deskundige». De deskundige weet in zo'n situatie dat de betrokkene bij een keurend arts is geweest en dat hij enige tijd nodig heeft om zijn rapport uit te brengen. Het CBR meldt dit indien nodig ook actief aan de betrokkene. Dit is dus de stand van zaken. Als dit goed functioneert, zou je het hiermee moeten kunnen ondervangen.

Ik kom te spreken over een aantal andere dossiers. Over de zwarte doos heb ik onlangs Kamervragen beantwoord, samen met mijn collega van Justitie. Het uitlezen van de zwarte doos biedt inderdaad extra mogelijkheden om de oorzaak van het ongeval te achterhalen. Het blijkt dat in veel auto's een dergelijke chip al is ingebouwd in de airbags. De Politie

Rijnmond voert onderzoek uit naar de mogelijkheden van het uitlezen van deze chip. Ik durf hier niet te zeggen bij hoeveel automerken men op dit moment die chip al zou kunnen uitlezen, maar ik wil de Kamer daar graag over berichten. Als het nu al vrijwillig kan, is dat mooi meegenomen. Het enige wat ik probeerde te zeggen bij de schriftelijke beantwoording is: om de chip te standaardiseren, moet deze Europees verplicht worden. Ik kan dit nationaal niet regelen. Deze discussie is bekend rond tal van andere dossiers die de verkeersveiligheid en het milieu – denk aan de roetfilters – raken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het was na de beantwoording van onze vragen dat ik hiervan hoorde. Het is altijd mooi dat mensen in Nederland je van nieuwe informatie voorzien. Het schijnt afhankelijk te zijn van de fabrikant of je de chip mag of kunt uitlezen. Fabrikanten geven daarvoor wel of geen fiat. De vraag is dus of we op de een of andere manier zouden kunnen verplichten dat de fabrikant de politie toestaat om de gegevens te kunnen uitlezen.

Minister **Eurlings**: Dit is mij helder. Het strookt ook met het beeld dat ikzelf heb. Daarom is het belangrijk dat men in Rijnmond nu aan het bekijken is welke chips ze kunnen uitlezen en welke niet. Daardoor wordt helder wat de situatie is. We kunnen altijd bekijken waartoe dit leidt. Als blijkt dat de chips bij veel auto's uitleesbaar zijn, heb je een mooie situatie. Maar als je wilt afdwingen dat de chips overal afleesbaar zijn, heb je Europa nodig. We hebben de afgelopen jaren vaak gezien dat het zo stroperig geachte Europa op het vlak van verkeersveiligheid soms redelijk snel tot beslissingen kan komen. Ik wil dit daarom graag actief oppakken en zal de Kamer nader berichten over de resultaten van Rijnmond. Vervolgens zullen wij bekijken hoe wij dit in Europa op de agenda krijgen. Als de relevante gegevens al in de chips worden opgeslagen, zou het mooi zijn als deze standaard uitgelezen kunnen worden. Het uitlezen kan overigens alleen door inbeslagname door de officier van Justitie op basis van het Wetboek van Strafvordering. Dat vind ik van belang. Als het echt ernstig is en de officier wil kunnen checken wat er aan de hand is geweest – bij zaken op leven en dood – dan bieden de chips een extra mogelijkheid om de waarheid te achterhalen. Dit heeft dan echt meerwaarde. Er is gezegd dat de trekker een alternatief voor transport kan zijn. Klachten hierover worden vaak gehoord uit de wereld van het transport en de logistiek. Het voorstel dat ik hier deed focust zich op verkeersveiligheid, maar ik heb van de betreffende organisaties begrepen dat tegenwoordig weer minder trekkers en aanhangers voor transport worden ingezet dan een tijdje geleden. Daarin is dus een kentering ontstaan. Het zou te maken hebben met het volume en de materialen, die met een vrachtauto beter vervoerd kunnen worden. Het lijkt dus dat de top daarin alweer enigszins bereikt is. Natuurlijk verkleinen met de introductie van rijbewijs T de verschillen weer een stuk. Het kan niet meer zo zijn dat een opgroeiende knaap van zestien of zeventien jaar even zonder rijbewijs transporten gaat verzorgen. Het beeld is dus dat het transport met een trekker alweer een beetje over zijn top is. Ik wil daarnaar graag nog eens actief navraag doen bij de sectoren. Ik zal de Kamer binnenkort nog eens berichten over het laatste beeld. Ik vind wel een manier.

Waarom geven decentrale overheden aan dat zij geen gladde wegmarkering toepassen terwijl er toch een aantal situaties bekend is, ook bij de heer Jansen persoonlijk, waar de wegmarkering glad is? Het IPO en de VNG hebben mij schriftelijk laten weten dat de decentrale wegbeheerders de CROW-richtlijnen met betrekking tot de stroefheid van de wegmarkeringen zouden toepassen. Dat is mij officieel gemeld. Ik wil de Kamerleden vragen om, indien zij informatie hebben over het niet toepassen van de richtlijnen en dus wegmarkeringen kennen die niet stroef maar spekglad zijn, mij daarover in te lichten. Dat helpt mij om de controle hierover uit te

voeren en de decentrale partners met concrete voorbeelden aan te spreken. Ik zou dit graag horen. Daarna bericht ik de Kamer natuurlijk nader over hoe de decentrale overheden daarop reageren.

Ben ik het met mevrouw Roefs eens dat de verkeersveiligheid een grotere rol moet spelen in de concessieverlening voor het openbaar vervoer? Ik zou het formele antwoord kunnen geven dat de decentrale overheden daarover gaan en dat zij de concessie moeten vormgeven. Zo hebben we het met elkaar geregeld. Zij maken de randvoorwaarden. De Provinciale Staten controleren daarop. De tram en metro zijn in de Wet lokaal spoor op dit moment in herziening. Ik zal erop toezien dat daarin de veiligheid nadrukkelijk wordt meegenomen. Zo zouden wij een sluitend veiligheidssysteem moeten kunnen krijgen en kunnen wij de wetgeving rond tram en metro en de Wet lokaal spoor daar nader op bezien. Dit komt dus bij de Kamer terug.

Ik gebruik het feit dat de decentrale overheden hierover gaan niet als een wegduikmanoeuvre. Ik zal in het Nationale Mobiliteitsberaad de decentrale concessieverleners hierop aanspreken en de Kamer daarover nader berichten. Er zijn dus twee lijnen: de eerste is de wet die ik zojuist noemde. De tweede is dat ik de decentrale overheden zal aanspreken. De Kamer zal hier nader over horen.

De heer Aptroot, de heer Jansen en anderen hebben ook vragen gesteld over de stijging van het aantal fietsgewonden. Ons beeld is dat deze stijging gerelateerd is aan de toename van het aantal ouderen op de fiets, maar ook aan de infrastructuur. Dit heeft ook de heer Jansen aangegeven. Daarom werken wij aan de volgende maatregelen. We willen qua infra de kennis over de probleemopvang en de maatregelen bij de decentrale partners nadrukkelijker onder de aandacht brengen. We willen de decentrale partners ook adviseren om de verkeersveiligheid deel uit te laten maken van hun integrale fietsbeleid. Dit kan daarin een prominente rol spelen. Ook willen we speciale aandacht geven aan de fietsveiligheid in het gezamenlijke Actieprogramma Verkeersveiligheid 2011–2012. Ook willen we een onderzoek doen naar de herkenbaarheid van fietspaden voor slechtzienden. Ook dit is een reëel probleem. Het zicht van ouderen gaat achteruit. Zij rijden vaak niet meer in de auto, maar willen wel nog mobiel zijn. Dat juichen wij toe. Maar ook op de fiets en op de scooter is een slechter zicht een groot risico. Daarom willen wij bekijken hoe wij dit kunnen ondervangen. Voor de ouderen willen wij aandacht besteden aan de bescherming en aan voorlichting, educatie en ondersteuning. Wij schrijven verder een ideeënprijsvraag uit binnen het meerjarenprogramma «Blijf veilig mobiel». Ook organiseren wij fietsinformatiedagen. Aanvullende informatie van het SWOV zal ik zoveel mogelijk benutten om regionaal het besef van het probleem te vergroten en decentrale overheden extra handvatten te bieden voor maatregelen. Daarom neem ik de SWOV-signalen in dezen serieus.

De heer **Jansen** (SP): Deze richting is volgens mij prima, maar volgens mij geldt voor de fietsinfra hetzelfde als voor de belijning voor motoren. CROW heeft een aantal standaarden om dit veilig te ontwerpen. De vraag is of lagere overheden zich hieraan structureel houden en of er enige vorm van handhaving bestaat. Mij lijkt dat er een soort meldpunt moet komen waar de Fietzersbond en individuele fietsers dit soort zaken kunnen melden.

Minister **Eurlings**: Het eerste punt, of men zich eraan houdt, zal ik bij het NMB aan de orde stellen. Ik zal bij de Fietzersbond bekijken of er behoefte is aan een soort algemeen klachtenmeldpunt rond fietsveiligheid. Ik vind het op zich een charmant idee en kom er dus graag op terug. Een aantal andere vragen zou ik graag willen doorspelen aan mijn ambtsgenoot van Justitie. Ik zal hem vragen om de Kamer daarover nader

te berichten. Dit gaat om een setje van vragen die echt op het juridische vlak liggen.

Een onderwerp dat ons allen zeer interesseert en een aantal aanwezigen bovengemiddeld is het CBR. Ik ben er content mee dat, zoals eerder aangekondigd, wij nieuwe mensen vinden om deze organisatie verder voort te zetten. Er was een nieuwe voorzitter van de raad van toezicht nodig omdat de vorige opgestapt was. Hij had zijn termijn gehad. Ik ben er blij mee dat iemand van de statuur van Gerlach Cerfontaine zich bereid heeft verklaard om deze job op te pakken. Hij doet dit vanuit het volle besef van de opdracht die voor ons ligt. Hij doet dit ook vanuit het besef dat het van belang is voor deze organisatie dat professioneel functioneren van een organisatie gepaard moet gaan met het verbeteren van de onderlinge verhoudingen binnen deze organisatie. Dit is volgens mij de crux. We hebben het er eerder over gehad. We moeten goed functioneren ten behoeve van de klant – het gaat allemaal om geld, voor een deel ook belastinggeld – combineren met betere verhoudingen. Alleen als de verhoudingen binnen de organisatie verder verbeteren, kan de prestatie van het CBR als geheel op het niveau komen dat wij allemaal wensen. Velen hebben zich hiervoor ingezet. Ik denk dat dit de komende tijd nog meer vanuit gezamenlijkheid dient te worden beleefd. Ik ben ook content met een volgend lid van de raad van toezicht dat is voorgedragen namens de OR. We hebben het over het toekomstige lid Butzelaar. Je ziet dat er van alles in beweging is. Ik spreek nogmaals mijn verwachting en vurige wens uit. Deze zullen voor een groot gedeelte na mijn tijd als minister uitkomen. Ik heb er echt vertrouwen in dat een man als Gerlach Cerfontaine, die een grote staat van dienst heeft, het beste van hem wil geven om de gewenste beweging in het CBR op gang te krijgen. Ik heb hier vaak met hem over gepraat. Laten we elkaar in deze organisatie het vertrouwen geven en elkaar openlijk aanspreken als dingen niet kloppen. Laten we het zeggen als dingen anders moeten, maar wel vanuit de drive om met elkaar een doorstart te maken en de onderlinge verhoudingen te verbeteren. Dit is een kritische succesfactor. Als dit niet gebeurt, bereiken wij niet die organisatie die wij samen willen bereiken. Dit is niet goed voor de mensen die er werken, maar zeker ook niet voor de consument. Er is nog een aantal vragen gesteld over het CBR. Hoe het dat het CBR een vrijgesprokene alsnog een maatregel oplegt? Ik wil van tevoren zeggen dat het CBR in principe correct heeft gehandeld. Het CBR kreeg namelijk een mededeling over een overtreding en heeft de procedure tot het opleggen van een maatregel in gang gezet. Nadat duidelijk werd dat de betrokken overtreding niet was begaan, is er bij de directie van het CBR op aangedrongen om de procedure stop te zetten en de gemaakte kosten te vergoeden. Ik kan melden dat dit onmiddellijk is gebeurd. Ik vind dit van groot belang. Je ziet dat in dit geval onmiddellijk wordt ingegrepen.

De heer **Jansen** (SP): Het voorbeeld stond voor een meer algemene vraag: moet er geen onafhankelijke klachtencommissie komen bij het CBR? Via die route kunnen dit soort gevallen op een fatsoenlijke manier afgehandeld worden.

Minister **Eurlings**: Die discussie hebben we heel vaak gevoerd en hebben we ook door middel van moties in de Kamer beslecht. Ik en de meerderheid van de Kamer hebben altijd gezegd dat we dit niet via een klachtencommissie zouden willen doen, maar via de gebruikelijke procedures. Ik ben positief. Ik heb ook goede geluiden gehoord over een eerste gesprek dat de heer Cerfontaine heeft gehad, met onder andere de ondernemingsraad. Je kunt zien wat voor nieuwe kansen we hebben om het meer met elkaar te doen. Dit zal van iedereen wat vergen. Ik denk dat het heel goed mogelijk is om via de standaardprocedures met klachten om te gaan. Ik heb het idee dat er serieus mee wordt omgegaan. De heer Jansen weet ook van mij dat als er klachten komen omdat iets niet goed werkt, ik

zonder aanzien des persoons en zonder te onderscheiden naar functie binnen het CBR het gesprek aangaan, als het nodig is, maatregelen nemen. Zo moet het gewoon zijn. Het gaat om kwaliteit en om feiten. Iedereen is erbij gebaat als wij die doen spreken. Maar goed, we hebben het al heel vaak gehad over het instrument van een onafhankelijke klachtencommissie. Daarover ben ik ook niet van mening veranderd.

De heer Jansen heeft ook gevraagd hoe het zit met de stijging van het aantal niet afgenomen examens. Hij heeft er gelijk in dat de klachten hierover gestegen zijn, maar dat komt door de uitval door het slechte weer, niet door het nieuwe reserveringssysteem. De reserveringstermijn is ruim onder de norm: zeven weken voor het examen en vijf weken voor het herexamen. Dit najaar voert het CBR een evaluatie uit van het nieuwe reserveringssysteem. Ook vanuit de branche zijn mij hierover geen klachten bekend. Dit is wat ik weet. Als de heer Jansen over andere signalen beschikt, hoor ik ze graag.

Wat is uit het overleg met de RvRO gekomen. In het gesprek op 22 april met de RvRO heeft de RvRO een toelichting gegeven op haar rapport, dat ook aan de Kamer is gestuurd. De RvRO heeft in het gesprek aangegeven geen principiële bezwaren te hebben tegen het nieuwe reserveringssysteem. Wel heeft zij een aantal concrete suggesties voor verdere verbetering van het systeem, waardoor er sprake is van meer flexibiliteit voor de examenkandidaat. Met de RvRO is afgesproken dat het deze suggesties op schrift zal stellen en aan het departement zal toesturen, zodat ik deze onder de aandacht van het CBR kan brengen. Dit zal ik dus ook doen, heel serieus. Ook is afgesproken dat de RvRO suggesties op schrift stelt ten aanzien van de derde evaluatie van het nieuwe reserveringssysteem. Op die manier probeer ik de positie van de RvRO ten volle te benutten in de discussie. Ik wil nu echter niet vooruitlopen op de conclusies van de derde evaluatie. Die zal in het najaar aan de Kamer worden toegezonden. Op die manier hoop ik de Kamer ervan te overtuigen dat wij er serieus in staan.

Wie heeft de onderzoeksvragen voor het onderzoek van het CBR bepaald? Ik ben de opdrachtgever van het onafhankelijke, toekomstgerichte onderzoek naar het CBR. Het plan van aanpak van het onderzoek heb ik wel besproken met de verantwoordelijken bij het CBR. Ik heb dus even hoor en wederhoor toegepast. Maar ik ben verantwoordelijk. Het ging bij de besprekingen vooral om de fasering van het onderzoek in relatie tot de afronding van de reorganisatie. Deze vraag kwam veelvuldig uit de Kamer: voorkom nu dat de goed ingezette reorganisatie, waarover ik vaak in positieve bewoordingen met de heer Anker heb gesproken, in de wielen wordt gereden door dit onderzoek. Daarom hebben we het goed afgestemd. Wat voegt het onderzoek toe? Onder andere verbetering van de onderlinge verhoudingen, maar ook bijvoorbeeld de financiële transparantie. De financiële handvatten zijn ook van groot belang. De heer Aptroot heeft gevraagd hoe het met de vaststelling van de prestatie-indicatoren staat. Zoals ik eerder heb toegezegd, ben ik in overleg met de directie, om te komen tot harde prestatie-indicatoren. Ik denk dan onder andere aan processen rond de theoretische en praktische rijvaardigheid, de medische geschiktheid, de vorderingsprocedures en de klanttevredenheid. Maatgevend in het kader van een aantal van deze processen zijn de termijnen die worden vastgelegd in het ontwerpbesluit, tot wijziging van het Reglement rijbewijzen naar aanleiding van de Wet dwangsom. Zoals u bekend is, doorloopt dit ontwerpbesluit momenteel de zogenaamde voorhangprocedure. Als de Kamer instemt met het ontwerpbesluit is het wettelijke kader helder en kan ik het overleg over de prestatienormen met het CBR afsluiten. Ik zal de Kamer hierover zo snel mogelijk schriftelijk informeren. Ook zal ik in het onafhankelijk onderzoek laten kijken naar de prestatie-indicatoren en naar de begroting. Dus ook daar zit nog een extra controleloop in.

Het laatste onderwerp zijn de pensioenen van het CBR. De vaststelling van de cao en de pensioenafspraken behoren natuurlijk eerst tot de verantwoordelijkheid van de directie. Ik heb eerder aangegeven dat de pensioen-uitgaven wel omlaag moeten. Ik heb tenminste gezegd dat ik de nogal markante verschillen moeilijk te verkopen vind. Om die reden is de directie in overleg getreden met de vakbonden. Op korte termijn zal opnieuw in overleg worden getreden. Ik wil er niet op vooruitlopen, maar mijn beoogd eindbeeld is helder. Ik wil een gemiddelde pensioenregeling, die met die van vergelijkbare organisaties overeenkomt.

De **voorzitter**: Bestaat er bij de Kamer behoefte aan een korte afsluitende opmerking over dit onderdeel? Bestaat er bovendien behoefte aan een VAO naar aanleiding van de antwoorden van de minister?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Wanneer zou dit VAO dan worden gehouden? Wij kunnen als vier fracties bijvoorbeeld een uitspraak doen over de kentekenplaat, maar niet alle fracties zijn hier vertegenwoordigd. Ik zou niet weten wanneer wij een VAO moeten houden, want ik schat in dat het morgen ingewikkeld is.

De **voorzitter**: Ik weet dat er op 16 juni, de laatste dag van deze Kamer, nog een plenair debat gevoerd gaat worden over een heel ander onderwerp. Daar zou een VAO van een kwartier misschien aan gekoppeld kunnen worden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het moet nog blijken dat de Voorzitter dat toestaat.

De **voorzitter**: Dat is zo, maar gesteld dat zij het toestaat, zou het op deze dag georganiseerd kunnen worden.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb ook een procedurele vraag. De getallen over de administratieve lasten vlogen ons om de oren. Er is een aantal varianten. Onze fractie voelt niets voor het vrijwillig kenteken. Dan heb je ook nog het 40 kilometerbordje en de herkenningsplaat. Ik zou het wel prettig vinden als de minister de voor- en nadelen overzichtelijk maakt, met een zo goed mogelijke berekening, niet alleen over de totale kosten, maar ook over de kosten in de toekomst, elke keer als er een nieuwe tractor op de weg komt.

Minister **Eurlings**: Prima. Ik kan dat tussen nu en het VAO duidelijk maken.

De heer **Jansen** (SP): Volgens mij versimpelen we de discussie als we ons uitspreken over het herkenningsplaatje. De SP-fractie is naar aanleiding van de discussie en de inbreng van diverse partijen ervan overtuigd dat de herkenningsplaat een goed alternatief is, met maatschappelijk draagvlak.

Een vraag heb ik in eerste termijn vergeten te stellen. De heer De Rouwe heeft een motie ingediend over de beloning van de top van het CBR. Naar ik meen, ging deze ook over de raad van toezicht. Kan de minister zeggen op welke termijn aan die motie voldaan wordt?

Minister **Eurlings**: Er zijn twee zaken rond het beloningsbeleid aan de orde. De eerste is het veranderen van de regeling, waardoor op een gegeven moment de minister van Verkeer formeel verantwoordelijk wordt voor de benoemingen. Ik zeg daarbij direct wel dat het mij evident lijkt dat, ook op directieniveau, in het bedrijf draagvlak moet zijn voor benoemingen en dat ook de raad van toezicht zich erin moet kunnen vinden. Er moet een goede relatie kunnen ontstaan binnen alle gele-

dingen. De achterliggende vraag – en dat is de kern – was de Balkenendenorm. Ik ga niet wachten op de verandering van de regeling, maar ga ervan uit dat deze lijn nu gewoon geldt. Als er nieuwe directieleden aantreden, geldt de Balkenendenorm als maximum voor het salaris. Dit wordt bij de werving ook duidelijk gemaakt.

De **voorzitter**: Er zijn tien toezeggingen gedaan. Ik stel voor dat de Kamer deze toegezonden krijgt en dat we ze afstemmen met het departement, zodat we geen fouten begaan. Ik sluit de bijeenkomst.