

Vergaderjaar 2012–2013

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 375

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 11 juli 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie hebben op 21 mei 2013 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over **Wegverkeer en verkeersveiligheid**.
(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag).

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Paulus Jansen

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

De waarnemend griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Tijdink

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Blacquièrre

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Bashir, Bisschop, Van Dekken, Elias, De Graaf, Klein, Kuiken, De Rouwe, Van Tongeren en Van Veldhoven

en Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 16.15 uur

De **voorzitter**: Ik open het algemeen overleg over wegverkeer en verkeersveiligheid. Ik had al medegedeeld dat er enige vertraging was. Ik heet alle aanwezigen van harte welkom: de Minister en haar ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune en natuurlijk de collega's uit de Tweede Kamer. We hebben afgesproken dat eenieder vier minuten spreektijd krijgt. Daar passen ook twee interrupties in. Afhankelijk van de hoeveelheid vragen die u stelt, moeten we bekijken hoe we het exact aanpakken wat betreft de tweede termijn. De Minister kan namelijk aanwezig zijn tot 18.00 uur precies.

Deze middag is de brief binnengekomen met de beantwoording van de vragen van de commissie over de cijfers verkeersdoden 2012. De vraag is of de leden deze brief in dit algemeen overleg wensen te bespreken of in de eerstvolgende procedurevergadering. Ik hoor een voorstel om beide te doen. Ik zie dat iedereen hiermee akkoord is. Dan doen we dat op die manier.

Ik geef het woord aan mevrouw Kuiken van de PvdA.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik heb weinig tijd. Ik houd het dus staccato, met excuses voor mijn gebrek aan inkleuring. Ten eerste wil ik graag mijn aandacht en zorg uitspreken over het aantal dodelijke en gewonde verkeersslachtoffers. Dit is natuurlijk een belangrijk punt. De ambities op dit vlak blijven een voortdurend punt van aandacht en zorg, met name het aantal gewonden, dat nog steeds behoorlijk toeneemt. Ik wil de Minister een tweetal oproepen doen op dit vlak. De eerste is om aan de ambities inzake verkeersslachtoffers vast te houden. De tweede betreft een punt dat volgens mij ook in de brief staat, namelijk de registratie van verkeersslachtoffers. Deze is nog niet sluitend. Hoe gaan we ervoor zorgen dat die wel sluitend wordt? Immers, dat biedt handvatten om het aantal gewonden naar beneden te brengen. Ook de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersslachtoffers (SWOV) roept op om dit te doen.

Verder heb ik nog een heel concrete vraag. De provinciale wegen zijn goed voor 21% van de dodelijke slachtoffers. De rijkswegen zijn al op driesterrenniveau. Ziet de Minister mogelijkheden, dan wel de noodzaak, om ervoor te zorgen dat er ook voor de provinciale wegen een sterrenstelsel in het leven wordt geroepen? Kan zij dit faciliteren dan wel bemiddelen met de provincies?

Ik kom te spreken over de rijtscholen. Ons bereiken signalen van klanten, het CBR en de branche zelf dat het aantal rijtscholen fors toeneemt, maar dat de kwaliteit ervan daarmee geen gelijke tred houdt. Er zou nu onvoldoende gedaan kunnen worden met de signalen richting individuele rijtschoolhouders. Om ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de rijtscholen wordt verbeterd en te voorkomen dat leerlingen worden gedupeerd – het gaat vaak over jongeren en over veel geld – en met het oog op de verkeersveiligheid, een belangrijke zaak, wil ik de Minister een aantal voorstellen doen. Vanwege de tijd houd ik het kort.

Ten eerste wil ik vragen of het niet noodzakelijk is om de opleiding voor rijinstructeurs te verbeteren en met name aandacht te besteden in de opleiding aan ondernemerschap. Het gaat niet alleen om het feit dat een instructeur rijles moet geven. Hij moet ook ondernemer zijn en de bijbehorende kwaliteiten bezitten. Ten tweede wil ik de Minister vragen of zij bereid is om de bestaande websites, in welke vorm dan ook, uit te bouwen waar het de slagingspercentages betreft. Zo hebben we meer zicht op de kwaliteit van rij scholen. Nu is het slagingspercentage het enige ankerpunt, maar het gaat natuurlijk ook over zaken als klanttevredenheid, nakomen van afspraken en dergelijke. Ten derde zou ik dit graag gekoppeld willen zien aan een klachtenmeldpunt waar mensen terecht kunnen met hun slechte ervaringen. Nu zien zij door de bomen – het aantal rij scholen – het bos niet meer. Zij weten vervolgens echter ook niet waar zij terecht kunnen als het niet goed gaat. Ten vierde wil ik de Minister vragen of zij ervoor wil zorgen dat slecht presterende rij scholen geschrapt kunnen worden. Het kan niet zo zijn dat wanneer er aantoonbaar foutief gehandeld wordt, rij scholen ongestraft hun gang kunnen gaan. Ten slotte op het terrein van de rij scholen het volgende. Vanuit de branche wordt er veel geschermd met de situatie in Duitsland, omdat er daar een strikt vergunningensysteem is voor rij scholen. Men vraagt zich af of dat een beter systeem zou zijn. Dat is natuurlijk moeilijk te bepalen. Is de Minister echter bereid om een benchmark uit te voeren, bijvoorbeeld voor Duitsland en het Verenigd Koninkrijk, als het gaat om de do's en de don'ts en de positieve kanten van het systeem daar in vergelijking met Nederland? Ik zou daarvoor willen pleiten. Volgens mij ben ik bijna door mijn tijd heen, voorzitter. Ik kom daarom aan mijn allerlaatste punt.

De **voorzitter**: U hebt helemaal gelijk, mevrouw Kuiken. U zit al een halve minuut over uw tijd heen, dus u moet heel kort zijn.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Door onder andere Trucks & Trailers Nederland wordt bepleit om het transitokenteken af te schaffen. Ik snap dat de Minister niet zo ver wil gaan. Trucks & Trailers Nederland zegt echter dat een groot aantal vrachtwagens over de weg wordt uitgevoerd en dat er dus eigenlijk sprake is van fraude. Is de Minister bereid om een onderzoek naar de omvang hiervan te doen?

De **voorzitter**: Dank u wel, mevrouw Kuiken. U hebt er natuurlijk wel voor gezorgd dat ik anderen ook een paar seconden extra moet geven. Zo coulant wil ik wel zijn. Ik begin met de heer Bashir.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik wil de Minister allereerst bedanken voor haar reactie op mijn vragen over het bevrozen van deelcertificaten van motorrijexamens in verband met het ingaan van nieuwe regels, waardoor de leeftijd om het rijbewijs te behalen verhoogd is. In combinatie met het winterse weer zijn veel mensen hierdoor gedupeerd geraakt. De Minister geeft aan dat het niet mogelijk is om deelcertificaten te bevrozen. Is er echt geen list te bedenken om de behaalde deelcertificaten toch te bevrozen? En waarom is de compensatie die de Minister aanbiedt, zo laag? Dit bedrag staat namelijk niet in verhouding tot de werkelijke kosten. Kan de Minister hier nog eens goed naar kijken?

Dan de wildgroei van rij scholen die een slechte kwaliteit leveren. Mevrouw Kuiken is daar al op ingegaan. Het aantal mensen dat zonder enige kennis van het ondernemerschap een eigen rij school start, is ongekend hoog. Om aan klanten te komen, bieden zij de rijlessen ver onder de kostprijs aan en vaak zonder ervaring als instructeur. De leerlingen zijn hiervan uiteindelijk de dupe, want zij moeten kunnen vertrouwen op een degelijke rijopleiding en worden geconfronteerd met hoge kosten en een lage slagingskans. Ook worden rijinstructeurs vrijwel

niet gecontroleerd op hun bevoegdheid om autorijles te geven. Ook dit moet snel verbeteren. Hoe gaat de Minister hier eindelijk goede controles op uit laten voeren? Is het geen tijd om gemeenten en het UWV te vragen om te stoppen met het opleiden van instructeurs? Tot slot, laten we ondernemerschap onderdeel maken van de opleiding tot rijinstructeur. Zonder kennis over ondernemerschap gaat een bedrijf failliet en hierdoor staan de leerlingen in de kou. Daarnaast drukken deze rijsscholen de overige rijsscholen uit de markt door het hanteren van dumprijzen. Ik ben benieuwd naar een reactie van de Minister.

Dan de scooterhuffers die de straten onveilig maken. Ik heb het uiteraard niet over scooterrijders die netjes de weg gebruiken en niet voor overlast zorgen, maar over de aso's die niet alleen te hard rijden maar ook nog asociaal gedrag vertonen. Kan de Minister, mede namens haar collega van Veiligheid en Justitie, het net zo gemakkelijk maken om op kentekens te beboeten als het geval is bij auto's en motoren die te hard rijden? Op die manier hoeft er niet alleen gekeken te worden of een scooter wel of niet is opgevoerd, maar wordt er ook gehandhaafd op de werkelijk gereden snelheid. De overlast door scooters op fietspaden in grote steden als Amsterdam wordt steeds groter. Dit is voor fietsers zeer frustrerend. Zet structureel laserguns in. Alleen kijken of de scooter is opgevoerd, is onvoldoende. Kan de Minister toezeggen dat de gemeenten inzage krijgen in de politiecijfers over de aanpak van scooteroverlast? Er zijn gemeenten die ervaring hebben met het gebruik van laserguns in de strijd tegen de scooteroverlast. Het invoeren van de gegevens in het systeem om boetes uit te schrijven, blijkt echter omslachtig en arbeidsintensief te zijn. Kan de Minister hier een oplossing voor bedenken?

Op ruim 40% van de snelwegen is de maximumsnelheid verhoogd. In de praktijk betekent dit onzekerheid over de maximumsnelheid bij de automobilist. Het is niet de eerste keer dat de SP-fractie dit aan de orde stelt. De Minister heeft folders bij benzinepompen laten neerleggen. Wij vinden dat een treurige maatregel. Wij hebben eerder al voorgesteld om de maximumsnelheid door middel van matrixborden aan te geven. Op deze manier worden misverstanden voorkomen. Waarom kan de Minister niet voor meer duidelijkheid zorgen? De maximumsnelheid van 130 km/u is toch niet stiekem bedoeld om de automobilist te pesten en daarmee de staatskas te vullen? Graag een reactie hierop van de Minister. Dan kom ik nu op de rijbewijsherkeuringen voor mensen met ADHD.

De **voorzitter**: U hebt daar nog precies 45 seconden voor.

De heer **Bashir** (SP): De Minister geeft met het opvolgen van het advies van de Gezondheidsraad ook gevolg aan de aangenomen motie van de SP-fractie om deze onnodige keuringen ten behoeve van een rijbewijs voor mensen met ADHD te stoppen. Zij gaf eerder aan dit advies met ingang van april jl. in te willen laten gaan. Tot op heden krijgen wij echter nog steeds signalen van mensen dat ze worden opgeroepen voor een keuring. Daarom wil ik graag weten hoe het hiermee staat. Graag een reactie van de Minister. Is zij bereid om de keuringen op te schorten totdat de nieuwe regels zijn ingegaan? Het is wel heel zuur om net voor het ingaan van de nieuwe regels opgeroepen te worden.

Tot slot. De Minister schrijft in haar brief van 16 mei jl. dat het verscherpt toezicht waaronder het CBR stond, wordt beëindigd. Ik zou graag van de Minister willen horen wat haar argumenten zijn om het verscherpt toezicht te beëindigen. Kan ze dat in haar eigen woorden aangeven, waarbij ze goed ingaat op de interne verhoudingen binnen het CBR? We weten natuurlijk dat het CBR een rijk verleden heeft als het om problemen gaat. Ik ben ook benieuwd hoe de Minister daarnaar kijkt.

De heer **Bisschop** (SGP): Voorzitter. Dank aan de Minister voor de gelegenheid om over dit onderwerp met haar van gedachten te kunnen

wisselen. Het is een thema dat alles te maken heeft met de beschermwaardigheid van het menselijk leven. Voor de SGP is het dus een zeer aangelegen punt. Ik wil een drietal zaken aan de orde stellen. Allereerst de cijfers, dan iets over VVN en vervolgens iets over de export van kennis. Het eerste punt betreft de cijfers, de 650 verkeersdoden. Dit wekt de indruk dat het aantal zich stabiliseert. Met de ambitie van maximaal 500 verkeersdoden in 2020 is dan de vraag of deze ambitie zonder aanvullende maatregelen vervuld kan worden. De SWOV heeft per brief een aantal concrete voorstellen gedaan. Ik zou graag een reactie van de Minister ontvangen in hoeverre daarvan gebruikgemaakt kan worden. Mijn tweede punt betreft Veilig Verkeer Nederland. Uit contacten met deze vereniging blijkt dat met name in de steden het aantal afgenomen verkeersexamens fors daalt. Dat heeft alles te maken met verkeersopvoeding. Het argument is veelal dat het in steden te onveilig is om fietsverkeersexamens af te nemen. Daarmee is de kar omgedraaid en staat het paard erachter. Ziet de Minister, eventueel in overleg met de Minister van Onderwijs, mogelijkheden om hier iets aan te doen? Het laatste en uitvoerigste punt gaat over de export van kennis. In het vorige AO heb ik met de Minister van gedachten gewisseld over de mogelijkheden om als Nederland een voortrekkersrol te vervullen in de export van kennis. Ons land heeft een hoogwaardig pakket aan verkeersmaatregelen. Met name in ontwikkelingslanden, waar 90% van de miljoen verkeersdoden wereldwijd op jaarbasis valt, is hiermee veel te winnen. In dat geval is het ook niet noodzakelijk dat voor dat soort activiteiten I en M-potjes worden aangeboord. Ik zou me kunnen voorstellen dat, juist in het kader van ontwikkelingssamenwerking, ook voor dat doel gelden beschikbaar worden gesteld. Mijn vraag is of er op dit punt inmiddels vorderingen zijn gemaakt. Een organisatie als Veilig Verkeer Nederland, die in de wereld een unieke positie inneemt en een redelijk unieke organisatiestructuur heeft, zou hierin bijvoorbeeld een betekenisvolle rol kunnen spelen. Ik zou van de Minister graag vernemen of het mogelijk is om een pilot op te zetten, daar gelabeld geld aan te hangen en op die manier, in samenwerking met de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking, iets neer te zetten waardoor instrumenten om het verkeer veiliger te maken en het aantal verkeersdoden naar beneden te brengen, naar ontwikkelingslanden geëxporteerd zouden kunnen worden.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben het geheel eens met het idee van de SGP om hiervan een exportproduct te maken. Daarmee red je misschien niet alleen mensenlevens in ontwikkelingslanden, maar ook geld in Nederland. Ik heb ook nog een vraag over de verkeersveiligheid in Nederland. Mijn fractie heeft ook gevraagd naar de situatie in de verschillende gemeenten. We hebben een lijst ontvangen met daarop de meest onveilige gemeenten. Uit deze lijst blijkt dat in Emmen de meeste verkeersdoden vallen. Is het geen goed idee om in ons beleid ook te kijken naar waar in Nederland de meeste verkeersdoden vallen en wat we daaraan kunnen doen?

De heer **Bisschop** (SGP): Dat lijkt mij een heel goede gedachte. Dat sluit ook aan bij mijn eerste vraag. Wil je daadwerkelijk toewerken naar een vermindering van het aantal verkeersdoden, dan zul je er goed aan doen om te analyseren waar en door welke oorzaken de meeste verkeersdoden vallen. Gericht interveniëren zal de doelstelling alleen maar dichterbij brengen en kan veel leed voorkomen. Ik ben het daar in principe van harte mee eens.

De heer **Bashir** (SP): Dan zouden we een top vijf kunnen maken van de meest onveilige gemeenten en daaraan gekoppeld een plan van aanpak kunnen opstellen.

De heer **Bisschop** (SGP): Daarmee duwt u mij een beetje te veel op de stoel van de Minister. Die ambitie heb ik niet. Ik zou de Minister willen vragen om te kijken naar die maatregelen. Op dit moment lijkt het aantal dodelijke slachtoffers te stabiliseren op 650. De ambitie ligt op 500. Welke mogelijkheden ziet de Minister om daarin te interveniëren? Dit zou een werkwijze kunnen zijn zoals de heer Bashir die schetst, maar ik hoor graag de reactie van de Minister hierop.

De **voorzitter**: Dank aan de heer Bisschop, ook voor het binnen de tijd blijven. Ik geef het woord aan de heer De Rouwe van het CDA.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik zou bijna de Minister danken voor het beantwoorden van de vragen van de commissie, maar de antwoorden kwamen echter laat binnen. Het papier is nog warm, een of twee uur geleden kwamen ze binnen. Het lijkt me goed om de antwoorden voor de volgende keer te agenderen, want ik heb er niet goed naar kunnen kijken. De voornaamste reden dat wij hier zitten, is dat in 2012 opnieuw veel verkeersdoden in ons land vielen. 650 gezins- en familiedrama's bleven ons niet bespaard en de afgelopen week waren meerdere drama's in het nieuws, onder andere op de weg waarbij drie mensen omkwamen. Het blijft altijd ontzettend onverkwikkelijk omdat we met zijn allen eigenlijk naar nul verkeersslachtoffers willen. Er zijn initiatieven geweest om van die nul een punt te maken in plaats van de wat gekke ambitie om in 2020 maximaal 500 dodelijke verkeersslachtoffers te hebben. Ik kan daar nog niet aan wennen, maar daar moeten we keihard naartoe werken. Ik wil toch wat over die doelstelling van 500 zeggen. Na het vorige AO bleef bij mij te veel het gevoel hangen, ook over de zwaargewonden, dat we dat misschien niet zouden redden. Dan kun je twee dingen doen: je kunt de doelstelling aanpassen of je kunt meer doen. Laat ik hierover duidelijk zijn: voor de fractie van het CDA is het onbespreekbaar om de doelstelling aan te passen. Aan de doelstelling die is afgesproken in de Strategische Visie Verkeersveiligheid moeten wij onverkort vasthouden. Ik wil de Minister echt vragen om zich daarover vandaag uit te spreken, want de vorige keer is dat niet geheel duidelijk geweest. Over de oorspronkelijke ambitie voor zowel dodelijke als (zwaar)gewonde slachtoffers krijg ik graag een toezegging van de Minister dat we die ambitie gaan halen. Er liggen nu al voorstellen, de beleidsimpuls, die nog niet allemaal goed doorgerekend zijn. Welk aantal dodelijke en (zwaar)gewonde slachtoffers kan daadwerkelijk behaald worden? Het laaghangend fruit is al redelijk geplukt. We moeten als samenleving en als politiek de discussie aangaan over eventuele maatregelen waarvan we in het verleden zeiden dat ze wel erg ver gaan. Als we het echt met zijn allen willen, zullen we die discussie aan moeten willen gaan. Is de Minister hiertoe ook bereid?

Mij kwam ter ore dat er op 2toDrive, een mooie campagne om jongeren, die nog steeds een risicogroep vormen in het verkeer, op een goede manier op te leiden, wordt bezuinigd ten gunste van andere campagnes. Klopt dit? Dit moeten we toch niet willen want juist voor deze groep moeten we nog meer doen dan we nu al doen.

Ik wil graag weten wanneer de verslaglegging rond drugs in het verkeer, de aanpak met speekseltesten en een goede wetgeving, terugkomt in de Kamer. Wanneer komen de antwoorden op de vragen die door de Kamer zijn gesteld? Wat is de reden dat dit toch al even duurt? De fractie van het CDA wil graag doorgaan op dat terrein met een zerotoleranceaanpak in het verkeer.

Het Rathenau Instituut heeft een onderzoek naar techniek in auto's en veiligheid daaromtrent uitgevoerd. Ik vind dat een mooi onderzoek en het sluit aan bij eerdere pleidooien van mijn fractie om de technieken die er zijn, meer te gebruiken. Nederland is gidsland als het gaat om verkeersveiligheid. In het verleden is al eens het idee geopperd om, naast een alcoholslot, te kijken naar de ontwikkeling van een asoslot, waarbij

recidivisten die terugkeren in het verkeer alleen auto mogen rijden als zij met behulp van nieuwe technieken kunnen laten zien dat zij zich kunnen gedragen. Kan de Minister hier nog eens naar kijken? Het is prima dat de brief over het alcoholslot in vrachtwagens voor de zomer naar de Kamer komt.

Ik sluit me aan bij de opmerking van mevrouw Kuiken over het sterrenstelsel voor de N-wegen. De ANWB is hier inmiddels mee bezig en ik zou de Minister willen vragen om dit initiatief te omarmen.

Ik sluit mij tevens aan bij de vragen die de heer Bashir stelde over de deelcertificaten van motorrijbewijzen. Ik ben door mijn tijd heen, voorzitter. Ik had nog veel andere onderwerpen maar die breng ik wel in interrupties of op andere momenten.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks): Voorzitter. Naast alle andere vreselijke, dodelijke ongelukken waarvan mijn voorganger er enkele noemde, gebeuren er met regelmaat ongelukken met afslaande vrachtwagens. Onze premier heeft daar laatst nog bij geholpen. Ik zou van de Minister graag willen weten hoe de stand van zaken is bij de sidewings. De heer Elias heeft hier destijds ook een pleidooi voor gehouden. Hij zei dat dit een Nederlandse innovatie is die levens maar ook brandstof spaart. Hoe staat het daarmee?

Verder zou ik van de Minister in het algemeen willen weten hoe er gereageerd wordt op veranderende verkeerstrends wat betreft veiligheid. Jongeren zitten minder in de auto, er zijn meer scootrijders en ouderen, wier aantal toeneemt, zitten vaker op de elektrische fiets. Een tijdlang werd er geklaagd over de achterbankgeneratie, in de zin dat kinderen niet meer naar school fietsen. Nu fietsen ze wel weer naar school, maar je ziet tevens dat het aantal ongelukken bij kinderen die naar school fietsen, toeneemt. Wordt erover nagedacht hoe de verkeerstrends in den brede veranderen en hoe reageren we daarop door het voor mensen steeds veiliger te maken?

Ik sluit mij aan bij de opmerkingen die zijn gemaakt over de registratie. Als niet bekend is hoeveel zwaargewonden er zijn, is het moeilijk om daar beleid op te maken.

Hoeveel extra dodelijke en zwaargewonde slachtoffers zijn er gevallen door de aangepaste maximumsnelheid van 130 km/u? Als dit antwoord nog niet te geven is, zou ik graag horen wanneer de Kamer hierover wel geïnformeerd wordt.

Ik ben erg geïnteresseerd in de visie van de Minister op de nieuwe, slimme technologie van de «treintjesmethodiek», waarmee hier en daar wordt geëxperimenteerd, die mensenlevens kan sparen, het gebruik van snelwegen bevordert en brandstof bespaart. Ik zou het standaardpleidooi van GroenLinks willen houden voor extra infrastructuur voor de fiets. De fiets is een milieuvriendelijk voertuig dat goed is voor de gezondheid en, mits er investeringen gedaan worden, ook een bijzonder veilig voertuig is. Ik sluit mij aan bij het punt over de snelheden op de snelwegen. Omdat wij per se naar 130 km/u moeten, zijn er regelmatig stukken weg waaraan wordt gewerkt. Ik heb dit laatst op een avond zelf mogen ervaren. Op stukken waar werkzaamheden worden uitgevoerd moet men 90 km/u rijden. Andere weggebruikers halen vervolgens in met snelheden van 130 km/u omdat normaliter in dat baanvak 130 km/u gereden mag worden. Hoe kijkt de Minister daartegen aan? Is het niet verstandiger om op dat soort stukken gedurende de periode van werkzaamheden de maximumsnelheid terug te brengen naar 120 km/u of 100 km/u, zodat je niet 40 km/u verschil krijgt in die snelheden?

Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van de heer Bashir over scooters in de steden. Uit eerdere debatten hierover met de Minister bleek dat er mogelijkheden zijn voor de grote steden om hier beter beleid op te voeren. Ik vermoed dat de Minister volhardt in haar standpunt dat dit ruim voldoende mogelijk is, maar ik wil de oproep toch nog eens doen. Behalve

zo'n scooter op de rollerbaan zetten om te testen of hij niet is opgevoerd, moeten er veel meer controles worden uitgevoerd. De hoge snelheden die de scooters halen, leiden niet alleen tot ongelukken met doden en zwaargewonden, maar ontmoedigen ook veel mensen om op de (elektrische) fiets te gaan rijden. Dit geeft weer toenemend autoverkeer. Ik sluit mij aan bij de opmerkingen die door de collega's zijn gemaakt over het sterrenstelsel.

De heer **Klein** (50PLUS): Voorzitter. We constateren dat steeds meer ouderen in de samenleving deelnemen aan het verkeer. Er bestaat een groeiende behoefte aan fietsen en daarmee is ook een stijging te zien van het aantal verkeersongelukken. Ik dank de Minister voor de antwoorden die zij heeft gegeven op de vragen over verkeersdoden onder ouderen die door de fractie van 50PLUS zijn gesteld. Het belangrijkste dat ik daaruit afleid, is dat er een meer specifieke registratie nodig is. Met name de achtergronden van de ongelukken moeten duidelijk worden. Gaat het om eenzijdige ongelukken, waarbij mensen met een te zware elektrische fiets vallen, of ligt de oorzaak in de kwetsbaarheid van de ouderen, die extra naar voren komt door de drukte en de medeweggebruikers die de ongelukken mogelijk veroorzaken? Het is belangrijk dat dit uit de registratie goed naar voren komt en dat niet alleen gekeken wordt naar de achtergrond van de ongelukken maar ook naar de positie waarin ouderen zich functioneel of lichamelijk bevinden, alsmede naar de vraag hoe het verkeersveiligheidsbeleid hierop kan worden aangepast. De cijfers, onder andere in de brief die we zojuist hebben ontvangen en die we nog niet allemaal goed hebben kunnen bekijken, laten zien dat ouderen steeds langer deelnemen aan het verkeer.

Een andere brief gaat over de implementatie van nieuwe technieken. Dat kan leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid voor ouderen. Wat daarbij hoort, en dat past ook in het programma Blijf Mobiel, is ervoor zorgen dat ouderen deze nieuwe technieken kunnen adapteren, zodat er geen tweedeling in de samenleving ontstaat. Dat laatste lijkt mij niet verstandig, daar wij samen op de weg die veiligheid in het verkeer dienen te hebben.

In het vorige AO is gesproken over verkeersshuften en de relatie met ander gedrag dan alleen het verkeersgedrag. Gesproken is over de mogelijkheid om samen te werken met het Ministerie van Veiligheid en Justitie om de categorie mensen die extra problemen oplevert, ook op andere manieren dan via de verkeersregels aan te pakken, door deze mensen te registreren en te begeleiden naar algemeen maatschappelijk verantwoord gedrag en in het bijzonder een verkeersveilig gedrag.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Stelt u zich voor dat u thuis de enige bent met een rijbewijs en u met uw gezin op vakantie naar Italië rijdt. Na circa acht uur rijden begint er een apparaat te loeien en moet u een knop indruwen om aan te geven dat u te lang gereden hebt en daardoor strafbaar bent. Veel vrachtwagenchauffeurs hebben met dit probleem, dat wordt veroorzaakt door de rij- en rusttijdenwet, te maken. Er zijn veel vrachtwagenchauffeurs die dagenlang in de file rijden met steeds hetzelfde uitzicht voor zich, dat op de zenuwen werkt. Je wordt er natuurlijk heel duf van als je drie uur lang met 80 km/u achter dezelfde wagen rijdt. Dit ook nog in een regime waarin de wetgever bepaalt wanneer je moe bent, wanneer je moet rusten en wanneer je weer mag rijden. Dit is een erkend probleem, in ieder geval bij de PVV, want wij spreken regelmatig met vrachtwagenchauffeurs. Het meest schrijnende voorbeeld hoorde ik vorige week, en het schijnt vaker voor te komen. Een vrachtwagenchauffeur komt in het Hemelvaartweekend uit Frankrijk en is volgens de tachograaf toe aan zijn weekendrust. Dit betekent dat hij gedurende 45 uur niet mag rijden en in zijn cabine mag verblijven. Vanwege een kleine file in Noord-Frankrijk arriveert deze vrachtwagen-

chauffeur tien minuten te laat bij de Nederlandse grens of bij zijn huis. De vrachtwagen moet worden geparkeerd, maar kan niet worden achtergelaten. Weg weekend, familie in de stress en iedereen boos op je, want je wilt ook niet in overtreding zijn. Weggaan van je cabine is geen optie, want dan is de kans groot dat er iets gestolen wordt. Dit is de situatie waarin vrachtwagenchauffeurs heden ten dage verkeren, mede dankzij de Europese regelgeving. Kan de Minister naar de mogelijkheden kijken om de Amerikaanse rij- en rusttijdenwet in Nederland in te voeren? Deze regeling stelt dat binnen een etmaal een chauffeur maximaal elf uur mag rijden, door hem zelf in te delen. Men moet vervolgens minimaal tien uur aaneengesloten rusten. De overblijvende drie uur kunnen worden gebruikt voor laden/lossen en om een gehaktballetje met mayo te eten. Dit geeft een flexibeler omgang met de eigen rij- en rusttijden, minder stress, een kleinere kans op overtredingen en een veiliger wegennet. Graag een heldere reactie hierop van de Minister.

Ik houd het nog even bij de vrachtwagenchauffeurs, want die zijn ons lief. Als de tachograaf door alle politieagenten in Europa uitgelezen kan worden, kan de volgende situatie ontstaan. Als je bij Appelscha een overtreding met de tachograaf hebt gemaakt, omdat dit net zo uitkwam, en bij Dijon je tachograaf wordt uitgelezen door politiemensen die keurig in klapstoeltjes langs de rand van de weg zitten te wachten, moet je ter plekke je boete betalen. In Nederland is een overtreding begaan en in Frankrijk innen ze de boete. Dit is handig van Frankrijk, want men weet daar dat Nederlanders een heel goede betalingsmoraal hebben. Bovendien kan Frankrijk het geld goed gebruiken, want het is technisch bijna failliet. Van het geld profiteert tevens de districtschef, die 10% van de boete mag houden voor zijn eigen budget. Is het mogelijk om dit te wijzigen, zodat boetes voor overtredingen met de tachograaf die in Nederland worden begaan, alleen in Nederland geïnd kunnen worden? Kunnen wij kappen met het idee dat dit ook in het buitenland kan gebeuren?

De **voorzitter**: Even in het kader van uw eigen tachograaf, u hebt nog precies 45 seconden.

De heer **De Graaf** (PVV): Dank u voorzitter, heel goed dat het wordt opgepikt. Ik wil graag een punt maken van de standaardisatie van 140 km/u. Klopt het dat ik laatst, toen ik op de A16 reed, de borden voor de maximumsnelheid van 130 km/u heb gemist of heb ik te goed op de weg gelet? Hoe zit het daar precies? Ik heb het idee dat ik daar alleen maar 120 km/u mag.

Wij willen graag de controlecapaciteit bij de ILT uitbreiden. Dat is het laatste punt, misschien mag ik dat afmaken. In het sociaal akkoord staat dat er 35 controleurs bijkomen om vrachtwagens te controleren. Het gaat dan vooral om de wantoestanden die bij chauffeurs uit Oost-Europa en de Filippijnen voorkomen. De fractie van de PVV stelt voor om 350 in plaats van 35 extra controleurs in te zetten. De dekking kan worden gevonden in het plezierwaterwegenbudget voor de IJssel bij Zutphen, dat eigenlijk onnodig is. Dat bedraagt 15 à 20 miljoen. In de afgelopen drie jaar zijn circa 18.000 chauffeurs hun baan kwijtgeraakt. Ook zijn velen zelf gestopt vanwege de frustratie over de regelgeving. Binnen deze groep zijn best 350 mensen te vinden die een aanvulling kunnen zijn op de helden die nu al bij de ILT werken.

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Het lijkt passend om te beginnen met de constatering van een lichte daling van het aantal dodelijke slachtoffers in het verkeer in 2012 nadat in 2011 een lichte stijging optrad. Dat is goed nieuws. Nederland is en blijft een van de meest verkeersveilige landen ter wereld. Wel zien we in andere Europese landen een scherpere afname. De Minister schreef in haar brief aan de Kamer van 24 april 2013 dat we op

koers liggen om de doelstelling van maximaal 500 verkeersdoden in 2020 te behalen. De SWOV geeft aan dit te betwijfelen. Kan de Minister bevestigen dat zij nog steeds denkt op koers te liggen voor 2020 en ziet zij mogelijkheden om toch een scherpere daling te bewerkstelligen? Ik ben het eens met wat de heer De Rouwe hierover naar voren bracht: het voelt heel raar om te streven naar een aantal honderden doden. Het is natuurlijk ook de realiteit van alledag. Op andere plekken gebeuren ook ernstige ongelukken, maar het blijft iets raars om streefaantallen van aantallen doden te hebben.

Het hoge aantal 65-plussers dat om het leven komt in het verkeer, baart ook mijn fractie zorgen. De Minister heeft in september 2012 een aantal maatregelen aangekondigd om de verkeersveiligheid van ouderen te verbeteren. Zijn deze maatregelen inmiddels uitgevoerd en, zo ja, beschikt de Minister al over cijfers over de effecten hiervan?

Overigens blijkt uit cijfers wel dat de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u op snelwegen geen invloed heeft op het aantal dodelijke slachtoffers. Dat is goed om hier aan te stippen, aangezien een enkele aanwezige collega soms het tegendeel beweert.

Vanuit het Europees Parlement is het onzalige plan gekomen om ter beperking van de uitstoot van CO₂, per 1 januari 2014 de snelheid van nieuwe bestelbusjes te begrenzen op 120 km/u, zo konden wij een paar weken geleden in de krant lezen. Die snelheid ligt onder de Nederlandse maximumsnelheid en het plan is daarom bijzonder onwenselijk met het oog op de doorstroming. Het Europees Parlement behoort zich in het geheel niet met de Nederlandse maximumsnelheid te bemoeien, niet rechtstreeks en niet via milieutechnische omwegen. Deelt de Minister dit ongenoegen en zijn wij met een fait accompli geconfronteerd of bestaan er nog mogelijkheden om dit merkwaardige initiatief per kerende post van tafel te krijgen?

Graag wil ik aandacht vragen voor het rijden volgens de «Keep your lane»-systematiek. Dit is het uit de Verenigde Staten bekende systeem waarin auto's langere tijd op dezelfde rijbaan blijven rijden en zo elkaar zowel links als rechts mogen inhalen. Beschikbare Nederlandse onderzoeken naar dit principe zijn van minimaal twintig jaar geleden, bij mijn weten uit 1993, en er zijn signalen dat er sprake kan zijn – ik zeg niet «is» – van een aantal voordelen. Het neemt grote ergernissen voor automobilisten weg, zoals bumperkleven, onnodig links rijden en inhalende vrachtauto's. Door het intensievere gebruik van de cruisecontrol zijn wellicht minder handelingen nodig voor de automobilist. Er zijn minder onverwachte manoeuvres en daardoor minder ongelukken. Het bevordert de doorstroming en files zullen naar verwachting afnemen. In het kader van Beter Benutten kan het wegennet wellicht beter worden benut. Het argument dat wij in Nederland veel meer uitvoegen dan in de Verenigde Staten, klopt nog steeds, maar wij hebben wel veel langere uitvoegstroken. Dus wellicht is dit probleem nu minder groot dan vroeger. Ik zou daarom graag een hernieuwd onderzoek zien naar de voor- en nadelen van het blijf-in-je-baansysteem in Nederland, door bijvoorbeeld de dienst Verkeer en Scheepvaart. Kan de Minister dit toezeggen?

De heer **Bashir** (SP): De heer Elias stelt in feite voor om rechts inhalen mogelijk te maken. Is hij zich ervan bewust dat dit zeer grote risico's met zich mee brengen voor de verkeersveiligheid? Wij zijn in Nederland niet gewend om rechts in te halen en ook niet om rechts ingehaald te worden. Het werkt wellicht in de Verenigde Staten, maar het hoeft niet per se hier te werken. Het kan juist heel gevaarlijk zijn.

De heer **Elias** (VVD): Het lijkt alsof de heer Bashir niet geluisterd heeft naar mijn argumenten. Ik heb niet gezegd dat wij dit morgen gaan invoeren, maar dat er een aantal wijzigingen in het Nederlandse verkeersbeeld in de afgelopen twintig jaar zijn geweest, waardoor het wellicht

verstandig is om hier opnieuw en serieus naar te kijken. Als de uitkomst daarvan is dat het nog steeds voor de Nederlandse situatie onverstandig en gevaarlijk zou zijn, dan moeten we dat natuurlijk niet doen. We moeten echter niet onze ogen sluiten voor een aantal nieuwe ontwikkelingen op de weg en daarom moeten wij er nog een keer zo goed mogelijk, objectief en serieus naar kijken. Dat is wat ik naar voren heb gebracht.

De heer **Bashir** (SP): Dat is duidelijk, maar het systeem dat in de Verenigde Staten wordt gebruikt heeft ook nadelen. Ik was twee jaar geleden zelf in de Verenigde Staten en er reden gedurende een kwartier drie auto's voor mij, die ik echter niet kon inhalen. Dat is de andere kant van het verhaal. Als de heer Elias met een dergelijk voorstel komt, moet hij zelf de voor- en nadelen en de risico's op het gebied van verkeersveiligheid vooraf hebben afgewogen.

De heer **Elias** (VVD): Ik kan alleen maar herhalen dat er een aantal argumenten is in de Nederlandse situatie om opnieuw serieus naar deze mogelijkheid te kijken. Dit betekent niet dat ik blind ben voor de nadelen van dit systeem.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. De VVD-fractie is normaal gesproken altijd een voorstander van efficiëntie en het zo zuinig mogelijk inzetten van overheidsmiddelen. Er moet daarom wel een heel zwaarwegende aanleiding zijn om grondig uit te zoeken of rechts inhalen mogelijk is. Ik heb een jaar of zes in een land gewoond waar links en rechts mocht worden ingehaald. Een van de argumenten van de heer Elias betrof inhalende vrachtauto's. Ik heb dezelfde ervaring: dan rijden er vier naast elkaar ongeveer even hard en dat mogen ze blijven doen, want zij moeten in hun baan blijven. Ik wil een steviger reden horen om hieraan weer een flinke smak belastinggeld uit te geven.

De heer **Elias** (VVD): Ik heb helemaal niet gesproken over gigantisch grote, zware of dure onderzoeken. Bij alle onderzoeken die ik heb gevraagd sinds ik hier parlementariër ben, heb ik gevraagd om het kort en simpel te doen, om het eenvoudig te houden en het niet te ingewikkeld te maken. Ik vind dat dus een rare veronderstelling. Ik heb mijn argumenten ervoor gegeven. Er kan aanleiding zijn om hier nog een keer serieus en goed naar te kijken. Vooraf al aangeven dat je er niets mee te maken wilt hebben omdat je in Amerika wel eens achter drie auto's hebt gereden, vind ik kortzichtig.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Wat is het dringende probleem dat opgelost moet worden door rechts inhalen?

De heer **Elias** (VVD): Wij hebben het hier over verkeersveiligheid. Er zijn wellicht argumenten om nog eens serieus te kijken naar dit systeem. Het is toch volkomen normaal dat ik de Minister vraag om met mij mee te denken en een mening te vormen? Klaar. Ingewikkelder kan ik het werkelijk niet maken.

In het veld leven vragen over de kwaliteit van vangrails, speciaal in middenbermen. Ik heb hier eerder vragen over gesteld. In Duitsland, België en Engeland worden op bepaalde wegen veel steviger vangrails gebruikt dan in Nederland en dit zou het gevaar op ongelukken kunnen verminderen en bijvoorbeeld het aantal wegafsluitingen door ongelukken met vrachtwagens kunnen beperken. Is de Minister het met mij eens dat dit een serieus punt is? Op werkbezoeken – dat is mijn laatste punt – hebben wegenbouwers mij verteld dat zowel met betrekking tot de vangrails en meer in het algemeen op onderhoud wel degelijk bij tijd en wijle bezuinigd wordt, terwijl de afspraak is dat de bestaande potjes voor onderhoud in stand zouden blijven. Hoe zit dat nu precies?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik haak nog even in op het punt over rechts inhalen dat net werd bediscussieerd. In België wordt regelmatig rechts ingehaald. Ik kan aangeven dat het geen pretje is dat dit ineens onderdeel wordt van het verkeersgedrag. De D66-fractie is overigens niet tegen onderzoeken. Ik hoop dat de heer Elias zich in de toekomst net zo welwillend zal betonen als andere fracties zwaarwegende redenen hebben om iets te willen onderzoeken.

Ook de D66-fractie is blij dat het aantal verkeersdoden is afgenomen ondanks dat het aantal in 2011 licht was gestegen. Het Nederlandse verkeer is een van de veiligste, dat is ook door collega's al gezegd. Toch blijft het raar om te streven naar een toch nog groot aantal van 500 verkeersdoden per jaar. Als dit hetgeen is dat wij denken maximaal te kunnen bereiken, laten we er dan ook voor zorgen dát we dat bereiken. In het huidige tempo lijkt het erop dat we zelfs dat aantal niet zullen gaan halen. Dat zou mijn fractie ernstig betreuren. Denkt de Minister dat we met de bestaande programma's als Meer veilig de doelstelling gaan behalen of zijn hiervoor extra acties nodig en, zo ja, welke acties zouden dit dan moeten zijn?

Er sterven niet alleen mensen in het verkeer, maar er raken ook mensen zo ernstig gewond dat ze daar hun hele leven nog last van hebben. Ook hun aantal stijgt helaas al jaren. Mijn fractie heeft vaker gevraagd om een betere registratie van deze verkeersincidenten. Kan de Minister aangeven hoe het staat met de verbetering daarvan? In de brief las ik dat de gegevens van de ambulancezorg gebruikt zullen worden. Is de Minister ervan overtuigd dat dit voldoende zal zijn voor een volledig dekkende registratie en hoe wordt gezorgd voor uniformiteit in die registratie zodat we ook met elkaar kunnen constateren wanneer het beter gaat?

Dan de CROW-richtlijnen. Het toenemend aantal oudere fietsers zorgt voor nieuwe uitdagingen in de verkeersveiligheid. Die uitdagingen, zo kunnen we veronderstellen, zullen groter worden gedurende de komende jaren. Het laat ook zien dat het verkeersveiligheidsbeleid van tien jaar geleden niet het verkeersveiligheidsbeleid van nu of de toekomst kan zijn. Twintig jaar geleden werd je in je auto niet verrast of afgeleid door de tomtom of een inkomende sms en twintig jaar geleden zou mijn buurvrouw van 80 niet op een elektrische fiets naar het dorp rijden of zou mijn buurmeisje van 16 niet zonder helm maar met een telefoon in haar hand op haar scooter rondrijden. Het verkeer is dus drukker, dynamischer en meer divers geworden dan het twintig jaar geleden was. Het Rathenau Instituut heeft een interessant rapport gepubliceerd over de gevolgen van nieuwe technologieën voor ons verkeerssysteem. Is het dan eigenlijk niet gek dat de richtlijnen voor het wegontwerp inmiddels 50 jaar oud zijn? Is er geen aanleiding om daar nog eens goed naar te kijken? Wellicht is de heer Elias het met mij eens dat het goed zou zijn om eens te bekijken of deze richtlijnen na 50 jaar herzien moeten worden op basis van de huidige verkeerssituatie die ook nieuwe uitdagingen met zich meebrengt.

Over de snelheid van 130 km/u schrijft de Minister in de brief dat er twee doden te betreuren zijn. Dat geldt natuurlijk ook voor een aantal andere wegen. Kan de Minister ook iets zeggen over andere ongelukken op delen van de snelweg waar de maximumsnelheid is verhoogd? Hoe staat het met het aantal ernstig gewonden of met de blikshade op die baanvlakken?

Vervolgens de rijexamens. Verschillende overheidsinstanties hebben de openingstijden inmiddels verruimd. Een paspoort aanvragen of in ondertrouw gaan kan in veel gemeenten ook 's avonds, maar een theorie-examen of rijexamen 's avonds doen is niet mogelijk. Is de Minister bereid om met het CBR te overleggen of deze mogelijkheid geboden kan worden?

De Minister gaf in haar brief aan dat de nieuwe regeling inzake rijvaardigheid en ADHD in april jl. in zou gaan, na ommekomst van de uitvoeringstoets door het CBR naar aanleiding van het advies van de Gezond-

heidsraad. Is het resultaat hiervan al ontvangen en indien dit nog niet het geval is, wanneer wordt dit verwacht? De Minister wilde de regeling toch snel in werking laten treden?

Inzake de Nationale Bewegwijzeringsdienst is mijn vraag of ook alle provinciale en gemeentelijke diensten hierin opgaan. Juist op het onderliggende wegennet vallen veel doden. Gaat de dienst zich ook bezighouden met snelheidsborden en kan er in dat geval gestart worden met de A2? Is het mogelijk om ook fietsroutes onder de loep te nemen? Ten slotte sluit ik mij aan bij de vraag over het dalende aantal verkeersexamens. Een goede voorbereiding is natuurlijk de beste garantie voor veilige verkeersdeelname en daar hebben we allemaal belang bij. Hoe denkt de Minister over deze daling?

De vergadering wordt van 17.05 uur tot 17.15 uur geschorst.

De **voorzitter**: We gaan nu verder met de beantwoording door de Minister in eerste termijn. We hebben afgesproken dat er één interruptie geplaatst kan worden. Die moet wel kort zijn, want wij moeten het overleg echt om 18.00 uur afronden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Gezien de krappe tijd zal ik proberen om de beantwoording kort en bondig te houden, met uitzondering van het deel dat over de verkeersveiligheid gaat. Sommige dingen moet je namelijk niet alleen maar staccato noemen. Dat betreft allereerst de discussie over ambitie ten aanzien van het aantal verkeersdoden. Sommigen leden hebben gevraagd of de ambitie niet op nul moet worden gesteld. Een ander lid sprak over 500, maar ik hoop dat duidelijk is dat de ambitie maximaal 500 verkeersdoden is. De ambitie is gericht op een zo laag mogelijk aantal. Dat geldt eigenlijk voor alle risico's die je loopt in het leven. Ook voor overstromingsrisico's of risico's op legionellabesmetting hanteren we altijd een norm, in de zin dat je een kans hebt op 1:100.000 of 1:30.000. Nul risico's kennen we niet, maar we streven natuurlijk wel zo veel mogelijk naar nul. Vervolgens is de vraag vanuit de commissie of we die 500 maximaal wel gaan halen en hoe het staat met de verkeersgewonden. Uit de SWOV-prognoses blijkt dat bij de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid het aantal slachtoffers blijft dalen en dat in 2020 ongeveer 500 tot 570 verkeersdoden te betreuren zullen zijn. Vervolgens hebben wij een maatregel genomen, de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid, die ik een tijdje geleden naar de Kamer heb gestuurd, die een extra reductie van 50 verkeersdoden kan opleveren. Let wel: de cijfers die ik noem over de uitvoering van het strategisch plan en de beleidsimpuls, zijn berekeningen. Dat maakt de doelstelling van maximaal 500 verkeersdoden in 2020 beter haalbaar dan zonder die beleidsimpuls. Ik heb de SWOV gevraagd de voortgang van de doelstelling jaarlijks te monitoren, zodat ik de vinger aan de pols kan houden en kan controleren of wij dichterbij de doelstelling komen. Ik heb nu een beleidsimpuls ontwikkeld, maar jaarlijks wordt geïnventariseerd wat de oorzaak is van ongevallen en hoe daar het beste op ingespeeld kan worden. De registratie van ongevallen, de analyse van wat er gebeurd is en welke doelgroep het betreft geven jaarlijks handvatten voor nieuwe ingrepen. De beleidsimpuls was bedoeld om het gat dat begon te ontstaan, verder te dichten. Dit betekent niet dat dit de laatste beleidsimpuls zal zijn. Er zullen de komende jaren waarschijnlijk vaker specifieke maatregelen genomen moeten worden om de doelstelling voor 2020 te behalen. Meer specifiek naar aanleiding van de vraag van het CDA: ik sta ook voor de doelen die nu zijn gesteld. Wij moeten blijven analyseren en kijken wat mogelijk is.

Ik wil iets specifiek ingaan op de verkeersgewonden. Dat aantal neemt nog steeds toe. Ik heb de SWOV gevraagd of het mogelijk is om een nieuwe doelstelling voor ernstig verkeersgewonden te formuleren. De

SWOV geeft aan dat het met de beschikbare informatie lastig is om een realistische doelstelling te formuleren en heeft geadviseerd om een onderscheid te maken tussen ongevallen met en ongevallen zonder voertuigen. Ik heb de stichting daarom gevraagd om in de monitor van de beleidsimpuls einde 2013 dit onderscheid te maken. Dit zal helpen bij het maken van een goede analyse en nieuwe beleidsimpuls geven om het aantal verkeersgewonden omlaag te brengen, omdat je dan specifiek kunt zien wat de problematiek is en hoe je daarop kunt reageren. Aan de SWOV, het RIVM en RWS is gevraagd om de ongevalleninformatie van Ambulancezorg Nederland te analyseren en eind 2013 te rapporteren over de aanvullende informatie met het oog op de doelstellingen en maatregelen gericht op de specifieke doelgroepen. Die discussie hebben we hier sinds vorig jaar vaker gevoerd. Ik heb al aangegeven dat we meer fietsongevallen en meer ongevallen onder ouderen zien. Dat is een andere trend dan in de jaren ervoor. Het aantal ongevallen op snelwegen is de afgelopen jaren gedaald. Overigens zien we nu weer een lichte stijging, maar in het algemeen is er een daling.

Welke vorderingen zijn gemaakt bij de uitvoering van de beleidsimpuls? De maatregelen uit de beleidsimpuls worden momenteel opgepakt met de decentrale overheden, de ANWB, VVN, de SWOV, de Fietzersbond, Team Alert, ANBO en Blijf Veilig Mobiel. De uitvoering van de maatregelen ligt op koers, een derde ervan is inmiddels afgerond. De overige projecten zijn in uitvoering. In de monitor van de SWOV die eind 2013 verschijnt, wordt de Kamer geïnformeerd over de gerealiseerde maatregelen met, waar mogelijk, een inschatting van de effecten. Ik kan veel maatregelen noemen die inmiddels gerealiseerd zijn, maar vanwege de tijd zal ik dat nu niet doen.

De **voorzitter**: Er zijn twee interrupties op het vorige punt. Allereerst de heer De Rouwe en daarna mevrouw Van Veldhoven.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik hoor de Minister zeggen dat de doelstelling van maximaal 500 verkeersdoden onverkort blijft staan. Zij kent onze mening dat we eigenlijk zouden moeten streven naar nul. Ik begrijp de opmerkingen die daarover zijn gemaakt. Het wordt wat glibberig op het punt van de gewonden en zwaargewonden, want daarbij hoor ik de Minister spreken over een nieuwe doelstelling. Gaat het dan om een nieuwe definitie of om een nieuwe kwantitatieve en kwalitatieve doelstelling? Dat moet hier uitgesproken worden, want het zou voor ons onacceptabel zijn. In de Strategische Visie voor 2020 is een maximum van 10.000 gewonden afgesproken. We liggen niet op koers bij het halen van die doelstelling. Kan de Minister hierover duidelijkheid verschaffen? Houdt zij vast aan de oorspronkelijke doelstellingen of wordt er nu geschoven?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb de vorige keer al aangegeven dat het aantal verkeersgewonden nog zo ver af zit van de 10.800 die we indertijd bedacht hebben, dat ik niet bij voorbaat kan zeggen dat die doelstelling overeind blijft. Om die reden heb ik de SWOV gevraagd om een nieuwe, meer reële doelstelling. De SWOV heeft aangegeven dat dit moeilijk te berekenen is en adviseert om eerst een onderscheid te maken tussen verkeersongevallen met en zonder betrokkenheid van een motorrijtuig. Ik kan wel zeggen dat 10.800 onze doelstelling blijft. De doelstelling is om het aantal naar beneden te brengen, maar dat moet wel gerealiseerd kunnen worden en de maatregelen om dat te kunnen doen, moeten beschikbaar zijn. Daarom wil ik eerst met de SWOV bekijken wat precies de problematiek is, zodat er meer gericht maatregelen genomen kunnen worden, en of verdergaande maatregelen noodzakelijk zijn.

Daarmee kom ik bij het punt dat de heer De Rouwe ook aanzwengelt. Soms kun je het over extremere maatregelen hebben, maar die moet je dan wel met elkaar bespreken. Als die inhouden dat bepaalde groepen de toegang tot de rijweg wordt ontzegd of ontraden, gaat dat heel ver. Het is belangrijk om een goede analyse te hebben en te bekijken wat in redelijkheid mogelijk is. «Redelijkheid» is dan wat kostentechnisch maar ook wat maatschappelijk geaccepteerd is. Vervolgens moeten we op basis daarvan kijken of de doelstelling haalbaar is of aangepast dient te worden. Wat het aantal verkeersdoden betreft, zie ik dat wij de doelstelling heel dicht naderen in de berekeningen. Ik wil graag vasthouden aan de doelstelling, want dan kunnen wij vast maatregelen bedenken om die te realiseren. Inzake de verkeersgewonden houd ik, net als tijdens het vorige AO, een slag om de arm.

De **voorzitter**: De heer De Rouwe tot slot en kort graag.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vind dit een buitengewoon slecht signaal van deze Minister, waaruit geen enkele ambitie spreekt. Er wordt voorgesteld om de definitie aan te passen in plaats van in te zetten op meer actie. In de beleidsimpuls gaat bijvoorbeeld minder geld naar Team Alert bovenop de 15%. Dit is niet meer impuls, maar meer ingrijpen. Dit lijkt op de korte termijn geld op te leveren, maar kost op de lange termijn vele miljarden. Het aantal doden en gewonden vertegenwoordigt nu al een bedrag van 12 miljard euro. Ik vind het eigenlijk onverteerbaar dat de Minister zegt dat we dat maximum van 10.000 gewonden niet halen en dat er meer onderzoek nodig is. Op zich is dat geen probleem, maar als dit ertoe leidt dat de doelstelling naar beneden gaat, ontstaat er echt een probleem, mede gezien de ambitie van deze Minister eerder op dit punt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer De Rouwe heeft niet goed geluisterd naar mijn antwoord. Ik zei dat er een groot verschil is tussen de doelstelling en de cijfers die op dit moment gerealiseerd worden. Ik wil niet mijn ogen sluiten en zeggen: 2020, na mij de zondvloed; dan zit er een andere Minister en ik beloof gewoon dat we de doelstelling halen ook al kan ik niet met zekerheid zeggen dat we die gaan halen, omdat de lijn anders loopt dan daarvoor nodig is. Dat is ook waarom ik mijn verantwoordelijkheid op dit moment neem en nader wil analyseren waar de problematiek zit. Ik wil ook onderscheid maken tussen de verschillende typen verkeersongevallen, zodat ik op basis daarvan kan bekijken welke extra beleidsimpuls ik kan geven en of het wel of niet haalbaar is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als de Minister haar verantwoordelijkheid neemt, dan neemt zij de afspraak die ze op dit punt met het parlement heeft gemaakt, serieus en komt ze met dat soort voorstellen en met minder onderzoeken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het lijkt mij van belang dat je weet hoe het zit voordat je maatregelen aankondigt, zeker omdat wij de afgelopen jaren hebben gezien dat het type verkeersgewonden anders is dan in de jaren daarvoor. Mevrouw Van Tongeren zei dat de maatschappij verandert. Dit betekent dat we steeds opnieuw moeten kijken. Als een bepaalde doelgroep minder problemen oplevert nadat maatregelen zijn genomen en een andere doelgroep in beeld komt omdat er andere maatschappelijke trends zijn, dan moeten we daar wat mee doen. De elektrische fiets is een voorbeeld daarvan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het zal u niet verbazen dat mijn vraag over hetzelfde punt gaat. Mijn insteek is echter anders. Ik ben het eens met de Minister dat we de problematiek, de veranderende verkeerssi-

tuatie, moeten kennen voordat we effectief kunnen vaststellen wat we kunnen doen en daar een doelstelling aan kunnen koppelen. Ik neem echter aan dat het ambitieniveau even hoog is als het was. Daar hoor ik graag een bevestigend antwoord op van de Minister. De SWOV heeft aangegeven nog geen doelstelling te kunnen formuleren. Wat heeft de SWOV hiervoor nodig? Er wordt nu een aantal zaken uitgezocht. Eind 2013 komt de Minister erop terug. Stelt zij dan de vraag opnieuw? Wanneer kunnen we een doelstelling tegemoetzien?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik gaf al aan dat mijn ambitie nog niet veranderd is. Er wordt mij gevraagd of ik me daar onverkort aan ga verplichten. Ik gaf ook aan dat de realiteit is dat de cijfers iets anders laten zien dan de dalende lijn die nodig is om de doelstelling van maximaal 10.800 te behalen. Daarom laat ik aanvullend onderzoek uitvoeren. De SWOV heeft aangegeven dat het lastig is en dat zij daarom een onderscheid wil aanbrengen. Daar is zij nu mee bezig. Zij zal eind 2013 het totaalbeeld opleveren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dus kunnen we eind 2013 een voorstel verwachten met concrete streefcijfers, ook voor het aantal gewonden bij ongevallen waar wel of niet voertuigen zijn betrokken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Eind 2013 is het onderzoek klaar en dat betekent dat ik in het voorjaarsoverleg van 2014 de mogelijkheden voor nieuwe beleidsimpulsen en maatregelen kan noemen. Ik doe het niet alleen. De beleidsimpulsen komen in samenwerking met een groot aantal partners tot stand, zeker omdat verkeersongevallen zich steeds vaker op gemeentelijk vlak voordoen. Ik heb dus ook de gemeenten nodig voor mijn voorstellen.

De **voorzitter**: Dank u. U kunt doorgaan met de beantwoording van de vragen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De vragen inzake de registratie beantwoord ik mede namens mijn collega van Veiligheid en Justitie. De realisatie van de uitgebreide ongevallenregistratie door de politie verloopt conform de planning die hij met de commissie heeft afgesproken. Het traject is gericht op voltooiing eind 2013. Op dat moment zijn de werkprocessen bij de elf politie-eenheden ingevoerd. Ook zijn er nieuwe werkinstructies voor alle politierechercheurs ontwikkeld. De nieuwe instructie afhandeling ongevallen zal per 1 september aanstaande worden uitgerold. Dan was er nog een vraag over de ambulanceregistratie. Dat is niet de enige registratie waarop de ongevallencijfers worden gebaseerd. Juist omdat die niet compleet is, zijn er meerdere bronnen waar gebruik van wordt gemaakt.

Er is gevraagd naar een nadere analyse van de ongevallen met elektrische fietsen. Op dit moment wordt door VVN en de SWOV nader gekeken wat hiervan de oorzaken zijn en of wij betere instrumenten kunnen inzetten. De bevinding tot nu toe is dat de elektrische fiets niet vanwege de snelheid extra ongelukken veroorzaakt. We moeten dus nog even kijken wat dan wel de precieze oorzaak is.

Er zijn extra maatregelen ontwikkeld om meer grip te krijgen op de fietsveiligheid. Aan het einde van het voorjaar 2013 zal de modelaanpak fietsveiligheid gereed zijn. Deze wordt ontwikkeld in overleg met de VNG en het Fietsberaad en is een instrument om gemeenten te ondersteunen bij het opstellen van een aanpak voor veilig fietsen.

Mevrouw Van Tongeren vroeg of we de trends volgen. Dat doen we inderdaad, juist omdat zaken steeds veranderen. In elke brief over de doden en gewonden wordt vermeld in welke doelgroep en leeftijdsgroep

en met welk voertuig de slachtoffers zijn gevallen. Dat gaat over ouderen, jonge fietsers, verkeersshuften, enz.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Misschien heb ik het niet helder uitgelegd, maar ik bedoel het andersom. Je ziet dat de verkeerstrends veranderen. Jongeren rijden bijvoorbeeld minder auto en ouderen gebruiken meer de elektrische fiets. Het gaat er niet om dat je ziet hoeveel doden er vallen, maar dat je bedenkt dat het veiligheidsbeleid moet veranderen. Daar ging mijn vraag over. Hoe is het denken van de Minister daarover? Het is niet iets dat elk jaar verandert, maar je ziet dat de huidige generatie jongeren structureel meer op de digitale snelweg zit dan op de autosnelweg. Dat is niet alleen in Nederland het geval, ook in de Verenigde Staten verschijnen dergelijke rapporten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb mevrouw Van Tongeren eerder gemeld dat dit een constatering is van het Ministerie zelf. Dit gaat echter om iets van het laatste jaar. Als iets een trend is, prima. Dan omarmen we die, maar laten we even een slag om de arm houden. Natuurlijk kijken wij vooruit maar de trends zijn niet ieder jaar heel anders. We hebben nu een beeld van het gebruik in de komende periode en proberen om hierop zo veel mogelijk in te spelen met ons beleid.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Volgens mij is die trend onder jongeren al langer gaande. Dat het in alle vervoerscijfers naar voren komt, is voor het eerst. Maar onder jongeren is die trend al langer gaande.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het KiM heeft daarover voor het eerst gerapporteerd in 2012 en daarbij nadrukkelijk gezegd dat nog niet geconstateerd kan worden dat het een trend is. Daar wilde ik het maar even bij houden.

Mevrouw Van Tongeren vroeg naar de sidewings tegen dodehoekongevallen. Ik heb onlangs een brief naar de Kamer gestuurd over de Transportraad, waarin ik ook op dat punt inga. Op 15 april 2013 heeft de Europese Commissie een voorstel tot wijziging van de richtlijn maten en gewichten gedaan. Dat maakt het mogelijk om vrachtwagens met afgeronde cabines te ontwikkelen en achter aan de oplegger aerodynamische vleugels te maken. Het BNC-fiche volgt op korte termijn.

Nederland steunt deze onderdelen voor meer duurzaamheid. Sidewings zijn al mogelijk zolang de maximale maten niet worden overschreden. In de toekomst is er dus nog meer mogelijk op dat vlak.

Door diverse fracties is gevraagd naar het sterrensysteem voor provinciale wegen. De ANWB werkt op dit moment samen met de provincies aan een beoordeling van de provinciale wegen op basis van de EuroRAP-systematiek. De provincies Gelderland en Overijssel zijn inmiddels in beeld gebracht. De verdere uitrol vindt dit jaar plaats. Ik kan hierbij de expertise van RWS aanbieden. Het aanpassen van de wegen blijft echter een verantwoordelijkheid van de provincies zelf.

Vervolgens is gevraagd of rijden in treintjes via in-car systemen kan leiden tot veiliger verkeer en een betere doorstroming? Er bestaan technieken als de adaptive cruisecontrol, dus remmen op het moment dat auto's ervoor remmen. In een testomgeving, Ditzum, wordt momenteel onderzocht welke technieken werken. Invoering zal niet op korte termijn gebeuren, maar de technische mogelijkheden zijn in ontwikkeling. Deze zullen in de toekomst extra veiligheid bieden. Of een dergelijk systeem uiteindelijk werkt, hangt ook af van het aantal auto's dat verkocht wordt. Ik denk dat het nog wel tien tot vijftien jaar gaat duren. Er zijn al enkele heel dure auto's waarin deze techniek beschikbaar is, maar er moeten wel heel veel dure auto's achter elkaar rijden om daar baat bij te hebben.

Dan wil ik overgaan naar de volgende tranche, namelijk de vragen over rijexamens, ADHD, motorrijbewijs en dergelijke. Laat ik beginnen met de

rijscholen, de rijinstructeurs, de vragen over de kwaliteit van de rijscholen en de vraag hoe ik het kaf van het koren wil scheiden. Dat hangt een beetje van het probleem af. Elke rijinstructeur moet over een WRM-certificaat beschikken. Dat moet borgen dat de instructiekwaliteit van de rijinstructeur goed is. De eisen die aan een rijinstructeur worden gesteld, zijn vastgelegd in de Wet rijonderricht motorrijtuigen. In principe zouden de rijinstructeurs kwalitatief moeten voldoen. Dan is de volgende vraag of ze wellicht financiële problemen hebben waardoor ze bepaalde acties ondernemen. Ik vind het moeilijk om de problemen op financieel gebied gekoppeld te zien aan de instructiekwaliteiten. De Belastingdienst stelt capaciteit beschikbaar om rijscholen fiscaal te controleren om bewust frauderende rijschoolhouders krachtig te kunnen aanpakken. Dit gebeurt naar aanleiding van een analyse waaruit bleek dat circa 20% van de rijscholen minder omzet aangeeft dan verwacht zou kunnen worden. Dat is een ernstige afwijking. Hier wordt nu specifiek aandacht aan besteed. De antwoorden op de vraag of het nodig is om ondernemerschap deel te laten uitmaken van de opleiding voor rijinstructeurs heb ik naar de Kamer gestuurd. Dat is misschien de brief die zo laat is gekomen, maar misschien is het een brief die eerder was. Ik ben nog steeds van mening dat ondernemerschap geen onderdeel behoeft te zijn van het opleidings-traject voor rijinstructeurs, omdat het verplicht beschikken over het diploma Algemene Ondernemers Vaardigheden niet noemenswaardig van invloed is op de overlevingskansen van een bedrijf. Dit klinkt misschien gek, maar dat is gebleken uit een onderzoek van het Ministerie van Economische Zaken in het kader van de deregulering van de voormalige Vestigingswet bedrijven. EZ vraagt juist minder van deze ondernemersvaardigheden, omdat blijkt dat zij niet noemenswaardig van invloed zijn op de overlevingskansen van een bedrijf.

Hoe moet het dan met de klachten van rijscholen en een eventueel meldpunt? Ik ben van mening, zoals ik al vaker heb gezegd, dat een branche zelf zich moet inspannen om het vertrouwen van de consument terug te winnen. Ik blijf gesprekspartner en ik ben in overleg met de rijschoolbranche, de BOVAG en de VRB om de professionalisering van de rijschoolbranche centraal te stellen. Ook is er overleg met hen gaande over het instellen van een klachtenloket. Dit moeten zij echter wel zelf instellen. Daarnaast kunnen consumenten via de Consuwijzer, een overheidsloket van de Autoriteit Consument en Markt, klachten melden en vragen stellen. In het geval dat de ACM een of meer meldingen krijgt waaruit blijkt dat een bedrijf structureel de regels overtreedt, kan er een onderzoek worden uitgevoerd en kunnen er boetes worden gegeven aan het overtredende bedrijf. Hiervoor bestaat dus een algemeen overheidspunt en voor het specifieke punt zou ik graag de verantwoordelijkheid leggen bij de branche zelf.

Er zijn vragen gesteld over rijexamens binnen de bebouwde kom. Rijexamens vinden plaats op diverse, representatieve plekken in de stad en op de snelweg. Er zijn maar een paar plekken in Nederland waar het lastig is om veel auto's tegen te komen en te kunnen oefenen. Door de examinatoren wordt gezocht naar een diversiteit aan plekken om examens te kunnen afnemen. Ik zie niet veel reden om hier verandering in te brengen.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg of theorie-examens ook 's avonds afgenomen kunnen worden. Incidenteel worden theorie-examens al 's avonds afgenomen in verband met overwerk of te veel vraag. Het structureel aanbieden van de mogelijkheid om 's avonds theorie-examens af te nemen, kan worden onderzocht. Vraag en aanbod moeten dan wel met elkaar in overeenstemming zijn.

Het is correct dat er nog steeds mensen worden opgeroepen voor de ADHD-keuringen. De regeling wordt per 1 juni aanstaande aangepast. De verwachting was dat dit per 1 april jl. zou gebeuren. Het lijkt mij niet wenselijk om gedurende een maand een opschorting in te stellen.

De heer **Bashir** (SP): Ik spreek vaak met rijschoolhouders. Zij geven aan dat zij zelf ook willen werken aan een goede branche waarin fouten gecorrigeerd worden en problemen aangepakt. Zij hebben daarbij wel hulp van de overheid nodig, met name bij de controle en handhaving. Op welke manier wordt er momenteel gehandhaafd op het hebben van een geldig WMR-certificaat? Rijschoolhouders klagen over het feit dat het mogelijk is om zonder vergunning een rijschool te hebben omdat er niet gehandhaafd wordt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het CBR toetst of rijscholen een geldig WRM-certificaat hebben. De vraag is of je dit in de praktijk continu kunt zien? Ik denk dat de bedrijven af en toe worden gecontroleerd en dat de rotte peren er op dat moment worden uitgehaald. Ik ben bereid dieper in de materie te kijken en gedurende dit debat of later hier iets meer over zeggen.

De heer **Bashir** (SP): Het zou in ieder geval fijn zijn als de Minister zich hierin meer offensief opstelt. Het gaat erom dat die rotte peren eruit gehaald worden, zodat de branche verbetert. Is het geen tijd om de gemeenten en het UWV te vragen om te stoppen met het opleiden van nieuwe rijinstructeurs?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Juist omdat ik zelf ook wil weten of het volkomen dicht is en het niet alleen om een papieren controle gaat, wil ik meer informatie ontvangen. Ik vind het belangrijk dat niet alleen formeel wordt vastgelegd dat men een certificaat moet hebben, maar dat er op het hebben van een certificaat wordt toegezien en dat er zo nodig wordt ingegrepen. Ik kom er dus op terug. Van het UWV heb ik begrepen dat het inmiddels gestopt is met de opleidingen tot rijinstructeur. Gemeenten mogen dit doen via de Wmo.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik constateer dat wij een negatief antwoord krijgen op de vragen van zowel de SP als mijzelf. Erkent de Minister dat er überhaupt een probleem is? Die signalen krijgen wij namelijk uit de branche, van mensen die mij ook vandaag nog hebben gemaïld en via het CBR binnen. Ik vraag niet een heel vergunningstelsel zoals men dat in Duitsland kent, maar om een aantal stappen om deze branche gezonder te maken. De sector zelf is namelijk niet in staat gebleken om dat te doen en we hebben voor een deel het probleem ook gecreëerd. Men gaat nog steeds door met het opleiden van mensen. De vraag van de SP was of er wordt gecontroleerd op het hebben van een WMR-certificaat. Dat is niet het geval. Niet al mijn voorstellen hoeven aanvaard te worden, maar enigszins beweging om te kijken hoe we deze branche gezamenlijk kunnen verbeteren, ook met een bepaalde mate van verantwoordelijkheid van de overheid, is gewenst.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is zeker niet de bedoeling om de indruk te wekken dat ik niets wil doen met de inbreng van de leden. Inzake het klachtenmeldpunt heb ik aangegeven dat er een overheidsmeldpunt is en dat ik samenwerk met de branche om te komen tot een branchemeldpunt. Het lijkt me goed om wat dieper in het onderwerp van de WRM te duiken. Afgelopen vrijdag zijn er ook nog vragen ontvangen van de heer Bashir inzake de rijscholen. Het lijkt me goed dat ik dieper op deze materie inga in een brief aan de commissie. Daarin zal ik aangeven hoe wij aankijken tegen de kwaliteit van de rijscholen, de opleidingen, de controles op de opleidingen, frauderend gedrag en een meldpunt. Het is allerm minst mijn bedoeling om te bagatelliseren. Ik probeer aan te geven dat wij een aantal dingen al regelen op een aantal punten, maar ik wil wat breder op de problematiek ingaan in een brief.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dat lijkt mij goed. Wij hebben Kamervragen gesteld, daar zijn antwoorden op gekomen. Wij kregen een beetje dezelfde reactie. Een nadere duiding en reactie zou fijn zijn. Een concrete vraag is om ook in te gaan op een mogelijke benchmark. Dat betreft dan geen uitgebreid onderzoek maar een onderzoek naar de voor- en nadelen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Die had ik ook genoteerd. We kunnen inderdaad kijken hoe anderen het aanpakken en of dat verbeteringen en leerpunten voor ons eigen systeem oplevert. Dan resteert nog de vraag of deelcertificaten bevroren kunnen worden. Ik heb in mijn brief geschreven dat het idee sympathiek klinkt, maar dat bevroren alleen kan door de geldigheid van de behaalde certificaten te verlengen. De regelgeving schrijft voor dat praktijkexamens moeten worden gedaan op het motorrijtuig van de categorie waarvoor de bevoegdheid wordt gevraagd. Afwijken daarvan is in strijd met de EU-regelgeving. Dit betekent dat niet bevroren kan worden. Het bedrag van € 150 is gebaseerd op een redelijk bedrag gezien de grote groep bromfietskandidaten. Het is niet gerelateerd aan precieze bedragen want het hangt ervan af hoe vaak iemand opnieuw moet gaan lessen. Het is een soort redelijke tegemoetkoming.

Ik wil overgaan naar de vragen met betrekking tot snelheden, boetes, scooterhuffers, snelheidsbegrenzers, busjes en de kwaliteit van de vangrails. Gevraagd is of de maximumsnelheid van 130 km/u nog steeds onzekerheid geeft. Wat mij betreft is het helder. Na de invoering van de maximumsnelheid van 130 km/u is overal de bebording gecontroleerd. Alleen bij de A2 leverde deze nog onduidelijkheid op, omdat het daar later is ingevoerd. Mensen dachten dat de maximumsnelheid van 130 km/u voor de gehele A2 gold. Daarom zijn bij tankstations langs dit deel van de A2 folders neergelegd. Onlangs heb ik de Kamer ook een brief gestuurd met een analyse hoe weggebruikers aankijken tegen de maximumsnelheid van 130 km/u, de duidelijkheid daarover en de steun daarvoor. Op wegen waar werkzaamheden worden uitgevoerd, wordt de snelheid aangepast naar 70 km/u of 80 km/u, wat nog lager is dan de 120 km/u die mevrouw Van Tongeren voorstelde. Er zijn echter altijd huffers – ik kan even geen ander woord verzinnen – die toch heel hard langs de werkzaamheden rijden. Dat is altijd slecht. Het is een kwestie van fatsoen. Bij wegwerkzaamheden waarbij mensen zijn betrokken of waarbij een onduidelijke situatie ontstaat vanwege pylonen of auto's, gaat de snelheid altijd omlaag. Dat is al beleid.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mijn vraag ging meer over het feit dat er korte stukken zijn met verschillende snelheden. Er is een stukje van 120 km/u en dan een stukje 90 km/u bij de wegwerkzaamheden. De meeste mensen die 130 km/u rijden bij een maximumsnelheid van 120 km/u hebben dat bordje allang gemist. Sommige mensen remmen af naar 90 km/u en worden dan met 130 km/u ingehaald. Vervolgens is er weer een stukje van 100 km/u en daarna weer 130 km/u. Mijn suggestie is om de snelheid op het gehele traject waar wegwerkzaamheden gaande zijn, te verlagen. Dat is een stuk veiliger.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Aangezien de maximumsnelheid vaak veel verder naar beneden wordt gebracht, namelijk naar 70 km/u of naar 80 km/u in plaats van naar 120 km/u, lijkt mij dat niet zo zinvol. Ik zie de problematiek niet die mevrouw Van Tongeren schetst. We kennen in Nederland verschillende snelheden op verschillende wegen. Dit hangt af van de breedte en van natuur- en milieuvraagstukken. Op het moment dat er gevaarlijke situaties kunnen ontstaan, zoals bij wegwerkzaamheden, wordt de maximumsnelheid omlaag gebracht. Dit betekent niet dat de maximumsnelheid op de gehele weg omlaag gebracht dient te worden.

De heer De Graaf miste op de A16 het bord voor 130 km/u. Op de A16 mag tussen knooppunt Zonzeel en knooppunt Galder 130 km/u worden gereden. Ik zal RWS vragen om te controleren of de bebording ter plekke nog in orde is. Meestal is bebording heel populair bij studenten. Volgens mij valt het in dat gebied wel mee. We zullen kijken hoe het ermee staat, maar in principe zou het duidelijk moeten zijn.

In een brief heb ik antwoord gegeven op de vraag of er extra doden en gewonden zijn gevallen door het invoeren van de maximumsnelheid van 130 km/u. Op de wegen waar de snelheid tot 130 km/u is verhoogd, zijn in 2012 twee doden gevallen. Dit wijkt naar verhouding niet af van andere wegen met andere snelheden. Het gaat echter om een korte periode. Er is een langere periode nodig om meer conclusies te kunnen trekken. De eerste indicatie is dat de verhoging van de maximumsnelheid niet tot een verslechtering van de verkeersveiligheid leidt.

De cijfers over het aantal gewonden in 2012 zijn pas eind 2013 beschikbaar. Dit geldt tevens voor de cijfers inzake blikshade, die door de verzekeraars worden bijgehouden.

De heer Elias vroeg of ik over het voorstel van het Europees Parlement betreffende een snelheidsbegrenzer tot 120 km/u voor bestelbussen ook zo'n ongenoegen heb. In tegenstelling tot wat sommige kranten suggereren, is een verplichte snelheidsbegrenzer nog geen fait accompli. Het is een voorstel van het Europees Parlement waarover wordt onderhandeld. Nederland voelt, net als veel andere Europese landen, weinig voor dit voorstel. De kans dat het doorgaat, lijkt mij daarom niet groot. Bovendien doet het weinig voor de reductie van CO₂-uitstoot, omdat die vooral bereikt moet worden door steeds verdergaande eisen te stellen aan de efficiency van voertuigen.

Ik beantwoord mede namens mijn collega van Veiligheid en Justitie de vragen over bekeuren van scootrijders. Het is niet juist dat scootrijders bij het overschrijden van de snelheidslimiet niet op kenteken kunnen worden bekeurd. Een scootrijder die te hard langs een flitspaal rijdt, wordt geflitst en kan een bekeuring thuis verwachten. Ook kan een lasergun worden ingezet bij het controleren van de snelheid. Tot nu toe werd bij controles met laserguns het standpunt gehuldigd dat het zichtbare controles zijn waarbij de bestuurder zo veel mogelijk staande wordt gehouden, ook als voorbeeld voor andere bestuurders. Het heeft er ook mee te maken dat de meting met een lasergun meestal wordt uitgevoerd op tegemoetkomende bestuurders. Aan de voorzijde van een scooter zit echter geen kenteken. In Amsterdam is in het handhavingssarangement tussen politie en Openbaar Ministerie expliciet opgenomen dat er met behulp van laserguns wordt gehandhaafd.

Ook de vraag of de gemeente geen inzake kan krijgen in de politiecijfers over de aanpak van scooteroverlast zal ik namens mijn collega van V en J beantwoorden. Volgens de Wet politiegegevens kan de politie deze gegevens verstrekken aan de burgemeester in het kader van de handhaving van de openbare orde. In de driehoek kan lokaal de aanpak van scooteroverlast worden besproken en kan de informatie ook worden gedeeld.

De heer Klein heeft gevraagd of er bij de aanpak van veelplegers ook gekeken kan worden naar ongewenst gedrag op andere terreinen. De Minister van Veiligheid en Justitie heeft in het vorige AO toegezegd, voor de zomer de Kamer te zullen informeren over de uitwerking van de aanpak van verkeershufters. Daarbij wordt ook ongewenst gedrag op andere terreinen dan het verkeer meegenomen.

Op de vraag of ik ruimte zie voor een verkennend onderzoek naar de mogelijkheden en kosten van kwalitatief hoogstaande vangrails op risicolocaties, is het antwoord dat de vangrails in Nederland aan de Europese normen voldoen. Vanuit het oogpunt van acceptabele risico's en kosteneffectiviteit hebben we gekozen voor het hoog kerend vermogen, H2. Voor mij is het ook de eerste keer dat ik deze definitie te horen kreeg.

Een verkennend onderzoek acht ik niet opportuun. Het huidige beleid is om in risicovolle situaties een vangrail te plaatsen met een hoger kerend vermogen. Er zijn weleens incidenten, zoals die bij het Kleinpolderplein onlangs. Dat had echter niet te maken met de veiligheid van de vangrails, omdat ter plekke een betonnen barrière staat en de automobilist twee keer de toegestane snelheid reed. Dat maakt het erg lastig om tegen te houden, welke vangrail je ook toepast.

De «keep your lane»-systematiek wordt in Nederland door RWS toegepast in specifieke situaties, bijvoorbeeld met een doorgetrokken streep bij de toeritten. Het laatste onderzoek van RWS dateert uit het jaar 2000. Destijds bleek dat bij twee keer twee rijstroken de doorstroming zou verslechteren. In de afgelopen jaren zijn er meer wegen gekomen met meer dan twee rijstroken. Ik wil wel bekijken of het onderzoek uit het jaar 2000 nog voldoet. Laten wij daarmee beginnen voordat ik een nieuw onderzoek start. Als dat aanleiding geeft om een extra onderzoek te doen, dan zal ik de commissie hierover berichten. In een aantal andere landen komt men overigens terug van de «keep your lane»-systematiek. Bovendien heeft Nederland zeer veel afslagen.

De heer De Graaf heeft gevraagd naar de Amerikaanse rij- en rusttijdenregeling. In de Europese Unie hebben we andere afspraken gemaakt dan in de Verenigde Staten, mede vanwege de aard van het wegennet en de goederenstromen. Ik werd wel geïnspireerd door het voorbeeld over die vrachtwagenchauffeur, die elf uur en dat weekend dat op de parkeerplaats moet worden doorgebracht. Nederland kan niet alleen andere regelgeving doorvoeren, maar ik ben wel nieuwsgierig hoe een en ander is vormgegeven in het Amerikaanse systeem. Ik zal erin duiken om te zien of ik er iets mee kan in de discussie in Europa over aanpassingen van regelgeving.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik vind het een terecht punt van de heer De Graaf, vooral omdat in België en Frankrijk de controle op de rij- en rusttijden vele malen strenger is dan in Nederland. Binnenkort is de Transportraad. Het is wellicht krap in de tijd, maar het zou aardig zijn als de Minister zou kijken op welk moment zij in Europees verband hiermee iets kan doen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat wordt inderdaad erg krap, want nu is alles al voorbereid. Men houdt ook niet van verrassingen op de agenda. Het heeft ook meer zin om collega's mee te krijgen. Ik ben samen met de Engelsen al een tijdje aan het kijken of we de bestaande wet- en regelgeving die we in Europees verband hebben afgesproken, wat soepeler kunnen maken. Dit is een interessant onderwerp om eens naar te kijken. Nogmaals, dit is mijn spontane reactie op het voorbeeld van de heer De Graaf. Het gaat erom dat er voldoende rust is en dat kun je ook op een andere manier vormgeven.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik begrijp dat het wat langer duurt om er goed naar te kijken. Het zou mooi zijn als er voor de zomer een brief van de Minister komt met de uitkomsten van dit korte onderzoekje.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is geen probleem.

De heer De Graaf heeft gevraagd of ik ervoor kan zorgen dat boetes voor overtredingen die in Nederland worden begaan, niet in het buitenland worden geïnd. Overtredingen worden beboet op het moment van constateren. Deze systematiek vloeit rechtstreeks voort uit EU-regelgeving. Die kan ik niet eigenhandig aanpassen. Boete en bestraffing vinden plaats conform regelgeving ter plaatse en de hoogte van de boete is een aangelegenheid van het desbetreffende land. De commissie is wel bezig met onderzoek naar harmonisatie van de sancties

in de lidstaten, zodat er geen verschil meer is. Ik kan echter niet zeggen dat boetes alleen in Nederland worden geïnd.

De PvdA-fractie vroeg wat ik kan doen om de procedures voor het transitokenteken te vereenvoudigen. In mijn brief aan de Kamer van 1 maart jl. heb ik aangegeven dat ik samen met de sector bekijk of de procedures sneller kunnen. Ik heb inmiddels een gesprek gevoerd met het bestuur van Trucks & Trailers Nederland. We hebben de wensen van de branche in kaart gebracht. Het is nog niet helemaal duidelijk waar het probleem precies zit en er wordt nog het een en ander uitgezocht door de branche. Ik zal samen met de RDW bekijken welke oplossingsrichtingen mogelijk zijn, zonder dat de verkeersveiligheid of de aanpak van voertuigdiefstal in het gedrang komt.

De heer De Rouwe vroeg of ik na 2013 financiële middelen van Team Alert ga afroemen en gebruiken voor andere activiteiten. Ik heb begrepen dat de financiële middelen van Team Alert niet worden afgeroemd na 2013. Team Alert werkt vanuit de primaire gedachte dat jongeren zich verkeersveiliger zullen gedragen. Het heeft de afgelopen jaren voor het Ministerie de communicatie rondom 2toDrive verzorgd en de intentie is dat het dat gedurende het gehele experiment blijft doen. De hoogte van de jaarlijkse subsidie voor Team Alert na 2013 is vastgesteld in de subsidieregeling Team Alert 2012. Het jaarlijkse subsidieplafond loopt wel af van 1 miljoen euro in 2012 tot 750.000 euro in 2015. Dit najaar ga ik in overleg met Team Alert over de subsidieactiviteiten in 2014 en de bijbehorende financiële middelen.

De **voorzitter**: Ik moet de Minister wel waarschuwen omwille van de tijd. We komen heel krap tegen die 18.00 uur aan en dan zouden we de eerste termijn beëindigen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben bijna klaar. Ik zal nog korter antwoorden.

Hoe ben ik tot het oordeel gekomen dat het verscherpt toezicht kan verdwijnen bij het CBR? Dat is een belangrijke vraag. Dat verscherpt toezicht heeft een aantal jaren bestaan. Gedurende het afgelopen jaar heb ik de Kamer enkele keren geïnformeerd over de ontwikkelingen bij het CBR, die over het algemeen positief waren. De aandachtspunten die bleven bestaan, zijn expliciet benoemd. In april jl. heb ik een gateway review laten uitvoeren om na te gaan of het CBR op de goede weg is. Dit is bevestigd. De aanbevelingen, onder andere met betrekking tot de rol van de raad van toezicht die op de risicovolle gebieden gaat toezien, dus medische en ICT-vraagstukken, heb ik overgenomen. Het verscherpte toezicht kan wat mij betreft dan ook verdwijnen. De interne verhoudingen tussen de nieuwe directie en de nieuwe raad van toezicht zijn wat mij betreft ook geborgd. Ik heb ook het gevoel dat men tevreden is over de wijze waarop het nu verloopt. Ik ken natuurlijk het verleden. Ik weet dat er over en weer heel veel gezegd is tussen oude directies en oude raden van toezicht. Ik heb zelf het gevoel dat door de vervanging en de vernieuwing de relaties stukken beter zijn dan in het verleden. Af en toe is er misschien nog wel een oud pijnpunt, maar dat hoeft voor mij geen reden te zijn om het verscherpt toezicht in stand te houden.

Ik blijf voortdurend op zoek naar mogelijkheden om nieuwe technieken te vinden voor het asoslot.

De antwoorden op de vragen over drugs in het verkeer worden voor de zomer naar de Kamer gestuurd.

Inzake kennis en expertise met betrekking tot het fietsverkeer in andere landen doen met name de SWOV en RWS veel in ontwikkelingslanden.

Een deel van de subsidie wordt daar al op ingezet. VVN werkt vooral met Nederlandse vrijwilligers en is daardoor minder geschikt voor expertise-inzet in ontwikkelingslanden. Dit maakt ook geen deel uit van de subsidieaanvraag.

CROW werkt voortdurend aan nieuwe en vernieuwde richtlijnen gebaseerd op ontwikkelingen. Deze zijn wat mij betreft niet oud. Bij de bezuinigingen op infrastructuur is gezegd dat het potje onderhoud onaangeroerd zou blijven. Dit betekent echter niet dat er nooit gekeken wordt of zaken beter of efficiënter gedaan kunnen worden. Het budget voor beheer en onderhoud is inderdaad ongemoeid gelaten. Als er tijdens werkbezoeken wordt gesproken over bezuinigingen, dan gaat dat wellicht over de implementatie van versobering en efficiency, maatregelen waarover in 2012 al was besloten.

De Nationale Bewegwijzeringsdienst krijgt alleen de wettelijke taak om toezicht te houden op de bewegwijzering van Rijk, provincies en gemeenten. Het plaatsen van verkeersborden is en blijft een verantwoordelijkheid van de wegbeheerders.

De allerlaatste vraag was van de heer De Graaf die mij 350 extra controleurs wil geven voor de ILT. Ik vind dat de ILT risicoanalyses moet uitvoeren en daarop de inzet moet baseren. Het gaat niet alleen om het aantal ILT-controleurs dat je inzet. Je moet ook op basis van pilots bekijken hoe je gaat herprioriteren. Ik steun het voorstel voor 350 extra controleurs dan ook niet.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik wil een tweetal commissieleden, mevrouw Van Veldhoven en de heer Bashir, de kans geven om een korte interruptie te plaatsen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik had een vraag gesteld over de rijvaardigheid en ADHD. Hoe staat het met de uitvoeringstoets? Ook had ik een vraag gesteld over het dalende aantal verkeerseexamens. Hoe kijkt de Minister daarnaar? Er is ook door anderen aan gerefereerd. Gaat de Nationale Bewegwijzeringsdienst zich ook bezighouden met snelheidsborden? Zo ja, kan er dan begonnen worden met de A2?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het onderzoek inzake rijvaardigheid bij ADHD is per 1 juni 2013 gereed. Per die datum worden de nieuwe uitvoeringsregels van kracht. De bebording van wegen blijft een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. De tussenvraag herinner ik me niet meer.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Die vraag ging over het dalende aantal fietsverkeerseexamens dat wordt afgelegd. Ook collega's hebben daaraan gerefereerd. Wij vinden het zorgwekkend dat minder verkeerseexamens door kinderen worden afgelegd omdat het zo gevaarlijk is om ze te doen, terwijl een goede voorbereiding de beste manier is om later ongelukken te voorkomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal die vraag schriftelijk beantwoorden. De informatie heb ik niet paraat. Het is ons ook niet bekend.

De heer **Bashir** (SP): Het beleid inzake ADHD en rijvaardigheid zou uiterlijk in april 2013 geïmplementeerd worden. Is het mogelijk om in de tussentijd te stoppen met de herkeuringen?

Over de scooterhuffers zegt de Minister dat het mogelijk is. Ik heb ook niet gezegd dat het niet mogelijk is. Ik heb alleen van de politie begrepen dat de verwerking van de overtredingen in het geautomatiseerde systeem niet mogelijk is. Dit moet handmatig gedaan worden en dat is zeer arbeidsintensief. Ik wil de Minister vragen contact hierover op te nemen met de gemeente Amsterdam. Die heeft hiermee recentelijk ervaringen opgedaan. Het is echt onmogelijk om het op die manier te doen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Over ADHD en rijvaardigheid heb ik geantwoord dat in plaats van in april de nieuwe regels per 1 juni zullen worden doorgevoerd. Dat is op zeer korte termijn. Het is dus ook niet nodig om in de tussentijd voor een opschortende werking te kiezen.

Wat de scooterproblematiek betreft is het inderdaad te doen met de lasergun. De heer Bashir geeft aan dat overtredingen door scooterrijders moeilijk in het administratieve systeem zijn te plaatsen. Ik zal die vraag doorgeven aan mijn collega van Veiligheid en Justitie. Ik ga er echter van uit, nu er tussen het OM, de politie en de gemeente Amsterdam afspraken zijn gemaakt over handhaven bij scooters door gebruik van de lasergun, dat er ook voor wordt gezorgd dat dit verwerkt kan worden in het handapparaat dat de politie gebruikt.

De **voorzitter**: Dank u. Dan zijn we nu gekomen aan het einde van de eerste termijn. Er is een aantal toezeggingen gedaan.

- De Minister zal de Kamer in het voorjaar van 2014 informeren over de doelstelling voor het maximaal aantal verkeersgewonden, en ieder geval voor het algemeen overleg over de cijfers verkeersdoden 2014.
- De Minister zal de Kamer nader informeren over de manier waarop het kabinet kijkt naar de kwaliteit van rijinstructeurs en rij scholen en daarbij nader ingaan op de opleiding, de controles en de handhaving van de WRM-certificaten, frauderend gedrag en internationale benchmarks.

De **voorzitter**: Wanneer is de Minister van plan dat te doen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan de brief vrij snel sturen. Een internationale benchmark zal langer duren, maar dan zet ik gewoon in de brief dat ik die start. Een brief kan er binnen twee tot drie weken zijn.

De **voorzitter**:

- De Minister informeert de Kamer voor de zomer inzake het voorbeeld van het Amerikaanse rij- en rusttijdenbeleid en de mogelijkheid van versoepeling van het Nederlandse systeem.
- De Minister zal schriftelijk terugkomen op de vraag over het afnemend aantal fietsverkeersexamens.
- Als er nog vragen open zijn blijven staan, dan mogen de leden die nu heel kort stellen.

De heer **Bashir** (SP): Mijn vraag aan de Minister was of zij bereid is om ons te informeren over het beboeten op kenteken van scooteroverlastgevers.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb die vraag zojuist beantwoord. Het was een vraag voor de Minister van Veiligheid en Justitie. Het behoort tot de mogelijkheden. Met de lasergun kan ook een kenteken worden gepakt.

De heer **Bashir** (SP): Zou deze Minister aan de Minister van Veiligheid en Justitie kunnen vragen de Kamer te informeren als het echt geregeld is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb zojuist namens mijn collega gezegd dat het mogelijk is, dat het gebeurt en dat er bijvoorbeeld in Amsterdam afspraken zijn gemaakt tussen politie, OM en gemeente om met de lasergun bij scooters te handhaven.

De **voorzitter**: Meneer Bashir, dat is al een toezegging, daar moet u het gewoon mee doen.

De heer **Bashir** (SP): De signalen die ik uit Amsterdam krijg, ook van de wethouder, zijn heel anders.

De heer **Elias** (VVD): Ik mis bij de toezegging van de Minister dat zij zal kijken of het onderzoek van RWS uit het jaar 2000 nog actueel is en of er eventueel een nieuw onderzoek zal worden gestart.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat zeg ik toe.

De **voorzitter**: Dat is dan bij dezen toegezegd.

Is er nog behoefte om een VAO aan te vragen, zijn er nog vragen die schriftelijk beantwoord moeten worden of is er behoefte aan een tweede termijn op een nader te bepalen tijdstip?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik wil graag de brieven afwachten en dan bepalen of wij een vervolgoverleg dan wel een VAO aanvragen, want er staan nog wel wat vragen open. Mijn voorstel is dat wij in een procedurevergadering bekijken of er een vervolgoverleg komt dan wel een VAO nodig is om een aantal zaken vast te leggen in een Kameruitspraak.

De **voorzitter**: Prima, dan doen we dat zo en dan komt het allemaal terug in een procedurevergadering. Ik dank u allen hartelijk, en ook de Minister en de ambtelijke staf.

Sluiting 18.10 uur.

Volledige agenda

1. Beter geïnformeerd op weg: Koersbepaling Reisinformatie & Verkeersmanagement

Kamerstuk 31305-202 – Brief regering d.d. 07-02-2013

Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

2. Reactie op twee moties van het lid Van Bommel m.b.t. identiteitscontrole RDW schadevoertuigen

Kamerstuk 29398-355 – Brief regering d.d. 29-01-2013

Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

3. Vertrouwelijke aanbieding van de onderliggende rapporten bij het onderzoek van Integis naar de pensioenen bij het CBR

Kamerstuk 29398-360 – Brief regering d.d. 01-03-2013

Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

4. Rapport van het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC) over verkeersboetes

Kamerstuk 29398-359 – Brief regering d.d. 25-02-2013

Minister van Veiligheid en Justitie, I.W. Opstelten

5. Resultaten van de schouw rondom onduidelijke situaties met snelheden op de A2 tussen Vinkeveen en Abcoude

Kamerstuk 32646-38 – Brief regering d.d. 28-02-2013

Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

6. Afwikkeling rijexamens CBR

Kamerstuk 29398-361 – Brief regering d.d. 28-02-2013

Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

7. Installeren van een alcoholslot in vrachtwagens en bussen

Kamerstuk 29398-363 – Brief regering d.d. 12-03-2013

Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

8. Advies Gezondheidsraad over herkeuring voor het rijbewijs in geval van ADHD

Kamerstuk 29398-364 – Brief regering d.d. 12-03-2013

Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

9. Antwoord op de vraag van het lid Bashir, gesteld tijdens het VAO van 13 februari 2013, over een mogelijke «bevrozing» van deelcertificaten van het motorexamen

Kamerstuk 29398-367 – Brief regering d.d. 03-04-2013

Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

10. Implementatie advies van de Gezondheidsraad inzake ADHD

Kamerstuk 29398-366 – Brief regering d.d. 29-03-2013

Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

11. Cijfers verkeersdoden 2012

Kamerstuk 29398-368 – Brief regering d.d. 24-04-2013

Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

12. Voortgang CBR

Kamerstuk 29398-369 – Brief regering d.d. 16-05-2013

Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

14. Lijst van vragen en antwoorden over Cijfers verkeersdoden 2012

Kamerstuk 29398-370 – Brief regering d.d. 21-05-2013

Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus