

Vergaderjaar 2015–2016

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 525

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 20 juli 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 26 mei 2016 overleg gevoerd met mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu, en de heer Van der Steur, Minister van Veiligheid en Justitie, over:

- **de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie d.d. 18 februari 2016 inzake verkeershandhaving (Kamerstuk 29 398, nr. 495);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 21 april 2016 inzake het aantal verkeersdoden in 2015 (Kamerstuk 29 398, nr. 500);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 mei 2016 met de beantwoording van vragen van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over het aantal verkeersdoden in 2015 (Kamerstuk 29 398, nr. 505);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 25 maart 2016 inzake Ontwerpbesluit houdende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 in verband met het vaststellen van regels inzake de speedpedelec (Kamerstuk 29 398, nr. 499);**
- **de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie d.d. 3 december 2015 inzake Samenhang en activiteiten Smart Mobility (Kamerstuk 31 305, nr. 214);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 mei 2016 inzake Informatie over de inspanningen en de voortgang ten aanzien van de handhaving van de rode kruizen boven de (snel)wegen en de veiligheid van weginspecteurs van Rijkswaterstaat (Kamerstuk 29 398, nr. 502);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 mei 2016 inzake Reactie op de door Stichting Incident Management Nederland (SIMN) gepubliceerde lijst van gevaarlijke wegvakken 2015 (Kamerstuk 29 398, nr. 503);**
- **de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie d.d. 9 februari 2016 inzake Uitkomsten van het vervolgonderzoek naar het stimuleren van elektrisch rijden (Kamerstuk 29 398, nr. 494);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 mei 2016 inzake Afschrift van de reactie op het rapport van**

de Onderzoeksraad voor Veiligheid inzake «Ongeval Den Uylbrug, Zaandam» op 11 februari 2016 (Kamerstuk 29 398, nr. 501);

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 mei 2016 inzake Reactie op het artikel in de Telegraaf over «Chauffeurs willen af van «big brother» in de truckcabine» (Kamerstuk 29 398, nr. 504);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 mei 2016 inzake Reactie op motie van het lid Dik-Faber over onderzoek naar een veilig lichtniveau (Kamerstuk 33 043, nr. 69);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 mei 2016 inzake Cabotage in het wegvervoer (Kamerstuk 21 501-33, nr. 593).**

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

De voorzitter van de vaste commissie,
Van Dekken

De griffier van de vaste commissie,
Tijdink

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Israel

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Belhaj, Van Dekken, Van Helvert, Hoogland, Houwers, Smaling, Van Tongeren en Visser,

en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu, en de heer Van der Steur, Minister van Veiligheid en Justitie.

Aanvang 15.03 uur.

De voorzitter:

Een heel goede middag. Ik heet de Minister van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Veiligheid en Justitie van harte welkom, net als de geachte woordvoerders, de mensen op de publieke tribune en de mensen die het debat volgen via internet. Met de woordvoerders spreek ik af dat zij maximaal vijf minuten spreektijd krijgen, met twee interrupties, die zij wel kort moeten houden, ook gezien het tijdstip. Ik heb nog een andere mededeling, die over mijzelf gaat: ik moet dit overleg om 17.00 uur verlaten. Daarna kan men het uit de hand laten lopen, maar ik kies wel een voorzitter uit uw midden, die daarna de orde conform mijn richtlijn zou moeten bewaken. Ik constateer dat dit allemaal akkoord is.

Mevrouw Belhaj (D66):

Voorzitter. Ik ben blij dat we vandaag spreken over een voor D66 heel belangrijk onderwerp: verkeersveiligheid. Voor het eerst sinds jaren is het aantal verkeersdoden vorig jaar gestegen. Er vielen meer dan 20.000 ernstig gewonden in het verkeer. Anders dan bij doden en gewonden door geweld of ziekte, lijkt het erop dat er veel minder publieke verontwaardiging is over verkeersdoden en gewonden. Mensen rijden graag auto of op de fiets en dan hoort dat risico er een beetje bij, lijkt de gedachte. Ik rij zelf ook graag auto, maar ik verzet mij tegen dit beeld. De maatschappelijke en economische effecten van verkeersongelukken zijn enorm. Ik weet dat de Minister al veel doet om de verkeersveiligheid te verbeteren, maar met 621 dodelijke ongelukken en meer dan 20.000 gewonden is er zeker ruimte voor verbetering.

Een van de belangrijke onderwerpen van vandaag betreft de ongevallenregistratie. Meten is immers weten? Pas als we precies de oorzaken, de achtergrond en de plek van een ongeluk weten, kunnen we maatregelen nemen ter voorkoming ervan. In het verleden kwam de informatie over verkeersongelukken samen in het ViaStat Dashboard. Klopt het dat er sinds 1 januari 2014 geen oorzaken van ongevallen meer te vinden zijn in ViaStat, omdat deze niet meer door de politie worden aangeleverd? Zo ja, waarom niet?

Voorkomen is beter dan genezen, zoals ik net al zei. Als je als vader of moeder op internet kunt zien dat er bij jou om de hoek in de afgelopen tien jaar zware ongelukken zijn geweest, en weet dat er op korte termijn geen maatregelen ter verbetering mogelijk zijn, dan kun je je dochter vertellen dat zij wellicht een andere route moet fietsen naar school. De verantwoordelijke wegbeheerder kan ondertussen de oorzaak aanpassen. Transparantie en openbaarheid en mensen invloed geven om andere keuzes te kunnen maken zien wij wel degelijk als een manier om een aantal ernstige ongelukken te voorkomen.

In hoeverre heeft de stijging van het aantal dodelijke en ernstige ongevallen te maken met het niet meer kunnen achterhalen van de oorzaken van de ongevallen? Hoe kan er sturing plaatsvinden op de handhaving en infrastructurele aanpassingen van hotspots als de oorzaken van ongelukken onbekend zijn?

Eerder heeft de Minister gezegd dat de maximumsnelheid alleen wordt verhoogd als dat ook kan in verband met de verkeersveiligheid. Vorig jaar zijn op wegen waar 130 mag worden gereden, drie keer zo veel dodelijke slachtoffers gevallen als in 2014. Nu houdt D66 ook wel van doorrijden, maar niet ten koste van mensenlevens. Met dit aantal verkeersslachtoffers kan de Minister niet blijven volhouden dat het met de veiligheid wel goed zit. Graag een reactie op dit specifieke punt.

Dan kom ik op het onderwerp veilige fietspaden. Er wordt gelukkig steeds meer gefietst in Nederland. Met de komst van de elektrische fiets is de actieradius van mensen vergroot en is er meer woon- en werkverkeer over wat langere afstanden per fiets. D66 juicht dat van harte toe, maar constateert wel dat de beschikbare fietsinfrastructuur hierop moet worden aangepast. Er zijn nog veel onveilige situaties, met diepe bermen, paaltjes, hekken, prikkeldraad, sloten en dergelijke. Is de Minister bereid, in samenspraak met de provincies en de gemeentes, een masterplan fysieke veiligheid fietspaden op te stellen, waarin onveilige paden worden benoemd en verbeteringen worden voorgesteld?

D66 is blij met het voorstel van de Minister om de speed pedelecs als bromfiets aan te merken. Zo kunnen de gebruikers de volle capaciteit ervan benutten en komt ten goede aan de verkeersveiligheid.

De Minister van V en J heeft ons geïnformeerd over het stopzetten van het alcoholslotprogramma. Kan hij toelichten in hoeverre een rij-ontzegging even effectief is? Welke gevolgen heeft het stopzetten van het alcoholslotprogramma voor de verkeersveiligheid?

Ik sluit af met smart mobility. D66 is net als de Minister een groot voorstander van innovatieve technieken in het verkeer. Het verheugt ons dat de Minister zelf de ambitie heeft om Nederland op het gebied van smart mobility net zo groot te maken als bij watermanagement. De Minister vindt D66 aan haar zijde wat dit betreft. Welke concrete acties worden er geïnitieerd om deze ambitie gestalte te geven?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik wil het eerst hebben over de veiligheid van langzame verkeersdeelnemers, de fietsers en de wandelaars. Zij zijn het meest kwetsbaar in het verkeer en zij veroorzaken ook nul uitstoot, die weer andere gevolgen kan hebben voor omwonenden. De cijfers laten zien dat er vorig jaar 242 verkeersdoden fietsers en voetgangers waren. In een gebied waar voetgangers en fietsers dicht bij elkaar zitten, pleit GroenLinks al een hele tijd voor een kleiner snelheidsverschil. De cijfers blijven onaanvaardbaar hoog. Wanneer zou de Minister wel een norm van 30 km binnen de bebouwde kom willen overwegen? Wat zou zij verder willen ondernemen om ervoor te zorgen dat het aantal verkeersdoden onder fietsers en voetgangers zo klein mogelijk wordt?

GroenLinks pleit bijvoorbeeld voor het concept «auto te gast». Binnensteden zijn er in principe voor fietsers en wandelaars. De auto is daar te gast en moet zich aanpassen aan het overige verkeer. Ik las overigens ook dat de allerveiligste verkeersdeelnemers de bakfietsmoeders zijn, die vaak voor van alles en nog wat uitgemaakt worden. Er wordt hier gezegd: bakfietsvaders, maar volgens het onderzoek zijn het de bakfietsmoeders die het veiligst zijn in het verkeer. Misschien kunnen de vaders een beetje bijtrekken en de moeders naar de kroon gaan steken. Is de Minister bereid om gemeenten aan te sporen om gebieden aan te wijzen waar snelheidsremmende maatregelen worden getroffen, zodat het veiliger wordt voor voetgangers?

Dan kom ik op het onderwerp mobiele telefoons in het verkeer. Naar de opvatting van GroenLinks – en de Minister zal dat beamen – moet elke verkeersdeelnemer zijn volle aandacht bij het verkeer houden. Er loopt een overheids campagne voor aandacht op de weg. Sociale media en verkeer, als je de bestuurder bent, gaan niet samen. Ook een fietser is een bestuurder, dus ik roep de Minister op om die campagne uit te breiden

naar fietsers, die appen, muziek luisteren en dan het verkeer niet horen. Dat kan gevaarlijk zijn.

Dan ga ik over naar de 130 km per uur. Ik neem aan dat ook deze Minister het schaamrood op de kaken had, toen zij de cijfers zag. Ik heb met de heer Aptroot nog in een tv-programma mogen debatteren, waar gezegd werd dat het helemaal was uitgezocht en volledig was doorgerekend dat er geen extra verkeersslachtoffers zouden zijn. We hadden het zo goed onder controle. Ook de Minister heeft dat gezegd. Zij ging allerlei maatregelen nemen bij opritten en afritten en kijken waar het kon. Alleen daar zou de snelheid omhoog gaan. Inmiddels weten we beter. Mijn collega zei het al. Waar er in 2014 nog tien slachtoffers waren, zag je het stijgen. Ook de luchtkwaliteit gaat zienderogen achteruit als het verkeer sneller gaat. Dat betekent dat er ook slachtoffers vallen onder de omwonenden. Die zien we nooit in deze statistieken, maar het zijn wel mensen die voortijdig overlijden.

De Minister zal straks gaan zeggen dat je niet bij een ongeluk kunt zeggen of er niet wordt opgelet omdat iemand ruzie had met zijn vrouw, omdat de auto of het weer slecht was of omdat je 130 rijdt, maar iedereen weet dat de reactietijd hetzelfde is, als je 130 rijdt, maar dat de remweg een stuk langer is. Hoe harder je rijdt, hoe harder de klap is van jouw zware auto tegen waar je dan ook tegenaan rijdt. Dat zijn verkeersonveilige reacties. De Minister weet dat. Het is overal ter wereld helder aangetoond dat naarmate je harder rijdt, er meer ongelukken zijn. Je ziet dat nu ook terug in de cijfers.

Ik roep de Minister op om toe te geven dat deze gevaarlijke maatregel in een land als Nederland, op onze wegen, eigenlijk niet kan. Daardoor zijn er onnodig meer Nederlanders in het verkeer omgekomen, en dan hebben we het nog niet eens over die duizenden zwaargewonden, of de gezinnen die ontwricht raken. Je hoort ook dat automobilisten steen en been klagen dat zij niet weten hoe hard zij moeten rijden. Het regent boetes. Ook dat probleem los je in één keer op, als je stopt met die 130 km/u-wegen. Ik denk dat ik aan het eind van mijn tijd ben.

De voorzitter:

U hebt nog een halve minuut. De Minister van Veiligheid en Justitie moest even de zaal verlaten, terwijl u het woord ook tot hem richtte. Dat is een beetje vreemd, maar dan weet u dat.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dat was mij nog niet opgevallen.

De voorzitter:

Daar kan ik mij iets bij voorstellen. Hij komt wel weer terug als het goed is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Oké. Dit is vooral een oproep aan de Minister die er wel is en die deze oproep van mij kent. Ik ben ook erg benieuwd naar de inhoudelijke argumenten van het kabinet. Het heeft geen economisch voordeel. Er zit geen gigantisch landsbelang in. Waarom moeten deze mensen op onze Nederlandse wegen sneuvelen voor een maatregel die niks oplevert, behalve lekker doorrijden, zoals je op de apps van VVD'ers leest, en een beetje zogenaamd rijplezier? Huur dan een circuit af om lekker hard te rijden! Op de wegen moeten we rekening met elkaar houden en het zo veilig mogelijk maken. Een lagere snelheid maakt het veiliger.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Voorzitter. Dit is een belangrijk AO. Ik zal op een aantal onderwerpen ingaan, maar op een aantal andere niet, simpelweg omdat er veel op de agenda staat en ik dus niet alles kan behandelen. Allereerst de verkeershandhaving en het stelsel van progressieve boetes. We hebben eerder

voorgesteld om die boetes progressief te maken, al is het maar omdat er bij 90% van het totale aantal verkeerszaken geen mogelijkheid is om een hogere boete op te leggen als een bestuurder vaker overtredingen begaat. Het uiteindelijke doel is dat zo'n boete kan bijdragen aan de verkeersveiligheid. Bij alleen maar dom flitsen, zoals ik het maar even kort door de bocht noem, is een lerend effect beperkt of niet aanwezig. Ik weet wel dat wordt onderzocht of dat kan, maar als wij dat nog in deze kabinetsperiode willen invoeren, moeten we wel een beetje opschieten. Komt dat onderzoek snel? Wat is precies de vraagstelling? De toezegging was dat het na de zomer komt. Naar ik hoop is er nog heel veel tijd na de zomer. De vraag is hoeveel. Die vraag stel ik ook aan de Minister van Justitie, die er even niet is. Misschien is hij het onderzoek wel aan het halen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik zat even te kijken wanneer ik mijn vraag zou stellen, maar ik zal het nu doen. Ik hoorde de heer Hoogland zeggen: dom flitsen. Denkt hij dat mensen zich beter aan de maximumsnelheid gaan houden als we niet meer controleren op snelheid en niet meer flitsen?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Waar het om gaat, is dat er een lerend effect kan uitgaan van een boete, als je de eerste boete verlaagt en vervolgens, bij herhaling van het overtreden van de maximumsnelheid, die boete gaat verhogen. Dat kan niet op grond van de Wet-Mulder. Bij overtredingen wordt altijd hetzelfde bedrag opgelegd. Door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is onderzocht dat het lerende effect dan heel beperkt is. Wij zouden willen dat die boetes wel progressief zijn, zodat je de eerste keer respijt krijgt, want een paar kilometer te hard rijden kan iedereen gebeuren, maar dat je daarna zwaarder gestraft wordt. Dan leren mensen iets en dan zullen ze sneller houden aan de snelheid die er hoort te zijn, namelijk onder de limiet. Het uiteindelijke doel is om de verkeersveiligheid te vergroten. Een bekend voorbeeld is de flitser die op de Maasboulevard in Rotterdam staat en die het meest flitst van heel Nederland. Je ziet dat iedereen die een paar kilometer te hard rijdt, een boete krijgt, maar de vraag is of dat bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Ik vind wel dat je zo'n overtreding mag bestraffen, maar op sommige punten is dat weinig effectief.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dat was wel een antwoord, maar niet op de vraag. In Hilversum werd er het meest geflitst, volgens mij. De vraag is of het verkeer in Nederland er veiliger van wordt, als je ermee ophoudt en die flitser weghaalt, net als die op de Maasboulevard. Ik denk van niet. Ik hoor in uw betoog dat het veiliger wordt als we minder gaan flitsen, maar ik denk dat mensen er terecht op gewezen worden, als zij iets doen wat gevaarlijk is bij het deelnemen aan het verkeer met een auto. Ik zou niet weten waarom je de eerste keer korting zou moeten krijgen bij een overtreding en of het effect daarvan zou zijn dat het veiliger wordt, of dat je dat domme flitsen zou moeten afschaffen, want dat hoor ik ook een beetje in de tekst.

De **voorzitter**:

Ik hoor niet direct een vraag.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Bent u dat met mij eens?

De **voorzitter**:

Dat is een vraag.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Mevrouw Van Tongeren suggereert iets wat ik niet gezegd heb. En zij vraagt naar iets waar ik niets over gezegd heb, dus ik vind het lastig om die vraag te beantwoorden. Als de vraag is of alle flitspalen weg moeten, daar ging het niet over. Om het niet al te ingewikkeld te maken stel ik voor dat zij het verslag terugleest, want ik heb helemaal niet gezegd dat de flitspalen weg zouden moeten. Het gaat over hoe het boetestelsel werkt.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Hoogland (PvdA):

Ik ga verder met de opgevoerde scooters. Enkele weken geleden hebben wij een onderzoek uitgevoerd. We hebben wat dealers gebeld die aangesloten zijn bij de BOVAG. Meer dan 70% daarvan werkt mee aan het opvoeren van scooters. We hebben vier voorstellen gedaan, die vast niet alle vier even goed zijn. Het betrof het inzetten van lokscooters om de opvoerpraktijk tegen te gaan. Het tweede voorstel was om het overleg tussen de overheid en BOVAG op te schorten. Dat loopt al sinds 1991 en levert op dit punt helemaal niets op. Sterker nog, het is veel erger dan de BOVAG zelf wist. De derde mogelijkheid is om de fabrikanten van scooters te betrekken bij de afspraak dat dealers die opvoeren, hun merken niet meer verkopen. De vierde mogelijkheid is om niet alleen het rijden van een opgevoerde scooter, maar ook het opvoeren van de scooter zelf strafbaar te maken.

En wat was de reactie van de Minister? Zij zei over alle vier: kan niet, doen we niet, willen we niet en de BOVAG praat mee over verkeersveiligheid en is dus onderdeel van de oplossing in plaats van het probleem. Kortom, op alle vier de punten gaat de Minister niets doen. Dat mag. Ik ben geen Minister, maar ik vraag me wel af wat er dan wel wordt gedaan aan dit probleem. Feit is dat de dealers meewerken aan het opvoeren. Als het enige argument is dat het niet mogelijk is om het opvoeren strafbaar te stellen, omdat er ook mensen zijn die op hun eigen terrein harder willen rijden en omdat er motorcross bestaat, vind ik dat een dunne argumentatie. Als het niet deze vier dingen zijn, daag ik de Minister uit om een brief te sturen met vier ideeën die wel uitgevoerd kunnen worden. Dan kunnen wij die daarna vervolgens weer afwijzen en zo houden we elkaar bezig. Het is wel tijd dat er iets verandert, want er wordt sinds 1991 over gesproken.

Dan kom ik op de toelating van scooters. Vorig weekend publiceerde NRC over onregelmatigheden bij de uitstoot van scooters. De scooters die worden aangeboden bij de keuringsinstantie zijn pico bello in orde, maar de praktijk van de scooters die rondrijden, is heel anders. Zij zijn op een zodanige manier in elkaar geprutst dat zij niet voldoen aan de eisen waar de scooters die voor de test worden aangeboden, wel aan voldoen. De productielijn is heel anders dan bij de scooters die voor de toets worden aangeboden. Kan de Minister dit bevestigen? Is zij bereid om hier onderzoek naar te doen? Als er sprake is van oplichting en fraude, vinden wij dat daartegen moet worden opgetreden.

Samen met GroenLinks hebben wij in oktober 2015 een motie ingediend (stuk nr. 34 300 XII, nr. 29) over het roetfilter bij de apk en de uitstoot. Daar stonden twee verzoeken in. Het eerste was om zo spoedig mogelijk over te gaan tot het verbieden van het verwijderen van een roetfilter of ander milieusysteem en het adverteren hierover. Het tweede verzoek aan de Minister was om zo spoedig mogelijk over te gaan tot invoering van een effectieve test in de apk voor de uitstoot van schadelijke stoffen. Die motie is op verzoek van de Minister aangehouden. Wij waren zo aardig om dat te doen. Tot op heden is onze indruk dat deze slechts gedeeltelijk is uitgevoerd. Het eerste punt bleek per abuis uit de wet geschrapt te zijn. Is het wetsvoorstel waarin weer geregeld wordt dat het strafbaar is, inmiddels klaar? Zo ja, dan willen wij er graag voor stemmen. Wanneer

wordt de apk aangepast zodat kan worden opgetreden tegen automobilisten die hun roetfilter toch verwijderen?

Er is al gesproken over de registratie van verkeersdoden. Ik heb nog een vraag over Intelligente Snelheidsadaptatie (ISA). Wanneer gaat er daadwerkelijk iets gebeuren met dat systeem? Het is interessant omdat het automobilisten de keuze kan ontnemen om te hard te rijden. In hoeverre is dit toepasbaar? Is de Minister bereid een campagne te starten om aandacht te genereren voor hoe gevaarlijk het is om op de fiets een mobieltje te gebruiken? Ik neem aan dat mijn collega van het CDA hier nog meer over gaat zeggen, dus dat komt nog wel aan de orde.

De heer **Houwers** (Houwers):

Voorzitter. Een halfjaar geleden sprak deze commissie ook over wegverkeer en verkeersveiligheid. In mijn inbreng heb ik toen het volgende gezegd: In het verleden heb ik al eerder mijn vraagtekens gezet bij de gestelde verkeersdoelen met betrekking tot het maximale aantal verkeersdoden en ernstige verkeersslachtoffers. Graag zie ik deze doelen verwezenlijkt, maar de inzet van de Minister blijft achter. Na onderzoek blijkt dat we met de huidige inzet de doelen in 2020 niet halen. Daarom de volgende vragen: gaat de Minister haar inzet voor deze doelen vergroten of gaat de Minister haar doelen aanpassen?

Tot zover mijn inbreng van een halfjaar geleden. Uit de cijfers die wij daarna hebben gekregen, blijkt dat er in 2015 in totaal 621 dodelijke slachtoffers waren; 51 slachtoffers meer dan het jaar daarvoor. Daarom is mijn vraag opnieuw: gaat de Minister haar inzet voor het behalen van de doelen vergroten en zo ja, hoe gaat zij dat doen? Ik ga er tenminste van uit dat zij dat ook wil. Ik denk dat het daarbij noodzakelijk is om te meten, want meten is weten. Dat betekent dat er een systeem moet zijn waarbij wij meer registreren en meer analyseren wat de oorzaken zijn van ongevallen. Ik begrijp uit de antwoorden dat er geen onderzoek wordt gedaan naar mogelijk alcoholgebruik bij dodelijke slachtoffers. Waarom gebeurt dat niet? Is dat wettelijk niet mogelijk? Dat kan wellicht een interessant gegeven zijn. Het viel mij ook op dat we helemaal niet bijhouden in hoeverre het gebruik van een mobiele telefoon een oorzaak van ongevallen kan zijn. Dat is te meer bijzonder, omdat ik begreep dat de Minister vanmiddag bij RTL gemeld heeft dat zij overweegt om voor fietsers het gebruik van een mobiel te verbieden. Waarom ga je dat verbieden als je er geen inzicht in hebt of dat wellicht een oorzaak is van ongevallen?

Dan over de recidiveregeling. Ik weet niet of ik het goed begrepen heb, maar ik was verbaasd te lezen dat er bij de veroordeling bij een rechtszitting niet in alle gevallen aandacht is voor de recidiveregeling. Wat bedoelt de Minister daarmee? Zijn rechters onvoldoende op de hoogte van de regeling of vertellen zij onvoldoende aan de veroordeelde wat het gevolg hiervan kan zijn? Ik denk dat de recidiveregeling, die gericht is op hufters in het verkeer, zeker van betekenis is, dus ik wil daar graag meer over weten.

Ik heb ook een vraag over het inleveren van het rijbewijs. Het viel mij op dat iemand die zijn rijbewijs moet inleveren, dat zelf moet doen. Als tegen iemand wordt gezegd dat hij dat op dag X moet doen en hij doet dat niet, maar een week later, is het enige gevolg daarvan dat het een week langer duurt. Dat lijkt mij vrij logisch. Mijn vraag is of iemand ook een jaar kan wachten met het inleveren van het rijbewijs, want dat komt beter uit, want hij heeft het nog een jaar nodig. Dat vind ik een merkwaardige gang van zaken.

Het is merkwaardig dat er wordt gesproken over politieke flitspalen. Volgens mij zijn flitspalen bedoeld voor de verkeersveiligheid en zeker niet om de kas van Rijk, gemeente, provincie of wie dan ook te vullen. Wat mij betreft moeten die flitspalen staan op plekken die gevaarlijk zijn. Als ik bij mij over de grens in Duitsland kijk, is dat ook zo. Daar staan die dingen

over het algemeen op gevaarlijke plekken. Er staan nu blijkbaar flitspalen waarbij je geen boete krijgt, ook als je wordt geflitst. Dat lijkt mij een slechte zaak.

Ik denk dat het verstandig is dat we stoppen met het alcoholslot, als dat geen bijdrage levert aan de verkeersveiligheid en aan de boetesystemen die we hebben, althans niet in redelijkheid.

Het viel mij op dat de VNG verkeer en vervoer blijkbaar niet meer belangrijk vindt en niet meer met de Minister overlegt. Ik vind dat bijna onbestaanbaar. Ik denk dat de Vereniging van Nederlandse Gemeenten namens die gemeenten met de Minister in overleg moet over verkeersveiligheid. Ik wil graag weten of de Minister weet wat de overwegingen daarbij zijn, omdat ik denk dat er veel te doen is voor de gemeenten op het gebied van verkeersveiligheid.

Tot slot mijn complimenten aan de Minister voor haar inzet op het gebied van nieuwe technologie voor verkeer en verkeersveiligheid. Ik denk dat zij deze ruim baan wil geven. Dat zou ik ook graag willen. Ik denk dat hier veel aan gedaan kan worden. Het zou kunnen dat slimme navigatiesystemen en zelfsturende auto's op langere termijn kunnen helpen om het aantal verkeersdoden dichterbij nul te brengen. Die technologie verdient dan ook alle aandacht. Wat mij betreft gaat de Minister door op de ingeslagen weg.

De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Een hoop onderwerpen, dus ik ga gauw beginnen. De Minister heeft een overzicht aan de Kamer gestuurd van de verkeersslachtoffers. Diverse collega's hebben er al wat over gezegd. Ik ben ook tevreden over het vervolg dat de Minister hieraan wil geven. Ik heb hierover nog de volgende vraag. De laatste road assessment, het onderzoek naar de veiligheid van de wegen, dateert van 2008. In de tussentijd is er vrij veel veranderd op het gebied van spitsstroken, rotondes, een ander type verkeer en 130 km/u. Is de Minister het eens met de ANWB dat een update van die road assessment kan helpen bij het verbeteren van de veiligheid op het hoofdwegennet?

Even fietsen tussendoor. Fietsen is gezond. Het is nu ook mogelijk om op de e-bike te stappen en zelfs op de speed pedelec. Dat kan een doorbraak zijn in het verbinden van typen mobiliteit. Ik was onlangs in de Veenkoloniën in Drenthe, om te proberen die waanzinnig grote windmolens tegen te houden of in ieder geval kleiner te krijgen. Op de terugweg heb ik met wind tegen op de e-bike gezeten. Dat was een geweldige ervaring. Ik pleit wel voor een helmplicht op de speed pedelec, want die gaat bijna net zo hard als een brommer. Het moet iets zijn tussen een integraalhelm en de helm die ik normaal op heb, dus in de orde van grootte van een skihelm. Bij een normale e-bike is het niet nodig om een helm verplicht te stellen, maar aangezien veel ouderen er gebruik van maken vraag ik de Minister om er met de fietsbranche over te praten of dat niet aan te raden zou zijn.

Dan iets heel anders. Wij zijn blij dat het alcoholslotprogramma van tafel is en dat dit soort zaken nu gewoon onder het strafrecht vallen, waarbij de rechter een passende straf kan opleggen. De vraag is wel of er voldoende mogelijkheden zijn binnen de huidige wetgeving. Zou een aanscherping noodzakelijk zijn, nu wij stoppen met dat alcoholslotprogramma? Hoe zit het met de mensen die nu nog deelnemen aan dat programma? Stoppen zij voortijdig of loopt het nog door?

Wat verkeersboetes in het algemeen betreft zijn wij ervoor dat de echte verkeershufters, de recidivisten, extra hard worden aangepakt. Wij zijn er niet op tegen als er in die zin een progressieve vorm van boetes zou komen. Het probleem is volgens ons de pakkans. Loopt de handhaving wel gelijk op met het type overtredingen dat wordt gepleegd? Het is knap lastig om te handhaven op het met je telefoon in de weer zijn in de auto. Hoe gaat de regering dat aanpakken? Wordt de handhaving capaciteit

uitgebreid? Kan dat überhaupt wel? Er loopt een proef met Rijkswaterstaat waarbij mensen met een boa-bevoegdheid handhaven op overtredingen bij de rode kruisen. Zou die bevoegdheid van Rijkswaterstaat kunnen worden uitgebreid om een aantal andere overtredingen waarop nu te weinig wordt gehandhaafd, toch ook mee te nemen?

Het is onvermijdelijk dat ik weer over de rij scholen begin. Zo goed als de beantwoording gisteren was over de modal shift, zo brak vond ik de beantwoording over de rij scholen, met drie à vier zinnestjes, dat was echt drie keer niks. Het zijn volgens mij ook antwoorden die niet deugen, want je kunt toch moeilijk stellen dat altijd geslaagd niet meer bestaat. Je kunt daar nog steeds examen doen, maar dat gaat onder een andere naam. Dat is mijn eerste commentaar. De Minister zegt ook dat zij het mkb niet in de wielen wil rijden. De rij schoolbranche wordt veralgemeniseerd naar het mkb en dan zegt zij dat zij daar niet handhaaft. Er staat ook nog iets over goede voorlichting, terwijl de rechter net heeft geoordeeld dat die website van TeamAlert helemaal niet kan, omdat deze private voorlichtingssites over rij schoolkeuze in de weg zit. Ik verbaas mij over deze beantwoording, voorafgaand aan de behandeling van het wetsvoorstel over de rij scholen. Ik vraag de Minister nogmaals om deze branche serieus te nemen, want daar begint de verkeersveiligheid. Hoe tevreden ik soms ook over deze Minister ben, op dit punt ben ik ontevreden.

Dan nog een paar korte opmerkingen. Er is een korte brief over de proef van verzekeringsmaatschappij TVM, die leidt tot een soort «big brother» in vrachtwagens. De brief stelt dat die proef conform de privacywetgeving is, maar daarmee gaat de Minister op de stoel van de Autoriteit Persoonsgegevens zitten, of zelfs op die van de rechter. Ik vraag mij of dit wel standhoudt. Kan de Minister daar nog commentaar op geven?

Er is ook een brief over cabotage langsgekomen. Ik heb geen concrete vragen over deze lopende kwestie, maar ik heb wel de indruk dat het aantal buitenlandse chauffeurs en vrachtwagens sneller stijgt dan de handhaving hierop kan toezien. Dat baart mij zorgen.

In Trouw stond vandaag een artikel over een promovendus die in een proefschrift de stelling verdedigt dat meer asfalt niet altijd nodig is tegen de files. Er zijn andere en goedkopere oplossingen tegen files dan meer rijbanen, betoogt promovendus Simeon Calvert. Ik heb een foto van hem gezien en het is een knappe vent. Hij stelt kleine maatregelen voor die veel effect kunnen hebben. Het lijkt mij heel handig als wij voor het MIRT een reactie van de Minister hebben op dit proefschrift.

Mijn laatste zin gaat over de elektrische laadpunten van Fastned langs de snelweg. Deze worden door Rijkswaterstaat gefaciliteerd, maar je kunt daar geen broodje eten en geen koffie krijgen. Je moet dan toch vaak 100 of 200 meter lopen naar het gebouwtje van de benzinepomp. Dat vind ik zonde, want je moet daar toch tien minuten of een kwartier staan.

Mevrouw Visser heeft makkelijk praten met haar grote bolide, maar ik zou graag wat meer rechtsgelijkheid zien. Een bedrijf als Fastned moet geholpen worden om tempo te maken, zodat de overgang naar elektrisch vervoer sneller kan gaan dan nu het geval is.

De voorzitter:

De griffier is bereid om het artikel of de foto te verspreiden, want daar wordt om gevraagd.

De heer Smaling (SP):

Ik heb het niet bij me, maar ik kan ervoor zorgen in tweede termijn.

De voorzitter:

Dan wachten we dat af.

De heer Van Helvert (CDA):

Voorzitter. Ik denk dat we ons echt zorgen moeten maken over de stijging van het aantal dodelijke slachtoffers in het verkeer, want dat is een ernstige zaak. Het is niet voor het eerst dat we de Minister daarop aanspreken. Het is niet leuk om hier wat te gaan zitten hakken, maar ik heb niet het idee dat de Minister de verantwoordelijkheid neemt zoals wij van haar verwachten. In andere vergaderingen hebben wij al eens gezegd dat wij verwachten dat de Minister hierin het voortouw neemt. Een aantal maanden geleden werd er een bijeenkomst georganiseerd door de ANWB waar alle stakeholders op het gebied van verkeer en verkeersveiligheid aanwezig waren. De Minister kon daarbij helaas niet aanwezig zijn, maar namens haar is toen gezegd dat het een beetje ouderwets is om bij dit soort dingen altijd naar het ministerie te kijken. De wereld van transport, verkeersveiligheid, de verkeersslachtoffers en de decentrale politiek zaten daarbij allemaal rond de tafel en wilden allemaal hun steentje bijdragen, maar het ministerie zei dat het ouderwets is om naar het ministerie te kijken. De Minister heeft zelf een doelstelling bepaald voor het aantal verkeersslachtoffers en gezegd dat zij de regie in handen wil nemen. Wij willen dat ook graag zien.

De sterke stijging van het aantal doden op de rijksweg kan voor een klein deel verklaard worden door de stijging van de mobiliteit. Er wordt altijd gezegd: het wordt drukker op de weg, dus dan heb je ook meer slachtoffers. Dat is onzin, want die stijging van de mobiliteit is veel kleiner dan de stijging van het aantal verkeersslachtoffers, die ook in Europees perspectief opvallend groot is. Naar schatting is de gemiddelde stijging van het aantal verkeersdoden in de EU ongeveer 0,7%. Opvallend is wel dat het aantal auto-inzittenden dat in het verkeer omkomt, voor het eerst in lange tijd is gestegen van 187 naar 224. Deze stijging komt overeen met drie kwart van de totale stijging. Het is belangrijk om hier even naar te kijken.

Er is ook een stijging te zien bij het aantal verkeersslachtoffers onder voetgangers en berijders van scootmobielen. Het is niet voor het eerst dat we daarnaar kijken. Vorig jaar kwam uit een onderzoek naar voren dat veel van de slachtoffers onder scootmobielen werden veroorzaakt door slechte stoepen. Is dat nog steeds de hoofdoorzaak?

Door Veilig Verkeer Nederland, TeamAlert en de Fietsersbond is een oproep gedaan om met een dwingende snelheidsassistent te komen binnen de woongebieden. Zij zeggen dat als iedereen zich aan die snelheid houdt, we direct 30% minder slachtoffers hebben. Het is een heel verstrekkend besluit, maar ik wil toch even horen wat de Minister daarvan vindt.

Dan kom ik op het appen en bellen op de fiets. Wij hoorden zojuist dat Minister gaat onderzoeken of we dit kunnen verbieden. Ik geef direct een compliment aan de Minister. Het is hartstikke goed dat zij dit als probleem erkent, want dat deed zij de vorige keer niet. Dat vind ik een grote vooruitgang, mijn complimenten daarvoor. Ik vraag me wel af of een onderzoek naar een verbod de oplossing is. Ik denk dat het veel beter werkt als we een gedragsverandering proberen te creëren, net als bij de BOB-campagne tegen alcohol, in plaats van iedereen die een telefoon vasthoudt op de fiets tot staatsvijand te verklaren.

Het is misschien ook interessanter om te kijken hoe het zit met de juridische verantwoordelijkheid als er wat misgaat op de fiets. Als je al append tegen een auto aanrijdt, moet de auto toch nog betalen. Dat is een heel rare situatie. Hoe zit dat? Wij zijn ervoor om die negatieve trend dat er veel geappt wordt, tegen te gaan, want dat is verschrikkelijk gevaarlijk en een groot probleem. Wij willen een stevige campagne zien om een gedragsverandering te bewerkstelligen. De Minister zegt dat gedragsverandering niet werkt, maar zij heeft nog niets gedaan. Zij heeft een appje gemaakt, maar niemand weet dat dit er is. Op scholen wordt er ook niets mee gedaan. Als ouders in de auto het verkeerde voorbeeld geven door achter het stuur te appen, helpt dat ook niet.

De heer **Houwers** (Houwers):

Ik ben wat verbaasd over het compliment van de heer Van Helvert, omdat hij niet beschikt over cijfers, want die staan niet in de stukken. Hij heeft het over het probleem van mobiel bellen of het gebruikmaken van een app op de fiets, zonder te weten of dat werkelijk de oorzaak is. Het kan ook dat mensen een walkman op hebben. Waar haalt de heer Van Helvert de zekerheid vandaan dat het door de mobiele telefoon komt?

De heer **Van Helvert** (CDA):

De heer Houwers betwijfelt of het gebruiken van je telefoon om te appen op de fiets een probleem is. Dat mag. Laat de heer Houwers dan maar wachten op cijfertjes die dat verder aantonen. Als je met mensen spreekt in Nederland en zelf aan het verkeer deelneemt, dan zie je dat bellen en appen op de fiets heel gevaarlijk is. Jongeren bellen overigens nooit meer, maar zij gebruiken de telefoon voor een heleboel andere dingen. Dat is allemaal heel gevaarlijk. Je ziet daar ook veel ongelukken mee. We hebben vandaag een gast in de Tweede Kamer wiens zoon zelfs is overleden door het gebruik van een mobiele telefoon op de fiets. Hij probeert ook om dat via gedragsverandering, op scholen bijvoorbeeld, te veranderen. Ik hoef niet door cijfers overtuigd te worden dat dit een probleem is, maar ik ben het wel met de heer Houwers eens dat ik graag cijfers zou willen zien om te weten hoe groot het probleem precies is. Dat het groot is, staat voor mij als een paal boven water.

De heer **Houwers** (Houwers):

Ik vind het ook verdrietig dat er mensen omkomen door het gebruik van apps op mobiele telefoons of om welke reden dan ook. Elk geval vind ik er een te veel, laat dat duidelijk zijn. Dat is buitengewoon verdrietig, maar als je dat in breder verband ziet en als je kijkt naar maatregelen, zoals een verbod, dan zul je toch eerst moeten weten wat precies het probleem is. Dan heb je toch iets meer cijfers nodig, om hier op een fatsoenlijke manier regels voor te maken. Is de heer Van Helvert dat met mij eens?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik zei net ook dat ik niet denk dat een verbod hier het juiste middel is. Het tot staatsvijand verklaren van iedereen die een telefoon vast heeft op de fiets, lijkt mij ook niet verstandig. Ik ben meer voor het creëren van een gedragsverandering. We gaan nu onderzoeken of je zoiets kunt verbieden. Daar zijn we dan een jaar mee bezig. Uit het onderzoek blijkt dan dat het leuk zou zijn om het te verbieden, maar dat het niet te handhaven is. Dan zijn we veel geld en een jaar tijd kwijt met dat onderzoek. Volgens mij kun je dat beter steken in gedragsverandering, die ook niet makkelijk is en ook niet van vandaag op morgen gebeurt, maar het is altijd beter dan om een verbod in te voeren, vooral omdat de Minister buiten dat appje nog helemaal niets gedaan heeft.

Voorzitter. De Minister heeft op een ander punt ook nog niets gedaan, namelijk het verzamelen van data over ongelukken. Wij kunnen wel zeggen dat er zoveel ongelukken zijn gebeurd in het verkeer, maar we verzamelen niet waarom deze gebeuren. Wat is de toedracht bij die ongelukken? Daar is nog geen dataregister van. Men kan wel zeggen dat die politici weer data, cijfers en papier willen, maar als we niet in beeld hebben waar het door komt dat er zoveel ongelukken gebeuren, is het ook heel lastig om er iets aan te doen. Dat is misschien ook wat de heer Houwers bedoelde bij dat appen. Op dat punt zou de Minister ook haar verantwoordelijkheid moeten nemen, maar dat doet zij niet. Het is niet de eerste keer dat we dat zeggen. Ik spreek een beetje met stemverheffing, zoals men hoort, omdat ik wil dat de Minister dat wel doet. Zij is degene die dat moet doen. Zij heeft ook doelen gesteld wat betreft het aantal verkeersslachtoffers.

Ik zal nu niet op het alcoholslot ingaan, want daar hebben we nog een plenair debat over. Dat vinden wij heel belangrijk, want dat werkte heel goed voor de preventie. Er zaten wel veel haken en ogen aan. Daar komen we nog op terug in het debat over het alcoholslot.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik ben blij met het stevige betoog van het CDA. Namens D66 heb ik ook gezegd dat je goede maatregelen kunt nemen als je alles goed registreert en de oorzaken weet. Ik vraag mij af hoe het CDA aankijkt tegen de stijging van het aantal ongelukken sinds het verhogen van de snelheid naar 130 km. De heer Van Helvert vindt het belangrijk om iets te zeggen over het gebruik van social media op de fiets. Daar is niet alles over bekend, maar hierover is wel iets bekend. Wat vindt de CDA-fractie van het verhogen van de maximumsnelheid, op basis van de gegevens die er nu liggen?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Wij vinden het heel belangrijk dat wordt onderzocht of die relatie te leggen is. De CDA-fractie is er best voor om 130 km te rijden waar dat kan. Als je kunt doorrijden, moeten we dat zeker niet tegenhouden. We hebben een aantal voorwaarden gesteld. Als het de verkeersveiligheid in gevaar brengt of leidt tot enorm hoge kosten, bijvoorbeeld door extra geluidschermen of op het punt van schone lucht, dan zeggen we: laat die 10 km extra maar zitten, als het zoveel extra kost. Het is ook heel belangrijk dat wordt bekeken of er een oorzakelijk verband is met de verkeersveiligheid, maar waar het kan, moet het zeker kunnen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Het waren heel veel woorden, ...

De **voorzitter**:

Daar moet u wel op letten, mijnheer Van Helvert.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik had een compliment gegeven in mijn introductie, maar dat heeft de heer Van Helvert gemist. Hij gebruikte heel veel woorden, maar ik wil graag concreet weten welke voorwaarden hij heeft gesteld. In de eerste resultaten zie je dat er sprake is van een stijging sinds de invoering van 130 km/u. Is de heer Van Helvert dan nog voor die 130 km/u of is hij ondertussen tegen?

De heer **Van Helvert** (CDA):

U trekt heel snel een conclusie. Wij zien ook dat het aantal ongevallen op rijkswegen voor het eerst sinds lange tijd is gestegen. De Minister zei in het verleden altijd dat de meeste ongelukken gebeuren op provinciale en gemeentelijke wegen, dus dat het niet haar ding was. We kunnen nu niet anders zeggen dan dat het wel op rijkswegen is. Mevrouw Belhaj legt meteen een oorzakelijk verband, maar ik vraag om even te onderzoeken of dat oorzakelijk verband er is, want dan kunnen we bekijken of dat het geval is. Als zij dat goed vindt, kunnen we er altijd later op terugkomen. Dat gaat mij iets te snel. Verder sluit ik mij aan bij het betoog van de SP-fractie over de rijtscholen.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Misschien is het goed om even vast te stellen wat het voorstel van de CDA-fractie is over appen op de fiets. De heer Van Helvert heeft daar een groot deel van zijn tijd aan besteed. Ik dacht eerst dat hij ging voor een totaalverbod, want dat was de inleiding, maar ik begrijp dat hij toch geen kruistocht wil tegen het gebruik van de telefoon op de fiets. De heer Van Helvert sprak over een campagne. Er is een fiets-app, maar door de Kamer

worden ook organisaties gesubsidieerd als de stichting TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland om dit soort campagnes te voeren. Mijn vraag is waar de CDA-fractie toe oproept als het gaat om die gedragsbeïnvloeding. Het is mij niet helemaal helder wat zijn concrete voorstel is.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik heb daar wel een aantal ideeën over, maar we hebben de Minister ingehuurd om zo'n campagne vorm te geven. Ik denk niet dat ik de Minister precies moet voorschrijven hoe zij die campagne moet uitvoeren. Ik ben geen campagne-expert, ook al zou ik dat graag willen zijn. Je zou kunnen denken aan een campagne zoals de BOB-campagne voor een gedragsverandering, om de gevolgen van appen en bellen op de fiets duidelijk te maken aan mensen die dat doen. Iedereen belt of appt op de fiets of achter het stuur in de auto. U en ik niet, voorzitter, maar de rest van Nederland doet dat wel veel te veel. Dat is een probleem, want dat is heel gevaarlijk. Je kunt wel zeggen dat je dat per morgen verbiedt, maar wat dan? Dit kabinet heeft gigantisch bezuinigd op politie en justitie. Zij krijgen er dan een taak bij, maar zij kunnen nog niet eens genoeg handhaven op snelheidsovertredingen. Is dat dan de oplossing? Ik stel een campagne voor op scholen en op internet, op televisie en op de radio om te komen tot een gedragsverandering. Dan stimuleer je goed gedrag in plaats van een verbod, terwijl je weet dat je met dat verbod niets kunt doen.

Een ander punt is de verantwoordelijkheid. Als er een ongeluk wordt veroorzaakt door een appende fietser met een auto, dan is de bestuurder van de auto vaak voor een groot gedeelte verantwoordelijk voor de schade en dat soort zaken. Met de andere Minister die hier aan tafel zit, zouden wij kunnen bekijken wat er op het gebied van de verantwoordelijkheid redelijk en billijk is.

Mevrouw **Visser** (VVD):

De heer Van Helvert haalt er heel veel bij, maar ik stel vast dat een onderzoek naar een verbod volgens de CDA-fractie te lang duurt, namelijk een jaar, en daar gaan we niet op wachten. Volgens mij was dat ook niet het voorstel. Gedragsbeïnvloeding loopt, maar de vraag is of dat nog beter kan. Ik ben even benieuwd hoe de CDA-fractie een verbod ziet. De suggestie wordt gewekt dat zij daar toch voor zou zijn. Wil zij dat onderzoek afwachten en op basis daarvan tot een besluit komen of hoeft dat onderzoek niet?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Wij zijn niet voor een verbod, maar wij zijn veel meer voor gedragsbeïnvloeding. Dat vinden wij een veel beter punt. Een verbod is ook niet zo zinvol, want het is al verboden om je roekeloos te gedragen in het verkeer, dus wij hebben geen nieuw verbod nodig. Het enige positieve aan het verbod van de Minister vind ik dat nu uiteindelijk wel wordt erkend dat er een probleem is. Dat signaal vind ik heel goed.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik heb eigenlijk maar één vraag. Ik citeer RTL Nieuws, 8 maart 2016: «Dat moet veranderen, vindt CDA'er Martijn van Helvert. Hij dient over drie weken een motie in voor een wetswijziging. Bellen tijdens het fietsen moet worden opgenomen onder roekeloos fietsen ...» RTL schrijft ook weleens rare dingen. Dat is strafbaar. Dan komt het volgende citaat: «Het is raar dat in België en Duitsland dit al wel verboden is, maar in Nederland niet.» Dan lezen we dat Minister Schultz vindt dat telefoongebruik op de fiets niet te handhaven is. Dat is haar standpunt. «Raar, vindt Van Helvert dat. Voor automobilisten is het wel te handhaven en verboden, maar voor fietsers niet, terwijl dat veel zichtbaarder is.» Ik denk dat daar de verwarring ontstond. Laat ik positief eindigen. We kunnen elkaar wel

pakken op citaatjes uit de media, maar dat is niet mijn stijl, dat zou ik nooit doen. Ik dacht uit dit citaat te kunnen opmaken dat u een voorstander was van het verbod. Klopt het dat u voor zo'n verbod bent of niet?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Het klopt, mijnheer Hoogland, u las dat goed. Misschien moet u nog eens goed nalezen wat ik heb gezegd. Ik heb gezegd dat het verbod op roekeloos rijden al bestaat. Als je met appen en bellen op de fiets een ongeluk veroorzaakt, zou je dat als roekeloos rijden kunnen bestempelen. Dat was mijn doel. Daarom zei ik dat we een nieuw verbod helemaal niet nodig hebben, want roekeloos rijden is al verboden. Natuurlijk kun je dat verbod handhaven, uiteraard, zelfs nog makkelijker dan het verbod op bellen in de auto. U weet ook dat we met dit kabinet gigantisch hebben bezuinigd op de politie. Zelfs het flitsen en het staande houden voor te hard rijden gaan we verminderen, maar de politie zou wel een verbod op appen op de fiets moeten gaan handhaven. Dat is mijn punt. Dat je iets kunt handhaven, is duidelijk.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Zo werkt het menselijk brein, je hoort altijd wat je wilt horen. Het tweede deel van het citaat gaat toch echt over telefoongebruik op de fiets en dat dat niet te handhaven is. U zegt: dat vind ik raar. Vervolgens zegt u – ik weet niet of het citaat klopt – dat het voor automobilisten wel verboden en te handhaven is maar voor fietsers niet, hoewel dat veel zichtbaarder is. Daarmee suggereert u dat u het vreemd vindt dat het niet is verboden. Daar zat de verwarring, in dat tweede deel. Hier gaat het toch echt over telefoongebruik op de fiets. U vindt het gek dat het niet te handhaven is en eigenlijk vindt u het raar dat het in andere landen wel is verboden maar hier niet, suggererende dat het hier ook verboden zou moeten zijn. Is die laatste gevolgtrekking verkeerd?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Het is al verboden, dat is eigenlijk wat ik zeg. De Minister zei in het AO: nee, we gaan het niet verbieden. Dat is raar. De Minister zei er ook bij: het is niet te handhaven. Dat vond ik ook raar. Ik heb gezegd: stel dat je met appen en bellen op de fiets een ongeluk veroorzaakt en dat dit onder roekeloos rijden valt, dan is het verboden en hebben we geen nieuw verbod nodig. In andere landen hebben ze het er wel onder geschaard en is het dus verboden. In het interview reageer ik op wat de Minister zei, namelijk dat het niet te handhaven is. Dat vind ik raar. Als je het voor automobilisten kunt handhaven, kan het voor fietsers zeer zeker. Zojuist zei ik over een onderzoek: dadelijk hebben we een onderzoek van een jaar en komt daaruit naar voren dat het niet te handhaven is. De Minister heeft dat immers ook al eens gezegd. Volgens mij kan het wel, maar goed. Dan zijn we een jaar verder en hebben we nog niks. Volgens mij kun je beter zeggen: we gaan die inspanning, kennis en kunde en financiën steken in een gedragsverandering.

De heer **Madlener** (PVV):

Voorzitter. Het is natuurlijk hartstikke gevaarlijk om te appen op de fiets of in de auto, maar toch doen we het allemaal. Door rood licht rijden op de fiets is ook gevaarlijk, maar als ik het aantal fietsers dat door rood licht rijdt zou uitnodigen in mijn huis, staat er een lange rij voor mijn deur. Het is gevaarlijk en zelf moet ik me ook voornemen om het niet meer te doen. Dat lukt steeds niet, maar goed.

Namens mijn fractie moet ik helaas constateren dat het aantal verkeersdoden is toegenomen, en dat is verschrikkelijk. Soms besef je eigenlijk niet hoeveel doden er vallen en hoeveel impact dat moet hebben op de omgeving. De vraag is wat we eraan kunnen doen. Ik kijk allereerst naar de cijfers die we hebben. Ik heb alles goed zitten bestuderen, want ik was

benieuwd naar de oorzaak. Te snel een conclusie trekken, bijvoorbeeld over die 130 km/u, is heel gevaarlijk. Dan ga je immers vragen om de verkeerde maatregelen en dat moet je natuurlijk niet willen. De conclusie dat er een-op-een een relatie zou zijn, kan ik niet trekken. Ik ben benieuwd hoe andere partijen dat doen. Ik kan het niet. Ik vraag de Minister of zij dat wel kan, maar volgens mij kan zij dat ook niet. Je ziet bijvoorbeeld dat op 120 km/u-snelwegen meer slachtoffers zijn gevallen. We kunnen dat dus niet concluderen en dat moeten we ook niet doen.

Ik heb wel behoefte aan meer achtergrond bij die ongevallen. Is de Minister bereid om veel meer gegevens te verzamelen? Het gaat om een overzichtelijk aantal gegevens, zou je zeggen, en het gaat wel om doden, dus moet je alles doen om de oorzaak te achterhalen. Gebeurt dat nu niet, of is het gewoon niet aan de Kamer gestuurd? De gegevens die wij hebben gekregen en die ik heb kunnen vinden, zijn zeer summier. Dan gaat het over: wat voor weg is het? Of: hoe oud zijn de slachtoffers? Er blijken meer ouderen om te komen, maar veel meer ouderen blijven nu fietsen. Het is ook heel fijn dat ouderen mobiel blijven. Ik heb echt behoefte aan meer duiding en meer gegevens. Ik denk dat de Minister dat ook wil en dat ze dat straks ook zal toezeggen. Ik pleit er in ieder geval voor.

Dus niet te snel conclusies trekken, ook niet over die 130 km/u. Er zijn vragen gesteld die nog niet zijn beantwoord. De Minister werkt nog aan een conclusie. Ik ben benieuwd wanneer die naar de Kamer komt. Dat de provinciale wegen nog steeds slecht scoren, is wel helder. Ik vraag dan ook aandacht voor verbeteringen op dit punt. Ook de gemeenten scoren trouwens slecht. Ik wil ervoor pleiten dat gemeenten meer gaan doen. Ik vraag me af of ze er wel alles aan doen. Het heeft niet altijd prioriteit, denk ik. Is de Minister bereid om met de gemeenten in overleg te treden om ook in dit geval meer gegevens te verkrijgen? Sommige gemeenten doen het beter dan andere. Is daarvan een lijstje te maken? Wat doen we met gemeenten die te weinig doen? Het is een landelijk probleem. Misschien onderschatten gemeenten het probleem soms.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Naar aanleiding van de opmerking dat de PVV het belangrijk vindt dat de gemeenten een belangrijke rol spelen, heb ik de volgende vraag: vindt de PVV dat er middelen bij moeten komen? Op dit moment moeten gemeenten het allemaal zelf betalen. Vroeger waren er milieugelden om fietspaden aan te leggen. Klimaat is volgens mij niet echt uw ding, dus laat ik het maar met verkeersveiligheid proberen. Bent u het ermee eens dat het ridicuul is dat wij hier verkeersveiligheid bespreken, maar vervolgens tegen gemeenten zeggen: als je het geld hebt, betaal je het voorkomen van ernstige verkeersongevallen maar lekker zelf?

De heer **Madlener** (PVV):

Ik denk dat dat niet nodig is. Gemeenten hebben natuurlijk al enorm veel geld uit het Gemeentefonds en ook uit de WOZ-belasting die ze aan hun burgers opleggen. Het gaat hier om doden. Ik denk dat gemeenten en gemeenteraden zelf hieraan ook wel prioriteit willen geven. Ik ben niet zozeer voor meteen meer geld naar de gemeenten, ik zou eerst inzichtelijk willen krijgen welke gemeenten het goed doen en welke het niet goed doen. Dan kunnen de gemeenten vervolgens zelf nagaan: hoe komt het dat wij het minder goed doen dan anderen? Dat is voldoende prikkel voor gemeenten om maatregelen, die soms helemaal geen geld hoeven te kosten, te nemen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Laat ik dan een voorbeeld geven dat ik goed ken: Rotterdam. Die gemeente heeft de afgelopen zes jaar cumulatief 700 miljoen bezuinigd. Dat hoor je niet, maar er zijn heel veel gemeenten die enorm hebben

moeten bezuinigen. Daar kunnen we ook allemaal niks aan doen, maar het probleem is evident: de aanpak van blackspots of het registreren daarvan – de gemeenten gaan niet meer over het politiegedeelte – is echt een probleem. Stel dat de Minister aangeeft wat gemeenten kunnen doen, hoeveel het kost en waar financiële beperkingen zijn, bent u dan bereid om bij het kabinet te pleiten voor specifiek daarvoor gealloceerd geld?

De heer **Madlener** (PVV):

Ik vind dat ook een te snelle conclusie. Ik geloof er niet zo in dat met geld alles is op te lossen. Ik denk dat we eerst inzichtelijk moeten maken welke gemeenten het wel goed doen en welke het niet goed doen. Dat is niet helder. Ik denk dat gemeenteraden en gemeentebesturen zelf ook prioriteit zullen geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op een bepaalde plek wanneer daar meer slachtoffers vallen dan elders. Ik denk dat je als gemeente het geld anders moet inzetten. Ik vind het nu te snel om met geld rond te lopen strooien. Gemeenten hebben zelf ook begrotingen en ze hebben hierin ook een taak. We moeten gemeenten helpen om ze inzicht te geven in de vraag of ze het goed doen of niet. Dat kan wellicht helpen. Ik vraag de Minister dan ook om dat te onderzoeken.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Madlener** (PVV):

Voor de provinciale wegen heeft de PVV al jaren achter elkaar wel geld willen vrijmaken. Dat werd overigens niet gesteund door D66 en ook niet door anderen. De provinciale wegen schieten tekort op een aantal punten. Er gebeurt gelukkig wel iets, maar onvoldoende. Wij denken dat extra geld hier wel op z'n plaats is. Ik doe opnieuw een oproep en misschien moet ik in een VAO opnieuw mijn motie indienen. Ik hoop dat die nu wel op steun kan rekenen, ook van D66.

Ik kom op de speed pedelec. Ik moet eerst uitleggen wat dat is, want weinig mensen weten dat. Het is gewoon een elektrische fiets die trapondersteuning biedt tot 40 km/u. Hij kan dus iets harder. Daar komt nu heel nieuwe wetgeving voor, met helmplicht, een verzekeringsplaatje en dergelijke. Ik ben bang dat we weer eens een onderscheid maken dat niet zichtbaar is. Het is immers gewoon een elektrische fiets. Straks kun je met een eenvoudige software-update je elektrische fiets opvoeren en dan hebben we hetzelfde probleem. Ik vind het onderscheid tussen enerzijds een elektrische fiets die trapondersteuning biedt tot 25 km/u en anderzijds een elektrische fiets die trapondersteuning biedt tot 40 km/u niet zo zinvol. Ik ben benieuwd hoe de Minister daartegen aankijkt. Voor veel mensen is het natuurlijk wel een uitkomst om met misschien 30 of 35 km/u op het fietspad te kunnen rijden. Een racefietser haalt die snelheid trouwens ook. Het is natuurlijk wel heel verstandig om een helm te dragen, maar de PVV vindt dat mensen heel goed zelf kunnen bepalen of ze dat willen. Dat geldt ook voor racefietzers.

Mijn volgende punt is het flitsen van mensen. Er is enorm meer geflitst door Minister van der Steur, die hier aanwezig is.

De **voorzitter**:

Hij kan het niet zelf zijn geweest, vermoed ik zo.

De heer **Madlener** (PVV):

Wel onder zijn verantwoordelijkheid. Het lijkt eerder een financieel doel te dienen dan de verkeersveiligheid. Ik zie de Minister met zijn mobieltje naar me flitsen: daar gaan we weer! Ik zal wel weer een rekening in de bus krijgen ...

De **voorzitter**:

Ook van de voorzitter als u zo doorgaat, want u bent door uw spreektijd heen.

De heer **Madlener** (PVV):

Nu al?

In ieder geval hebben heel veel mensen het gevoel dat ze niet worden geflitst wegens gevaarlijk gedrag maar omdat Minister van der Steur meer geld nodig heeft. Dat is natuurlijk een slechte zaak. Flitskasten die 16.000 keer flitsen in een paar maanden tijd! Dan moet je toch nadenken over de vraag of er niet iets aan de hand is met de weg? Neem al die automatische flitskasten bij kruisingen die automobilisten pakken die 55 of soms 53 km/u rijden bij een toegestane maximumsnelheid van 50 km/u. Je zit op een kruispunt en dan moet je op heel veel dingen letten. Dat kan toch niet de bedoeling zijn? Is de Minister bereid om eens goed te laten onderzoeken of die flitskasten wel op de plek staan waar ze moeten staan?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Voorzitter. Als een verkeersongeval je overkomt, is dat altijd ingrijpend, ook al heb je zelf niks. De volgende keer stap je immers toch anders op de fiets of in de auto. Stel je voor dat je wel in het ziekenhuis belandt of dat je kind of je partner overlijdt. Ik weet dat hier een aantal mensen aanwezig zijn die dat is overkomen. Dat is heel ingrijpend en dat blijft je hele leven bij je. Ik kan me goed voorstellen dat je je dan flink achter de oren krabt als je de cijfers van het afgelopen jaar ziet met een stijging van het aantal verkeersdoden. Dat geldt niet alleen voor mensen die hiermee te maken hebben gekregen, maar ook voor ons hier aan tafel. We hebben immers met elkaar afgesproken dat we Nederland een van de veiligste landen ter wereld willen laten blijven. Die toppositie willen we graag vasthouden. De cijfers laten op alle wegen, – de 30, 50, 80, 120 en 130 km/u-wegen – een stijging zien. Dan kan er maar één conclusie zijn: beste Minister, ga als de wiedeweerga met de politie, de ziekenhuizen, de provincies en de gemeenten om tafel, onderzoek wat de oorzaak is, ga na of de registratie kan worden verbeterd en bekijk welke verbeteringen mogelijk zijn.

Een aantal collega's noemde de registratie al. Ik snap goed dat de arts of verpleegkundige in een ziekenhuis eerst kijkt of alles wel oké is met de binnengebrachte patiënt. Maar we moeten toch iets kunnen bedenken waardoor ziekenhuizen beter gaan registreren? Dat mag niet veel moeite kosten. Hetzelfde geldt voor de politie. De Minister heeft een aantal mogelijkheden voor politieagenten ingevoerd, zodat ze gemakkelijker kunnen registreren. Hoe kunnen we echter op korte termijn – we praten hierover immers al heel lang – zorgen voor verbetering? Ik denk dan ook aan mobiele telefonie in het verkeer. Ik realiseer me heel goed dat dit met privacy heeft te maken en dat je de telecomaandieners nodig hebt en dat het dus makkelijker gezegd is dan gedaan. Maar maak het inzichtelijk: waar zitten de knelpunten? Leg dilemma's ook voor aan de Kamer, zodat wij daarover een besluit kunnen nemen en beide ministers wellicht een zetje kunnen geven. Dan kan zo'n discussie ook makkelijker worden gevoerd.

In dat kader denk ik aan de infrastructuur. We hebben het hierover eerder al gehad. Ik weet van mijn tijd als wethouder dat gemeenten veel geld uitgeven aan aanbestedingen van infrastructuur, maar dat het aspect verkeersveiligheid – hoe richt je een straat in? – nooit meeweegt in een aanbesteding. Dit zijn van die dingen die je gemakkelijk kunt meenemen. Ze kosten geen extra geld, maar je daagt de markt wel uit om na te denken over verkeersveiligheid. Voor de rijkswegen hebben we de EuroRAP-categorie. Moeten we die niet eens updaten? Eigenlijk geldt hetzelfde voor de provinciale en de gemeentelijke wegen. Ik weet dat er twee pilots lopen. Zo is er ProMev. Ik weet niet precies waar deze afkorting voor staat. Misschien weet u het, voorzitter? Voor de gemeente-

lijke wegen kennen we CycleRAP. Dat zijn echter allemaal pilots. Hoe kunnen we een stap verder zetten, zeker nu de VNG niet meer aan tafel zit en zij verkeer en vervoer niet meer als prioriteit heeft gesteld? Hoe krijgen we alle betrokken partijen aan tafel? Ik wil beide ministers oproepen om zo snel mogelijk met ze om tafel te gaan.

Er zijn drie belangrijke punten. Naast infrastructuur en registratie is er de handhaving. Ik ben blij dat de Minister van V en J hier aan tafel zit. We hebben de cijfers gekregen over de staandehoudingen in het afgelopen jaar. Het aantal is fors gedaald en daar zijn we van geschrokken. Vorig jaar hadden we natuurlijk de stakingen van de politieagenten. Recentelijk werd in het tijdschrift Blauw door de politie zelf, ondersteund door het Openbaar Ministerie, opgeroepen om het aantal staandehoudingen te verhogen. «Of dan een waarschuwing of een bekeuring volgt, is om het even,» staat er, «maar zo krijgen we weer gezag en zo krijgen we weer onze geloofwaardigheid terug.» Ik vraag om een reactie van de Minister van Veiligheid en Justitie op deze oproep. Als de politie en het Openbaar Ministerie zelf zeggen dat ze hun geloofwaardigheid weer terug moeten krijgen, dan is er iets aan de hand.

De voorzitter:

U vroeg mij wat ProMeV betekent. Die afkorting staat voor: Proactief Meten van Verkeersveiligheid. Dit in het kader van de «Twee voor Twaalf»-werkzaamheden die ik soms moet verrichten. Er zijn twee interrupties.

De heer Madlener (PVV):

Deze Minister van Veiligheid en Justitie heeft wel minder staande gehouden, maar is tegelijkertijd de flitskampioen. De ontvangers van de boetes die automatisch worden opgestuurd, denken: dat heeft toch helemaal niets met verkeersveiligheid te maken? Dit is gewoon een melkkoe. Deze Minister heeft ook al gezegd: als je daar wat aan wilt doen, moet je je wel bedenken dat ik ieder jaar 1 miljard aan boetes moet binnenhalen. Dat staat toch helemaal haaks op de doelstelling? Het moet toch om de veiligheid gaan, de automobilist mag toch niet gebruikt worden als melkkoe? Wat vindt de VVD-woordvoester hiervan?

Mevrouw Visser (VVD):

De VVD vindt dat handhaving moet dienen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ik ben dan ook blij dat er een onderzoek is gestart. Dan gaat het om het interdepartementaal beleidsonderzoek (ibo). Naar aanleiding van de motie gaat de Minister kijken naar een ander boetesysteem. Ik herken het gevoel wel. Als je 's avonds om acht uur langs hectometerpaal 42 op de A2 rijdt en toevallig net niet het bord hebt gezien, krijg je twee of vier weken later een mooie brief van het CJB omdat je net een paar kilometer te hard hebt gereden. Iemand die door jouw woonwijk scheurt met 50 km/u terwijl 30 km/u is toegestaan, krijgt echter geen boete. Dat gevoel kan ik me heel goed voorstellen. Dat is ook de reden dat we aan de Minister hebben gevraagd om te kijken naar een ander boetesysteem. Er loopt een interdepartementaal beleidsonderzoek. Ik heb er even geen ander woord voor, voorzitter.

De voorzitter:

Als u mij maar niet vraagt om dat te gaan duiden, want daar hebben we geen tijd voor.

Mevrouw Visser (VVD):

Het interdepartementaal beleidsonderzoek is dus één. Twee is een ander boetesysteem waarin je verkeersveiligheid en handhaving beter kunt verankeren. Dan is er nog een derde aspect, dat ook in de brief van de Minister staat: het zogenoemde strafgat. We hebben hier met elkaar

wetten afgesproken met daarin opgenomen de straffen. In de praktijk zien we – misschien is dat helemaal onterecht en daarom is het goed dat er onderzoek wordt gedaan – dat we te maken hebben met mensen die zo ongeveer fluitend de rechtszaal uitlopen, hoewel ze met te veel alcohol op achter het stuur zijn gekropen en vervolgens iemand hebben doodgereden, of al append te hard rijdend een kruispunt hebben gepasseerd. Dat vinden wij – ik zal het netjes houden, voorzitter – zeer onwenselijk. Daarom hebben we de Minister gevraagd om na te gaan of er inderdaad sprake is van een strafgat: klopt dat gevoel en, zo ja, wat kan daaraan worden gedaan? Die drie aspecten zijn voor ons relevant om te komen tot een goede verkeershandhaving.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie dat de heer Madlener nog een vervolgvraag heeft. De beantwoording mag trouwens wel wat korter.

De heer Madlener (PVV):

Ik ben blij dat in ieder geval de fractie van de VVD ook vindt dat dat automatisch flitsen en die kleine boetes, die soms helemaal niet leiden tot verkeersveiligheid, vooral bedoeld zijn om de begroting van de Minister wat op te plussen en dat dit niet acceptabel is. Steunt u onze oproep aan het kabinet om dat hele flitskastenbeleid eens tegen het licht te houden? Dat moet echt worden veranderd. Bent u het daarmee eens? Stel dat ik een voorstel doe om hieraan een einde te maken. Steunt u dat dan?

Mevrouw Visser (VVD):

Het voorstel is al gedaan, de Kamer heeft er ook al over gestemd en de Minister is al aan de slag. We roepen bij dezen, door u gesteund, beide ministers op om vaart te maken. Hierin schuilt immers een grote ergernis. De Minister is al aan de slag en er lopen drie onderzoeken. Wat ons betreft komen de resultaten zo snel mogelijk naar de Kamer en nemen we daar een besluit over.

De voorzitter:

Dank u wel voor het antwoord. De heer Madlener kijkt tevreden. Mevrouw Van Tongeren heeft ook nog een vraag.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik wilde graag vragen of het een droeve dag was voor de VVD-fractie toen men de nieuwe cijfers zag over het aantal verkeersdoden op de 130 km/u-trajecten. Met die 130 km/u heeft de VVD zich immers enorm verbonden; men heeft zich daarmee echt vereenzelvigd. Het kon zonder extra doden. Met de voorganger van mevrouw Visser, de heer Aptroot, heb ik daarover eideloze debatten gehad. Ik deed aan bangmakerij, er gingen geen mensen extra dood, dat kon gewoon niet in Nederland, want de auto's waren beter en we gingen het goed handhaven. Hoe is hierop gereageerd in de VVD-fractie?

Mevrouw Visser (VVD):

Ik vind het eigenlijk een heel rare vraag. Mevrouw Van Tongeren doet net alsof alleen die 130 km/u relevant is. Ik weet niet hoe de GroenLinks-fractie heeft gereageerd op het feit dat op de 30 km/u-wegen het aantal doden is gestegen, namelijk van 26 naar 40. Hoe heeft de GroenLinks-fractie gereageerd op het feit dat op de 80 km/u-wegen het aantal verkeersdoden is gestegen van 111 naar 145? Ik kan u deze vraag voor alle wegen voorleggen. Op al die wegen zien we een stijging. Daar maak ik me druk om, ook om die 130 km/u-wegen. Dat u daarover een politiek debat wilt voeren omdat u tegen 130 km/u bent, mag van mij. U mag er van alles van vinden, ook vanuit milieuoverwegingen. U mag vinden dat iedereen met de trein moet, maar misbruik dit niet. Daartoe wil ik u

oproepen. U zou zich net zo veel zorgen moeten maken over het totale aantal verkeersdoden op alle wegen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dus het verweer van de VVD dat je zonder extra doden 130 km/u kunt rijden, is dat er op andere wegen ook mensen doodgaan. Dat klopt. Ik nodig mevrouw Visser graag uit bij GroenLinks om het hele verkeersbeleid te doorlopen. Wij hebben een hele set maatregelen, over de hele breedte. Daar wordt altijd lacherig op gereageerd door de VVD. Ik heb het net gehad over auto te gast in binnensteden, 30 km/u rijden en het uitbreiden van het fietsennet. Eén specifiek aspect van de verkeersveiligheid – ik weet dat dit pijnlijk is voor de VVD om te bespreken – wil ik eruit lichten. Stel dat onomstotelijk vaststaat dat harder rijden meer doden veroorzaakt, is de VVD dan bereid om te zeggen: oké, we hadden het verkeerd ingeschat, we dachten dat er geen extra doden zouden komen, maar we zien nu dat 26 mensen extra zijn overleden – niet een klein beetje extra – en daar willen we als VVD geen verantwoordelijkheid voor nemen, dus moet de snelheid weer naar 120 km/u? Dan zijn we ook af van dat hele verhaal van «ik wist niet of het 120 of 130 km/u per uur was», die boetes en dat geflits dus. Dan weet iedereen in Nederland dat het op de meeste wegen 100 km/u is en alleen daar waar het rustig is 120 km/u. Daarmee besparen we een heleboel gezinnen ongelofelijk veel ellende. En ja, dan sparen we ook het klimaat en de longen van de omwonenden.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Was het maar zo makkelijk dat we met het afschaffen van 130 km/u alle verkeersdoden in Nederland konden voorkomen. Het is echter niet zo. U stelt een werkelijkheid voor die gewoon niet klopt. Dat mag, u mag ervan vinden wat u wilt. U legt echter een koppeling die niet klopt. Ik vind het gewoon kwalijk dat u alleen daar de focus op legt. Ik vind het kwalijk dat u dit verwijt alleen aan de VVD richt. Ik vind het kwalijk dat u zich niet druk maakt om die 30 of 80 km/u-wegen. Daarover wil ik ook wel de discussie met u aangaan. Hoe zorgen we ervoor dat de inrichting van die wegen beter wordt? Bij de rijkswegen zijn we al een heel eind. Als u het aanbod doet om te kijken naar de verkeersplannen in het kader van verkeersveiligheid, ga ik daar graag op in, maar niet vanuit het dogmatisme dat 130 km/u van tafel moet omdat dat de enige reden voor het gestegen aantal verkeersdoden zou zijn. Dat is gewoon niet zo. U kent de oorzaken ook niet. Misschien is het te wijten aan spookrijders of aan mensen die append achter het stuur zitten. Misschien zitten mensen met een dronken kop achter het stuur. Ik weet het niet en u weet dat ook niet. Wij weten dat met elkaar niet. Dat is precies de reden waarom die registratie beter moet. Ik hoop dat ik u daar vind en dat we daar samen naar gaan kijken. Dan pas kunnen we maatregelen nemen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Is uw bijdrage afgerond? Als dat niet zo is, heb ik slecht nieuws: u hebt nog ongeveer 30 seconden.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik heb nog een aantal onderwerpen. Over het alcoholslotprogramma komt een apart debat. Ik ben teleurgesteld over de brief hierover. Naar aanleiding van het plan dat de VVD heeft ingediend om mensen die met veel drank en drugs op achter het stuur kruipen steviger aan te pakken, heeft de Minister toegezegd onderzoek te doen. Eerlijk gezegd praten we hier al heel lang over, ook over de recidiveregeling. Wat is ervoor nodig om de auto sneller in beslag te kunnen nemen? Hoe kunnen we bewerkstelligen dat het Openbaar Ministerie en onze politieagenten sneller

kunnen ingrijpen als iemand doorrijdt na een dodelijk ongeluk? Er wordt veel onderzoek gedaan, maar wanneer wordt dat vertaald naar concrete actie?

Ik sluit me aan bij de vragen over appen in het verkeer en gedragscampagnes. Ik heb nog twee punten.

De voorzitter:

Heel kort graag.

Mevrouw Visser (VVD):

Allereerst de leeftijdskeuringen door het CBR voor oudere verkeersdeelnemers. Ik krijg veel klachten van mensen die zeggen dat het gewoon een wassen neus is: «We komen langs, maar het stelt niks voor.» Tot slot de speed pedelecs. Ik zie het niet voor me dat mensen, ook al hebben ze een helm op, op 50 km/u-wegen tussen al die auto's gaan fietsen. Volgens mij vinden de fietsers dat niet prettig en schrikken de automobilisten zich rot. Je denkt als automobilist immers «hé, een fietser» en trapt vervolgens op de rem. In het conceptbesluit staat dat er een onderzoek komt. Wanneer komt dat onderzoek er? Wij willen daar nog wel een discussie over voeren.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Visser. Ik dank de woordvoerders voor hun bijdrage in de eerste termijn. We hebben even geturfd en komen tot de conclusie dat er een beperkt aantal vragen is gesteld aan de Minister van Veiligheid en Justitie. Het verzoek van de Minister is of hij als eerste de vragen in eerste termijn mag beantwoorden om vervolgens het algemeen overleg te verlaten. Daarna hebben we dan natuurlijk altijd nog de Minister van Infrastructuur en Milieu voor de eerste en de tweede termijn. Als u daarmee akkoord bent, doen we het zo. Ik begrijp dat de Minister van Veiligheid en Justitie direct kan antwoorden.

Minister Van der Steur:

Voorzitter. Dank aan de woordvoerders voor hun inbreng en hun vragen. Ik geef daar graag antwoord op. Misschien is het goed om even te memoreren dat de collega van Infrastructuur en Milieu en ik ons beiden bewust zijn van de verantwoordelijkheid die wij gezamenlijk dragen voor de verkeersveiligheid in Nederland. In goed onderling overleg, ieder vanuit onze eigen verantwoordelijkheid, doen wij datgene wat nodig is om Nederland ook op het gebied van verkeer zo veilig mogelijk te maken. Ik loop de vragen die mij zijn gesteld per woordvoerder even langs. Mevrouw Belhaj is bezorgd of er door de politie nog wel informatie wordt aangeleverd over ongevallen. Ik kan haar hierover geruststellen. De politie levert informatie uit de processen verbaal aan bij Rijkswaterstaat ten behoeve van de ongevallenregistratie van Rijkswaterstaat en de Stichting Processen Verbaal voor de beantwoording van vragen van verzekeraars en betrokkenen. Per 1 januari 2014 is de zogenaamde kenmerkenmelding PLUS ingevoerd. Daarmee registreert de politie de gegevens van betrokkenen, voertuigen en indien mogelijk ook de verkeerssituatie. De oorzaak is natuurlijk niet altijd meteen bekend en dan wordt op aanwijzing van het Openbaar Ministerie onderzoek gedaan. Dat wordt vervolgens in het proces-verbaal opgenomen of verantwoord.

De voorzitter:

Mevrouw Belhaj heeft een vraag.

Mevrouw Belhaj (D66):

Dat is ongelofelijk goed nieuws van de Minister. Uit verschillende bronnen heb ik vernomen dat vanwege een gebrek aan uren de politie de registratie niet altijd goed kan doen en dat de ontsluiting van de gegevens

problematisch is. Ik begrijp nu van de Minister dat het geen probleem is als D66 een motie indient met het verzoek om die gegevens, inclusief de gegevens van de politie, binnen afzienbare tijd te ontsluiten. Daarmee krijgt iedereen in Nederland inzicht in waar welk ongeluk is gebeurd en met welke oorzaak.

Minister Van der Steur:

De reikwijdte van die vraag kan ik niet overzien, want dat is geen onderdeel van de politieregistratie. Ik stel vast dat de informatie zoals afgesproken door de politie wordt geleverd aan Rijkswaterstaat. Overigens heeft mevrouw Belhaj gelijk dat de gegevens niet aan ViaStat worden verstrekt. Dat is nooit het geval. Voor zover er in het verleden problemen zijn geweest, is mijn informatie dat de problemen met het aanleveren van informatie zijn opgelost.

Mevrouw Belhaj (D66):

Ik heb andere verhalen gehoord over de mate waarin dat na 1 januari 2014 gebeurt. Als de Minister hier aangeeft dat het wel goed gaat en dat iedereen die ertoe doet toegang heeft en die gegevens goed kan analyseren, dan kom ik hier bij het VAO wel op terug.

Minister Van der Steur:

Ik weet niet of Rijkswaterstaat iedereen toegang verleent. Dat onttrekt zich aan mijn gezichtsveld. Maar één ding is zeker: de politie moet die gegevens volgens de bestaande regelingen aanleveren en dat gebeurt ook.

De heer Hoogland heeft naar het progressief boetestelsel gevraagd. In het verleden hebben de heer Hoogland en ik veelvuldig daarover van gedachten gewisseld. Zoals ik in de brief van februari jongstleden over verkeershandhaving heb aangegeven, heb ik veel sympathie voor de gedachte om waar mogelijk anders om te gaan met recidive. Het meewegen van recidive bij lichte verkeersfeiten is wel een fundamentele wijziging van ons systeem. Daarom heb ik ook gezegd dat wij dit eerst zorgvuldig moeten onderzoeken. Er zijn twee belangrijke randvoorwaarden. Aan de ene kant zal zo'n stelsel minimaal budgetneutraal moeten zijn. Aan de andere kant zal zo'n stelsel ertoe moeten leiden dat die boetes nog steeds zo efficiënt mogelijk verwerkt kunnen worden. Dat kan alleen door geautomatiseerde handhaving op basis van het kenteken. Dat betekent dat de kentekenaansprakelijkheid in stand moet blijven. Ik onderzoek of en, zo ja, op welke wijze een meer progressief boetestelsel mogelijk is binnen deze voorwaarden. De onderzoeken zullen na de zomer zijn afgerond. Ik verwacht dan ook de Kamer voor het einde van het jaar te kunnen informeren over de mogelijkheden om dat boetestelsel ook echt in te voeren.

De heer Hoogland (PvdA):

Het is maar een klein puntje maar wel belangrijk. «Na de zomer» wordt nu dus «voor 31 december 2016»? Is dat correct?

Minister Van der Steur:

Ik wil niet in een soort tekstexegese terecht komen, maar «na de zomer» is in ieder geval «voor 31 december 2016».

De voorzitter:

U kent de Haagse werkelijkheid heel goed, mijnheer Hoogland.

Minister Van der Steur:

Ik begrijp de vraag van de heer Hoogland heel goed. Ook hij wil graag snelheid maken op dit punt. Ik vind dat ook van belang. Als ik de Kamer eerder kan informeren, zal ik dat zeker doen. Die twee voorwaarden zijn

wel van groot belang. Stel dat een progressief boetestelsel ertoe leidt dat de gegevens handmatig verwerkt moeten worden, dan moeten wij vaststellen dat het geen zin heeft. Daarom zeg ik dit zo duidelijk.

De heer Houwers en de heer Madlener hebben gevraagd of er geflitst wordt om de begroting van Veiligheid en Justitie op peil te houden. Als dit zo zou zijn, is dat project in ieder geval niet erg succesvol. Zeker vorig jaar is het aantal verkeersboetes enorm gedaald. De afgelopen jaren daalt het aantal verkeersboetes sowieso omdat naar het zich laat aanzien mensen zich beter aan de afspraken houden. Uit de bijdrage van de heer Madlener heb ik begrepen dat hij in ieder geval nog steeds een bijdrage levert aan mijn begroting. Daar wil ik hem graag hartelijk voor dankzeggen.

Dan rijst wel de vraag hoe het met die flitspalen zit. Waar komen die palen en waar blijven ze staan? Wat is de achterliggende gedachte? Het plaatsen van flitspalen geschiedt aan de hand van het beleidskader flitspalen van het Openbaar Ministerie en daarbij is de verkeersveiligheid het uitgangspunt. Als ergens een flitspaal wordt neergezet, zijn er redenen van verkeersveiligheid om dat te doen. Als de wegbeheerder en de politie van mening zijn dat er op een bepaald punt een paal moet komen, dan kunnen zij daarvoor een aanvraag indienen bij het Openbaar Ministerie. Die vrijheid hebben gemeenten, provincies en andere entiteiten om hierin een rol te vervullen. Het Openbaar Ministerie beoordeelt vervolgens aan de hand van het beleidskader flitspalen of er op een betreffende plek inderdaad een paal moet komen. Tot het plaatsen van een paal wordt overgegaan als dit bijdraagt aan de verkeersveiligheid. De criteria hiervoor zijn bijvoorbeeld het overtredingspercentage en het aantal ongevallen op de betreffende weg.

Ik hoorde de heer Madlener zeggen dat er een paar flitspalen zijn waarmee heel veel boetes worden gegenereerd. Dat betekent dus dat er heel veel overtredingen zijn. Wij hebben in Nederland een stelsel waarbij iedereen die een overtreding begaat, die de wet die wij met elkaar hebben afgesproken schendt, in principe daarvoor beboet moet worden. Dat lukt natuurlijk niet overal. Ons handavingspercentage is niet 100%. Er staan palen op de Maasboulevard. Ik heb het overzicht toegestuurd. Ik ken het niet uit mijn hoofd. Die palen staan op de juiste plekken, omdat daar inderdaad veel overtredingen plaatsvinden. Het belang van het uitdelen van boetes is om ervoor te zorgen dat de afspraken over de maximumsnelheid die wij met elkaar gemaakt hebben, ook worden gehonoreerd.

De heer **Madlener** (PVV):

Die laatste redenering deel ik niet. Op de Maasboulevard wordt jaar in jaar uit geflitst. In een paar maanden tijd is er 16.000 keer geflitst. Dat gaat maar door alsof de mensen erop zitten te wachten. De Minister doet net alsof die mensen dat expres doen en denken: die € 90 boete van Van der Steur betaal ik graag. Het kan toch ook zijn dat de weginrichting onduidelijk is? Ik ken zat kruispunten die zo onoverzichtelijk zijn dat je heel snel een kleine boete kunt oplopen. Dat zijn de boetes die Minister van der Steur kennelijk heel belangrijk vindt voor zijn financiën, maar mensen begaan die overtredingen per ongeluk. Het is gewoon onduidelijk en voor je het weet heb je weer zo'n boete. Het kan toch niet dat de Minister daarvan zegt: dus is het goed dat wij blijven flitsen en blijf maar lekker al die boetes versturen?

Minister **Van der Steur**:

Ik kan de redenering van de heer Madlener echt niet volgen. Hij zegt dat je op een onoverzichtelijk kruispunt niet zou moeten flitsen. De wegbeheerder moet daar goed naar kijken, maar dat is meer een punt voor mijn collega van Infrastructuur en Milieu. Als er geflitst wordt op een kruispunt waar men zich zorgen maakt over de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld omdat het minder overzichtelijk is, dan staat die flitspaal precies op de juiste plek. Die dient om ervoor te zorgen dat mensen zich aan de

afspraken houden. Hetzelfde geldt voor de Maasboulevard. Ik heb vijf jaar in Rotterdam gewoond en ken die locatie goed. De gemeente Rotterdam vindt om moverende redenen dat de maximumsnelheid daar 50 km/u of 70 km/u moet zijn. Ik vind zelf dat daar op die locatie veel voor te zeggen is. Een hogere snelheid levert gevaar op voor de verkeersveiligheid. Dan is het logisch dat je vervolgens maatregelen neemt en dat is gedaan.

De voorzitter:

Een korte vervolgvraag.

De heer Madlener (PVV):

Wij zijn het gewoon niet eens. De Minister doet alsof het altijd goed is dat een flitspaal blijft staan. Ik zeg dat ook eens naar de weginrichting gekeken moet worden. Die sluit duidelijk niet aan bij de beleving van mensen, want die verwachten daar kennelijk iets anders. Ik weet niet of de Minister zelf ook wel eens een boete heeft gehad op de Maasboulevard, maar hij kan toch niet volhouden dat dit altijd tot een gevaarlijke situatie leidt? Het zijn heel vaak kleine boetes die tot veel ergernis leiden. Het gaat niet om het voorkomen van gevaarlijke situaties, maar om een verkeerde weginrichting die ook aangepakt zou kunnen worden. Misschien moet ik dan bij de andere Minister zijn met mijn vraag om eens naar de plekken te kijken waar zo veel geflitst wordt dat je je af kunt vragen of er niet iets mis is met de weg zelf.

De voorzitter:

Wil de Minister van Veiligheid en Justitie hier nog op reageren?

Minister Van der Steur:

Ja, graag, even los van de vraag die de heer Madlener opwerpt. Ik breng in herinnering dat je nooit een boete krijgt als je je aan de afspraken houdt. Het is heel simpel in de wereld: iemand die zich aan de maximumsnelheid houdt, krijgt nooit een bekeuring voor snelheidsovertredingen. Hij krijgt geen kleine bekeuring, geen grote bekeuring, maar hij krijgt helemaal geen bekeuring. Dat is een van de belangrijke uitgangspunten van ons handhavingstelsel.

De heer Houwers ...

De voorzitter:

Minister, ik snap dat u tempo wilt maken en ik ben daar ook blij mee, maar u weet dat de Kamer recht heeft op interrupties. De heer Van Helvert steekt steeds zijn vinger op, maar hij is helemaal niet aan de beurt, want de heer Houwers was eerder.

De heer Houwers (Houwers):

Ik ga ervan uit dat de Minister nu overgaat naar een ander punt, maar ik heb nog een vraag over de flitspalen. Het systeem dat de Minister beschrijft klinkt heel logisch, maar dat zou betekenen dat de zogenaamde politieke flitspalen die ik noemde, er niet zijn. Er kan geen flitspaal staan als het Openbaar Ministerie dat niet goed vindt. Dan wordt er geflitst maar er worden geen boetes opgelegd. Klopt dat?

Minister Van der Steur:

Ja.

De voorzitter:

De heer Houwers heeft geen vervolgvraag, dan is het woord aan de heer Van Helvert.

De heer Van Helvert (CDA):

Het blijft apart dat de boetes een dekking zijn voor de begroting van V en J. Als iedereen zich aan de regeltjes houdt, dan heeft de Minister een gat van een miljard op zijn begroting. Ik heb begrepen dat niet alle boetes die door justitie worden opgelegd direct naar de begroting van V en J gaan. De verkeersboetes zijn wel een algemeen dekkingsmiddel voor de begroting van V en J. De heer Madlener betaalt daar dus aan mee. Er is een stimulans voor V en J om zo veel mogelijk boetes binnen te halen zodat die 1 miljard gehaald wordt.

Minister Van der Steur:

De analyse van de heer Van Helvert klopt. Op dit moment is het zo dat de opbrengst van de post boetes en transacties onderdeel is van de dekking van de begroting van het Ministerie van Veiligheid en Justitie. De tegenvallende opbrengsten van het afgelopen jaar vanwege de stakingen van de politie en andere acties zijn een rechtstreeks risico voor mijn begroting. In het interdepartementaal beleidsonderzoek (ibo) dat binnenkort wordt afgerond, komt dit onderwerp aan de orde. De uitkomst daarvan heb ik nog niet gezien. Zonder enige twijfel zal ik daar met interesse naar kijken. De heer Van Helvert heeft gelijk dat dit een risico is op mijn begroting, maar dat doet niets af aan het uitgangspunt van verkeersveiligheid. Het Openbaar Ministerie bepaalt of, en zo ja, waar flitspalen worden neergezet.

De heer Van Helvert (CDA):

Dank voor de open reactie. Kennelijk is de afweging gemaakt dat boetes als gevolg van flitsen direct naar de begroting van V en J gaan. Andere justitiële boetes die worden opgelegd, bijvoorbeeld via de rechter, gaan niet naar Justitie maar naar Financiën. Is daar een bepaalde reden voor?

Minister Van der Steur:

Dit leent zich misschien beter voor een debat over de begroting van Veiligheid en Justitie dan het debat over verkeersveiligheid. De dekkingsmethodiek van mijn departement is daarvoor niet van direct belang. Als de heer Van Helvert het goed vindt, ga ik verder met de inhoud van dit algemeen overleg.

De voorzitter:

Zo te zien, vindt de heer Van Helvert dit meer dan uitstekend.

Minister Van der Steur:

Dan wil ik graag de vraag van de heer Houwers beantwoorden over de recidiveregeling. Ik ben uiteraard teleurgesteld over wat ik de Kamer daarover heb moeten schrijven. We hebben geconstateerd dat er een aantal problemen met die regeling zijn, onder meer omdat er door de rechter te weinig aandacht voor is. Het OM heeft in de tussentijd een verbeterplan opgesteld dat dit jaar zal worden ingevoerd. Zo wordt gewaarborgd dat een verdachte wordt geïnformeerd dat zijn rijbewijs in het geding is. Dat is essentieel omdat de recidiveregeling niet kan werken als niet aan alle voorwaarden is voldaan. Het is gebleken dat de regeling in de uitvoering niet de aandacht heeft gekregen die nodig was. De heer Houwers vroeg waarom er geen bloed wordt afgenomen bij een verdachte die door zijn overtreding overlijdt. Daaraan staat artikel 69 van het Wetboek van Strafrecht in de weg. De mogelijkheid van strafvordering vervalt als iemand dood is. Daarmee is er geen mogelijkheid om nog onderzoek te doen, tenzij er in zeer uitzonderlijke gevallen aanleiding is om een ander standpunt in te nemen. Daarover heb ik de Kamer eerder geïnformeerd. In beginsel is het afnemen van bloed niet aan de orde, bijvoorbeeld om vast te stellen of er alcohol in het spel was.

De heer Houwers (Houwers):

Ik heb nog een korte verduidelijkende vraag. Het gaat mij niet om de strafvervolging, maar om het overzicht. Ik wil kunnen zien in hoeveel gevallen alcohol een rol speelt. Als je dat niet onderzoekt bij een ongeval met dodelijke afloop, kun je het ook niet weten. Zou de Minister eens willen nadenken over een systeem waarbij je los van de strafvervolging op de een of andere manier er wel zicht op kunt krijgen of alcohol of drugs een rol bij het ongeval hebben gespeeld?

Minister Van der Steur:

Dat zal ik niet doen, niet omdat ik het niet wil, maar omdat ik weet wat het antwoord is. Wij hebben in Nederland het stelsel dat er altijd een wettelijke grondslag moet zijn om inbreuk te kunnen maken op de lichamelijke integriteit van een persoon. Die wettelijke grondslag moet er zijn, en die moet zwaarwegend zijn. Indien die hele strafrechtelijke grondslag vervalt, kan ik dus niet op basis van een onderzoeksbehoefte inbreuk maken op de lichamelijke integriteit van iemand die niet meer leeft. Ik weet daarom zeker dat het antwoord daarop nee is en zal het onderzoek niet doen. Ik ga echter wel antwoord geven op een andere vraag ...

De heer **Houwers** (Houwers):

Dan heb ik toch nog een vervolgvraag.

De **voorzitter:**

Mijnheer Houwers, ik weet niet of u de orde van de Tweede Kamer kent. Allereerst moet u letten op het aantal interrupties dat u pleegt, want dat is beperkt. En als u een interruptie pleegt, doet u dat via de voorzitter. U kent toch de orde?

De heer **Houwers** (Houwers):

Zeker, die ken ik en ik weet ook dat het mogelijk is, als de voorzitter het toestaat, om een interruptie in tweeën te doen.

De **voorzitter:**

Die ruimte wil ik u wel geven.

De heer **Houwers** (Houwers):

Die vervolgvraag wil ik nu graag stellen. De lichamelijke integriteit vind ik belangrijk. Ik kan dat begrijpen en ik snap uw redenering waarom u zegt dat niet te gaan doen, maar zou het denkbaar zijn dat u het op een andere manier probeert vast te stellen? Het gaat mij om het volgende. Wij vinden met elkaar dat het gebruik van alcohol in het verkeer ernstig is en wij willen daar wat tegen doen, omdat we denken – en waarschijnlijk is het ook wel zo – dat het de oorzaak is van veel ongevallen. Zou het dan op een andere manier vast te stellen zijn?

Minister Van der Steur:

Ja, die andere manier is er. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), waar u als woordvoerder op dit gebied vast veel meer over weet dan ik, heeft in 2011 op basis van de resultaten van het Europees onderzoeksprogramma Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines, afgekort tot DRUID, een rekenmethode ontwikkeld waarmee kan worden geschat welk deel van de ernstige verkeersgewonden gerelateerd kan worden aan autobestuurders die onder invloed waren van alcohol. Er is dus een rekenmethode ontwikkeld die aangeeft welk deel van de verkeersgewonden aan alcohol gerelateerd is. Dat is het beste wat we kunnen doen. Daar wordt ook al sinds 2011 mee gewerkt.

De heren Houwers en Madlener hebben een vraag gesteld naar aanleiding van het inleveren van het rijbewijs. Van een weggebruiker die staande

wordt gehouden, wordt het rijbewijs meteen ingevorderd als daar aanleiding voor is. In andere gevallen moet men het rijbewijs zelf inleveren. Op het niet-inleveren van een ongeldig rijbewijs staat een strafrechtelijke boete. Ik heb in de brief aangegeven dat ik vind dat wij daar eens goed naar moeten kijken. Ik overweeg om te bezien of het mogelijk is om door registervergelijking de handhaving in dezen te versterken.

De heer Smaling vroeg of aanscherping van het strafrecht nodig is na het einde van het alcoholslotprogramma. Laten we overigens vooropstellen, zeg ik ook tegen mevrouw Visser, dat zowel collega Schultz van Haegen als ik het betreuren dat er een eind gekomen is aan het alcoholslotprogramma (ASP). Dat was op zichzelf een goed werkend programma, dat voorzag in een behoefte en dat de verkeersveiligheid ten goede kwam. Wij hebben simpelweg op basis van een rechterlijke uitspraak waar niets meer aan te veranderen was, tot de conclusie moeten komen dat we het programma moesten beëindigen. Daarom heb ik in de brief die ik aan de Kamer gestuurd heb, aangegeven dat het Openbaar Ministerie met ingang van 1 april 2015 het strafvorderingsbeleid heeft aangescherpt, precies om de reden die de heer Smaling, en in het verleden ook mevrouw Visser, hebben genoemd: naast de hogere geldboete wordt er vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid een langere ontzegging van de rijbevoegdheid gevorderd, die overigens natuurlijk wel door de rechter moet worden uitgesproken.

De heer Smaling vroeg ook naar het vergroten van de handhavingscapaciteit. Op de handhavingscapaciteit zit altijd druk, dat weet de heer Smaling ook. Zijn fractie heeft daar ook veelvuldig over gesproken. Het uitgangspunt is natuurlijk dat mensen die verkeersovertredingen begaan, moeten worden bestraft. De korpschef en ik zijn in gesprek over de noodzaak van verkeershandhaving en de strakke manier waarop dat wordt gedaan. We moeten echter ook realistisch zijn. Als uiteindelijk gebaseerd op afwegingen die de lokale driehoek moet maken, een keuze gemaakt wordt tussen de openbare orde, de problematiek rond terrorisme of de vluchtelingenproblematiek, dan kan het zijn dat verkeershandhaving niet in alle gevallen de hoogste prioriteit krijgt. Op een aantal terreinen moet dat echter wel, en daarover ben ik in gesprek met de regioburgemeesters en de lokale driehoeken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik dank de Minister voor zijn heldere uiteenzetting in antwoord op een aantal van de vragen. Ik heb een vraag over de handhaving op de 120- en 130-wegen. Is die nu afgenomen, toegenomen of gaan wij over tot meer trajectcontrole? Kan de Minister mij vertellen hoe dat nu zit? Ik had namelijk zelf de indruk dat de hoeveelheid controles op 120- en 130-wegen wat naar beneden gezet was en dat er vooral meer capaciteit naar de centra van steden en naar de 80-wegen was gegaan. Klopt het dat de handhaving op de 120- en 130-wegen de laatste jaren gestaag heeft afgenomen?

Minister **Van der Steur**:

Dat is niet mijn beeld. De cijfers laten één ding heel duidelijk zien: het aantal staandehoudingen in Nederland is gedaald. Dat was in 2014 zo, maar ook het afgelopen jaar weer. Dat is zorgwekkend en daarover ben ik met de politie in gesprek. Het tweede punt is dat het aantal trajectcontroles is toegenomen, ook omdat we zien dat het effect daarvan op het gedrag van weggebruikers positief is. Dat heeft overigens meteen tot gevolg dat de inkomsten op mijn begroting, zoals de heer Van Helvert terecht aangaf, dalen. Dat is op zichzelf heel goed, want hoe slechter het met mijn begroting gaat, hoe beter het gaat met Nederland. Dat is een positieve ontwikkeling.

De voorzitter:

Een quote van jewelste.

Minister Van der Steur:

Het plaatst mij wel af en toe voor wat kleine uitdagingen. Maar uitgangspunt is dus dat waar dat nodig is, op een goede en verstandige manier de verkeersveiligheid wordt bevorderd, onder andere door middel van trajectcontroles.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik zou het antwoord op de vraag of het aantal controles en de handhaving op 120- en 130-wegen afneemt, best in een brief willen ontvangen. Ik kan mij voorstellen dat de Minister niet al die informatie direct paraat heeft. Mijn tweede vraag betreft het toegenomen aantal dodelijke slachtoffers. Geeft dat aanleiding om te gaan heroverwegen of die trajectcontroles veel verder uitgerold moeten worden en of de handhaving op die wegen misschien toch nog een fractie strenger zou moeten?

Minister Van der Steur:

Daar hoeft ik geen brief over te schrijven. Ten eerste hebben wij nog niet helder wat nu precies de aanleiding is voor het gestegen aantal verkeersdoden. Ik denk dat u het debat daarover met mijn collega kunt voeren. Voor de politie geldt in ieder geval dat het Team Verkeershandhaving bij de landelijke eenheid specifiek handhaaft op verkeersovertredingen op snelwegen. Dat gebeurt door middel van trajectcontroles, door middel van vaste palen, maar ook door middel van mobiele radarsets. De verkeershandhaving is daarnaast gebaseerd op de inzet van basisteams, en daar zit dus ook het prioriteitsprobleem dat zich af en toe in Nederland voordoet.

De pakkans moet zo hoog mogelijk zijn. Daarbij wordt gestreefd naar informatiegestuurd werken op de onveilige wegvakken. Het aantal elektronisch verwerkte boetes is in het eerste deel van dit jaar fors toegenomen ten opzichte van vorig jaar, wat ook weer zorgwekkend is. Die toename betekent heel simpel dat er op meer wegen harder wordt gereden dan is toegestaan.

Dan kom ik op een vraag van de heer Smaling. Hij vroeg of de gemeenten en provincies bevoegdheden hebben om de pakkans te verhogen. We hebben met elkaar afgesproken dat de politie primair verantwoordelijk is voor de verkeershandhaving. Daarom worden verkeersovertredingen in gemeenten besproken in de lokale driehoek en in de regionale stuurgroep. Als er behoefte is aan uitbreiding van die capaciteiten, dan kan dat onder andere in goed overleg met de politie en het Openbaar Ministerie eventueel ook door boa's gebeuren. Wij zijn daarover in gesprek met de VNG en in het zogenaamde Strategisch Beraad Veiligheid.

Mevrouw Visser verwees naar het artikel van de landelijk projectleider verkeer van de nationale politie, die aangeeft dat er weer meer en beter moet worden gehandhaafd en staande moet worden gehouden. Om meerdere redenen die ook in dit debat aan de orde zijn gekomen, vind ik dat een zeer positief signaal. Ik waardeer het ook dat mevrouw Visser dat punt hier aan de orde stelt. Ik vind het belangrijk dat er wordt gehandhaafd op ernstige verkeersovertredingen en dat dit gebeurt waar dat nodig is. De verkeersveiligheid is daar immers rechtstreeks in het geding. Een van de problemen die we hadden, was dat het gedurende de reorganisatie niet mogelijk was om alle vacatures die er waren, in te vullen, omdat er met de bonden was afgesproken dat dit pas zou gebeuren na afloop van de eerste plaatsingsronde. Dan kan ook het nu bestaande gebrek aan mensen worden verholpen. Ik heb goede hoop en verwacht dat de verkeershandhaving, ondanks de andere uitdagingen die er zijn, verder zal worden opgepakt. De cijfers van de eerste maanden van

dit jaar waren voor mij ook aanleiding om daarover indringend met de korpschef te spreken.

Mevrouw Visser zei vervolgens: u hebt in antwoord op onder andere de goede punten van de VVD-fractie gezegd dat u een heleboel dingen gaat onderzoeken, maar wanneer komt u met concrete maatregelen? Ik moet vaststellen dat we een aantal ingrijpende maatregelen hebben geïntroduceerd in het verleden en dat het resultaat daarvan niet optimaal genoemd kan worden. Ik vind echt dat we alles moeten doen om herhaling daarvan te voorkomen. Het heeft geen zin om maatregelen in te voeren en vervolgens na een paar jaar vast te stellen dat ze eigenlijk niet uitgevoerd zijn. Dat is niet dienstig aan de verkeersveiligheid. Om die reden heb ik een onderzoek aangekondigd om de uitvoerbaarheid en de randvoorwaarden van de maatregelen goed te bekijken. Wij delen absoluut het uitgangspunt dat je de mogelijkheden die je hebt om de verkeersveiligheid te verbeteren, moet inzetten.

Voorzitter. Dat was de laatste vraag die mij ter beantwoording was voorgelegd.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik dank de Minister voor de snelle beantwoording van alle gestelde vragen. Ik denk dat we een aantal van deze vragen nog terugkrijgen in plenaire debatten over buitenlandse verkeerstekens, de staandehoudingen, maar ook het alcoholslotprogramma. Dan kunnen we daarover uitgebreid discussiëren.

De Minister zei dat het bij de verkeershandhaving gaat om de pakkans. We kunnen inderdaad niet overal een flitspaal plaatsen. Dat moeten we ook niet willen. We kunnen ook niet overal een politieagent hebben staan. Hoe kun je de pakkans vergroten op plekken waar je de verkeersveiligheid ziet afnemen? De vraag is hoe we dat de komende jaren concreet gaan doen. Ik snap de afwegingen van de Minister in het totaalpakket. Je ziet inderdaad de druk toenemen op het vlak van de terroristische dreiging en er is ook nog een aantal andere prioriteiten, maar dit is nu typisch een onderwerp dat ook lokaal en provinciaal speelt. Hoe kunnen we in die afweging ... Er ligt een beleidsdocument van het OM in het kader van de flitspalen. Er ligt ook een nieuwe leidraad voor de nieuwe aanpak van verkeersshuften.

De **voorzitter**:

En de vraag is, mevrouw Visser?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Hoe gaan we de pakkans het komende jaar vergroten?

Minister **Van der Steur**:

Door een aantal maatregelen die we al hebben aangekondigd. Een is natuurlijk informatiegestuurd werken en ervoor zorgen dat je op die plekken waar je zorgen hebt over de verkeersveiligheid, actie onderneemt. Ik maak mij bijvoorbeeld grote zorgen over de provinciale wegen. Daar zien we dat de bestaande doelstellingen – een daling van het aantal verkeersslachtoffers – niet gerealiseerd worden. Hoe kunnen wij er in goed overleg met gemeenten en provincies voor zorgen dat we op dat terrein de gewenste doelstellingen gaan halen? We kijken dus naar maatregelen die we specifiek op die plekken kunnen nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dat zouden bijvoorbeeld trajectcontroles kunnen zijn of de toepassing van mobiele radarsets of nog eens kijken naar de inrichting van de wegen. Dat zijn allemaal mogelijkheden. Dat is ook typisch een voorbeeld van een vraagstuk waarop collega Schultz en ik nauw samenwerken.

Het tweede punt is dat het aantal staandehoudingen en dus de activiteiten van de politie op peil moeten komen, indachtig de prioriteitsdiscussie die

we hebben. Wat ik denk te zien, is dat door die acties van vorig jaar het automatisme van de staandhouding een beetje is weggezaakt. Er wordt hier terecht toe opgeroepen dat dit gewoon moet gebeuren. Iedereen die veelvuldig gebruikmaakt van het wegverkeer, ziet toch nog heel vaak mensen bellen in het verkeer of over afgesloten rijstroken rijden. Wij moeten er echt voor zorgen dat mensen die zulk levensgevaarlijk gedrag vertonen, worden aangehouden als de kans daartoe er is. Daarnaast is er een handhavingsplan opgesteld door de politie, op initiatief van het Openbaar Ministerie, per politieregio, om voor de Teams Verkeer te bezien wat er in hun regio gedaan moet worden. Ook dat wordt verder uitgerold. We nemen dus nu al een heel aantal concrete maatregelen om binnen het huidige bestaande kader de effectiviteit te vergroten.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik ben benieuwd naar de resultaten komend jaar. Die zullen we dan in ieder geval volgend jaar zien.

Uit de beantwoording kwam ook een aantal punten naar voren uit een VVD-plan op het gebied van drankrijders en de aanpak daarvan. De Minister zegt een aantal onderzoeken te doen en een aantal dingen niet direct te kunnen realiseren. Dat snap ik. Dat zien we ook naar aanleiding van die recidiveregeling. Er is echter één ding dat we wel al direct morgen kunnen doen, althans wat de VVD betreft, namelijk ervoor zorgen dat onze politiemensen hun werk kunnen doen, dat zij mensen die een ongeluk veroorzaken en doorrijden, kunnen opsporen. Er zit een aantal hiaten en lacunes in de wetgeving. Die hebben we benoemd in ons plan. In de beantwoording zegt de Minister dat hij daar eerst naar gaat kijken. Dat vinden wij een net te afwachtende houding. De vraag is wanneer we onze politieagenten voldoende opsporingsmogelijkheden kunnen geven om ervoor te zorgen dat ze dit soort mensen direct kunnen oppakken. Ik hoef geen voorbeelden te noemen van de afgelopen periode, waarin we dit ook hebben kunnen zien.

Minister **Van der Steur**:

Het spreekt voor zich dat ik het punt dat mevrouw Visser aankaart, heel serieus neem. Doorrijden na een ongeval wordt niet voor niets zeer zwaar bestraft, en wel om de simpele reden dat het een zeer ernstig delict is. Ik heb dat punt meegenomen in het onderzoek naar de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten. Dat heb ik uw Kamer ook geschreven. In dat onderzoek wordt ook bekeken of er juridische of praktische knelpunten zijn bij de afdoening van ernstige verkeersdelicten. Daarbij zijn de opsporingsbevoegden expliciet benoemd. Als er dus mogelijkheden zijn die we nog niet benutten, zullen die uit het onderzoek naar voren komen en pakken we dat aan.

De **voorzitter**:

Volgens mij heeft de Minister van Veiligheid en Justitie alle vragen in zijn termijn beantwoord. Hij zal zo meteen ook weggaan. Ik had in dit debat al eerder aangekondigd dat ik zelf tegen 17.00 uur het voorzitterschap zal moeten overdragen. Collega Hoogland wil het wel van mij overnemen. Dat is zeer plezierig voor u allen.

Er is een toezegging gedaan door de Minister die ik toch met u wil delen.

- De Minister van Veiligheid en Justitie informeert de Kamer voor het einde van dit jaar over het onderzoek naar een progressief boetestelsel.

Dat was precies de toezegging die is gedaan aan de heer Hoogland. Ik schors de vergadering even in verband met de overdracht van het voorzitterschap en het vertrek van de Minister van Veiligheid en Justitie.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Voorzitter: Hoogland

De voorzitter:

Wij vervolgen de eerste termijn met de beantwoording van de Minister van Infrastructuur en Milieu. Een aantal mensen heeft geen interruptie meer. Voordat we verdergaan, kijk ik even naar de Kamer voor de orde. We kunnen twee dingen doen. We kunnen nu interrupties erbij doen en het debat laten uitlopen. Dat zou niet mijn voorstel zijn. De vraag is of we nog een tweede termijn willen doen. Als de Kamer nu al weet dat zij dat wil, dan laten we het aantal toegestane interrupties zoals het nu is. Als de Kamer die tweede termijn wel kan overslaan, dan kunnen we misschien nog een interruptie erbij doen. Ik leg de keuze bij de leden neer, omdat we nog ongeveer 75 minuten de tijd hebben en het anders niet redden.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik vind het over het algemeen eerlijk om een AO te doen zoals we dat afgesproken hebben. Ik heb mijn interruptie opgespaard, zodat ik deze Minister nog een vraag kan stellen. Als wij een lang ordedebat voeren, zijn we zo tien minuten verder. Dus ik zou voorstellen dat we verder gaan zoals we begonnen zijn. Zo hebben we het ook afgesproken aan het begin. Dan hebben we een heel korte tweede termijn aan het einde.

De heer Van Helvert (CDA):

Van de orde. Ik meen dat eenieder twee interrupties heeft. Zo was het toch ook afgesproken? Dan had ik dat goed begrepen. En dan een korte tweede termijn.

De voorzitter:

Zo doen we dat. Het woord is aan de Minister.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Nederland behoort tot de meest verkeersveilige landen van de wereld en in ieder geval van Europa. Sinds begin van deze eeuw is het aantal verkeersdoden in Nederland heel fors afgenomen. De afgelopen tien, vijftien jaar is het zo ongeveer gehalveerd. Het is natuurlijk ontzettend tragisch om te zien dat dit jaar voor het eerst de dalende trend van de afgelopen jaren is gekeerd. Ik weet niet of we al van een trend mogen spreken, maar in absolute zin zijn er dit jaar meer verkeersdoden gevallen dan in de voorgaande jaren. Elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Of je nu te maken hebt met een dalende trend of weer met een stijging: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Ik weet ook dat iedereen – de Minister van Justitie zei daar net ook al iets over – er ontzettend mee bezig is om daarop te intensiveren en te zoeken naar oplossingen. Ik vind het bijna een apolitiek onderwerp, want ik kan me niet voorstellen dat er een partij zou zijn die het niet van belang vindt om daar wat aan te doen, ook omdat we weten dat elk ongeval en elke dode een enorm effect heeft voor familie, voor de nabestaanden en in de maatschappij. Samen met andere overheden hebben wij ons het afgelopen jaar ingespannen om met name het aantal verkeersgewonden terug te brengen, omdat dat het belangrijkste punt was waarop we nog steeds stijgingen hadden. De fietsers kwamen daarin als opvallende groep naar voren. We zien nu dat dit vruchten begint af te werpen en dat het aantal gelijk is gebleven, maar dat laat natuurlijk onverlet dat ouderen op de fiets nog steeds een punt van zorg zijn. Gezien het meest recente aantal verkeersdoden hebben we weer een nieuwe opgave en zullen we opnieuw moeten kijken waar zich die stijging voordoet en welke gerichte maatregelen we daarop kunnen nemen. Het lastige is eigenlijk altijd dat we twee momenten hebben. Een moment is het presenteren van de cijfers van de verkeersdoden en verkeersgewonden, en het andere moment is de analyse, en die komt altijd ongeveer

een half jaar later. Eigenlijk zou je die twee dingen bij elkaar willen hebben. Ik had het er nog even over met een van onze directeuren. We moeten maar eens kijken of we die twee dingen toch dichterbij elkaar kunnen krijgen. Het is altijd lastig om erover te praten dat er meer doden of gewonden zijn – of minder, dat kan ook het geval zijn – en hoe dat zo gekomen is. Het mooiste zou zijn als we over beide zaken tegelijkertijd zouden kunnen praten. Ik zal nog bezien of we die twee toch dichterbij elkaar kunnen brengen.

Er is hier gezegd dat het een doelstelling van mij betreft, maar het is een gezamenlijke doelstelling die we met gemeenten en provincies hebben afgesproken. Het is dus onze doelstelling. Ik rapporteer er graag over, omdat wij hier het totaaloverzicht hebben en omdat daar ook belangstelling voor is, maar het is dus iets wat we echt samen doen met andere overheden en met andere maatschappelijke organisaties. Er zijn zeer veel organisaties op dit vlak actief, die zich met hart en ziel inzetten voor de verkeersveiligheid in Nederland. Op hoofdlijnen betekent dat dat we er alles aan doen om de verkeersveiligheid te verbeteren, zo veel mogelijk gegevens te verzamelen, te onderzoeken waar de specifieke risico's zitten, gedragsveranderingen te stimuleren en te investeren waar dat nodig is om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dat kan door fysieke investeringen gebeuren of door middel van publiekscampagnes.

Wat doen we al? Wij hebben het daar vaker over gehad en ik ga ook niet alles opnoemen, maar er gebeurt veel. Ik noem de Bob-campagnes, de CROW-handleidingen, bijvoorbeeld met betrekking tot rotondes, het stimuleren van fietsveiligheidsplannen bij gemeenten en communicatieprogramma's rondom de smartphone zowel op de fiets als in de auto. U kent allemaal de «ONderweg ben ik OFFline»-campagne en de innovatieve aanpassingen van auto's en fietsen. TNO is bezig een fiets te ontwikkelen die verkeer kan zien aankomen. In de auto zijn er steeds meer rijtaakondersteunende systemen, waardoor de veiligheid ook vergroot wordt. 90% van de ongevallen wordt veroorzaakt door menselijk gedrag, dus als we dingen kunnen bedenken om daar wat aan te doen, gaat dat ontzettend veel opleveren.

Wij blijven ook de dingen doen die we altijd al deden. Als wegbeheerder van het rijkswegennet – laat ik mijn eigen deel nemen – zetten we ons al jaren in en hebben we programma's om de infrastructuur veiliger te maken. Dat zijn programma's zoals Meer Veilig of AKOE (Aanpak van Kritische Ontwerpelementen), waarin er geïnvesteerd wordt in maatregelen zoals het aanbrengen van geleiderail, het verlengen van invoegstroken en de aanleg van rotondes op kruispunten. Deze maatregelen zijn bekend. Voor een deel zijn ze al uitgevoerd, voor een deel worden ze nog uitgevoerd en voor een deel zijn ze altijd aan de orde. In november 2015 heb ik ook een nieuwe aanpak aangekondigd om aan de verkeersveiligheid weer een nieuwe impuls te geven. Met de meesten van u heb ik de discussie daarover hier gevoerd en daarbij heb ik aangegeven dat dit in het najaar 2016 terug zal komen.

Hoe gaan wij aan de slag? Ik zei al dat de nieuwe aanpak erbij komt. De Kamer kent al de plannen die er zijn en weet wat wij al doen. Dat zal ook niet veranderen, maar we blijven kijken wat daar ook nog aan nieuwe activiteiten bij gedaan kan worden. Voorlopig houd ik mij, ook naar aanleiding van het debat met de Kamer, dus aan de doelstelling. Ik wil gewoon die doelstelling voor 2020 halen op het gebied van verkeersgewonden en op het gebied van verkeersdoden. Tegelijkertijd heb ik met deze commissie ook vaak discussie over de vraag hoe reëel en hoe haalbaar dat is. Ik geloof dat het de heer Houwers was die hier ook vroeg of ik maatregelen ga nemen of dat ik de doelstelling aanpas. Hoe haalbaar is dat in een relatief korte tijd en wat voor mogelijkheden zijn er allemaal nog?

Soms zijn er mogelijkheden op langere termijn. Ik zei net iets over smart mobility. Dat gaat misschien op langere termijn iets opleveren. Soms zijn

er ook mogelijkheden die dat op relatief korte termijn kunnen doen. Om te weten wat je moet doen, moet je inzicht hebben. Collega Van der Steur heeft uitgebreid antwoord gegeven op vragen over de ongevalregistratie door de politie. Wat wij doen vanuit ons ministerie, is ervoor zorgen dat transparantie mogelijk is. Wij hebben een website van Rijkswaterstaat, waarop de database van ongevallen staat. Die is ook openbaar. Daar kun je zien waar het ongeval precies heeft plaatsgevonden. Ik heb hem hier nu naast mij liggen. Je ziet per dag en per moment of het om een personenauto gaat, om een voetganger of om een motor en waar het was. Alle gegevens zijn hierin opgenomen, waardoor je bijna tot op het wegvak de analyse zou kunnen doen.

We doen ook regelmatig diepteonderzoeken. We zijn nu bijvoorbeeld met fietsers bezig aan zo'n diepteonderzoek om nog specifiekere dwarsverbanden uit zo'n analyse te kunnen halen. De politie levert ons informatie, collega Van der Steur zei het al. De STAR-app (Smart Traffic Accident Reporting) is een app die u allemaal kunt downloaden, en die zal ook hulp gaan bieden. Daarmee kun je zelf bij ongevallen gemakkelijker informatie verwerken. Dat is interessant voor de verzekeraars, maar ook voor uzelf. Wij zitten ook met iedereen om tafel, of dat nou de politie is of ziekenhuizen, en proberen die data steeds beter en intelligenter te verzamelen.

De heer **Madlener** (PVV):

Uit de informatie die ik heb gehad van de Minister zien we wel heel veel. Je kunt bijvoorbeeld opzoeken waar een ongeluk is gebeurd of hoe oud degene is die daarbij is omgekomen. Of het een man of een vrouw is, staat er geloof ik niet bij. De toedracht van het ongeluk is echter niet uit de cijfers te herleiden. Ik heb gevraagd of de Minister bereid is om daar wat meer achtergrond bij te geven. Die gegevens bestaan wel, heeft Van der Steur net gezegd, bij de politie, maar van al die doden wil ik eigenlijk wel weten wat de oorzaak was van het ongeluk en op welke manier het te vermijden was geweest.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

In de wijze waarop er geregistreerd wordt, zitten natuurlijk nog wel verschillen. Ook de politie kan niet altijd op het moment van het ongeluk zelf zien wat de toedracht is geweest. Die constateert dat het een ongeval is en de exacte locatie. Soms kan ze ook andere zaken constateren, of er wel of niet alcoholgebruik in het spel was bijvoorbeeld – op sommige momenten is dat zo overduidelijk dat je bijna geen test hoeft te doen – of dat er heel andere redenen waren. Het komt bijvoorbeeld ook voor dat mensen te voet een snelweg oversteken. Dan zie je vrij snel wat de aanleiding van een ongeval is. Je kunt echter niet altijd zien wat de reden van een ongeval was. Als je een aantal auto's in elkaar geklapt ziet, kun je de oorzaak niet altijd zien. Waar het wel mogelijk is, kun je dat zien in de laatste kolom van de site. Op de iPad moet je daarvoor helemaal naar links swipen, dus misschien is het daardoor voor de Kamerleden nu niet te zien. Als het is geadministreerd, kun je daarin zien of er onvoldoende afstand is gehouden, of er geen voorrang is verleend, of men onwel of ziek is geworden en of men fout heeft ingehaald of heeft gesneden. Zo te zien, staat dat er in 80% van de gevallen bij. Maar inderdaad is het niet altijd te vinden of te achterhalen.

Op basis van dat soort gegevens maken wij verdere analyses ...

De **voorzitter**:

Wil de heer Madlener misschien nog een vervolgvraag? Of was de Minister nog bezig met een antwoord op zijn interruptie?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Nee, dit was het vervolg.

De **voorzitter**:

Dan geef ik de heer Madlener de ruimte voor een vervolgvraag.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik zal mij nader in die site verdiepen. Maar ik heb ook gevraagd naar het onderzoek naar de rol van 130 km/u in plaats van 120 km/u. Ik heb daar nog geen antwoord op gekregen.

De **voorzitter**:

De Minister komt daar zo op terug.

De heer **Madlener** (PVV):

Komt er nog een nadere analyse van de Minister van het aantal ongevallen? Ik heb namelijk van de Minister heel summiere informatie gekregen, waaruit je eigenlijk geen conclusies kunt trekken. Neem de eenzijdige ongevallen op een fiets: zijn die mensen tegen een paaltje gereden, waren het toch die wielrenners met hun pelotons of ging het om appen op de fiets? Dat ontbrak allemaal.

De **voorzitter**:

Uw punt is nu helder.

De heer **Madlener** (PVV):

Het lijkt mij dat iedere dode een onderzoek verdient.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik begrijp de zorg van de heer Madlener en ondersteun zijn vraag. Ik zei eerder in mijn betoog dat we op twee momenten in het jaar met de gegevens naar buiten komen. Het eerste moment is de publicatie van de kale cijfers: hoeveel verkeersgewonden en -doden waren er? Een halfjaar later komen we met de analyse die daarbij hoort. Het zou eigenlijk mijn wens zijn om die gegevens samen te voegen. Dat is complex, want als je weet hoeveel gewonden en doden er zijn, wil je met die cijfers naar buiten komen, terwijl je weet dat de analyse nog wel de nodige tijd in beslag zal nemen. Misschien kunnen we daar afspraken over maken. Ik kan bekijken of we de bekendmaking en de analyse dichter op elkaar kunnen laten plaatsvinden. Dat zou mij een lief ding waard zijn, want het is veel interessanter om met deze commissie te praten op basis van analyses van de redenen en de maatregelen die je zou kunnen nemen dan alleen op basis van de koude cijfers.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

D66 is een groot voorstander van werkelijk inzicht in het wanneer en waar van ongelukken, en in de precieze oorzaken daarvan. Ik proef een beetje wat de Minister doet. Zij zegt dat we die cijfers wel hebben en dat we alleen even moeten kijken naar de timing. Ik vind dat best ernstig. Er zijn namelijk diverse respectabele organisaties in Nederland die zich er, net zoals ikzelf, ongelooflijk over hebben verbaasd dat die gegevens niet gewoon bij elkaar zijn te vinden. De Minister doet nu een beetje alsof die gegevens er wel zijn en dat het alleen maar een kwestie is van gewoon even doorswipen. Daarom vraag ik haar: is er een totaaloverzicht van waar de verkeersdoden en zwaargewonden met ziekenhuisopname vallen, inclusief de oorzaken? En is de politie werkelijk in staat om die oorzaken goed te registreren? Heeft zij daarvoor de tijd? En dan bedoel ik niet dat er een vinkje ontbreekt, dat de zon te laag stond of dat er een file was. Als de Minister bedoelt wat ze zegt, betekent dat dan dat al die organisaties die ik heb gesproken, totale onzin vertellen, en dat dat ook geldt voor mijn jarenlange irritatie?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik zei net dat een dergelijke site bestaat: de site van Rijkswaterstaat. Daarop kun je zien waar een ongeval heeft plaatsgevonden en wat de mogelijke oorzaak ervan is. Als ik het even snel bekijk, lijkt die me voor ongeveer 80% gevuld. Ter plekke is niet altijd alles te zien. Ik heb het over een totaalanalyse. Wij vragen de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid), een ander onafhankelijk wetenschappelijk orgaan, altijd om daar nog een analyse overheen te doen. Dat is ook naar aanleiding van een verzoek van de Kamer. Die analyse komt altijd aan het eind van het jaar. We doen het dus conform de manier die we hiervoor hebben afgesproken. We registreren het en we doen er ook nog een grotere analyse overheen, want aan een registratie alleen heb je niet zoveel. Het is mijn wens om de registratie en de analyse dicht bij elkaar te krijgen, omdat het debat in de Kamer daardoor interessanter wordt. Wij praten er nu twee keer per jaar over. Misschien kunnen we dat beter één keer doen en dan meteen het totaal bespreken.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik ben bekend met het feit dat de SWOV die analyse maakt, maar de SWOV maakt geen analyse op basis van de feitelijk gebeurde ongelukken en toont ook geen causaliteit. De SWOV onderzoekt in feite in welke mate het gebruik van social media of de zon van invloed heeft kunnen zijn bij bepaalde verkeersongelukken. De SWOV maakt geen analyses van wat er feitelijk is gebeurd of van de vraag waarom er 50 verkeersdoden meer waren. Volgens mij is de Minister dit met mij eens. Zo niet, dan hebben we echt een totaal verschillend beeld van het soort analyses dat de SWOV maakt.

De **voorzitter**:

Dat gaan we nu horen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dan hebben we inderdaad een heel verschillend beeld van de analyses die de SWOV maakt. De SWOV maakt echt feitelijke analyses van feitelijke ongevallen en geeft aan waar volgens haar de aandachtspunten zitten. Ik ga nu specifieker in op de auto en alle snelheden; volgens mij een van de belangrijke punten waarover de commissie met mij wil praten. Laat ik maar beginnen bij de 130 km/u en eindigen bij de 30 km/u. Daarna kom ik te spreken over de fiets en de scootmobiel, waarover ook vele leden vragen hebben gesteld. Daarna kom ik op alle andere, meer algemene vragen over de verkeersmodaliteiten, die niet zozeer te maken hebben met verkeersveiligheid.

Allereerst de vragen over 130 km/u. Ik betreur natuurlijk dat het aantal verkeersdoden in 2015 in algemene maar ook in meer specifieke zin is toegenomen ten opzichte van 2014. Die stijging heeft zich voorgedaan op bijna alle typen wegen. Wel kan daarbij worden gezegd dat de automobiliteit op de snelwegen vorig jaar in het algemeen met 2,2% is gegroeid. Net als in andere jaren zien we in 2015 met name veel dodelijke slachtoffers op de 50 en 80 km/u-wegen: 127 en 145. Op de 120 en 130 km/u-wegen gaat het om 30 en 32 verkeersdoden. Het aantal doden op de 130 km/u-wegen is ongeveer 6% van het totaal aantal doden op de rijkswegen. Ongeveer hetzelfde percentage geldt voor de 120 km/u-wegen. Je ziet dus vergelijkbare percentages. Voor de 80 km/u-wegen is het zo'n 27% van het totaal. Maar goed, het is mij om het even of het een 120, 100, 130 of 80 km/u-weg is; we moeten namelijk proberen om op alle wegtypen het aantal ongevallen naar beneden te brengen.

Zijn de 130 km/u-wegen onveilig? Als je er specifiek naar kijkt, kun je volgens mij niet zeggen dat er heel veel extra 130 km/u-wegen bij zijn gekomen. Je zou de uitrol van de 130 km/u-wegen immers als motief kunnen gebruiken en kunnen redeneren dat de slachtoffers die eerst op de

120 km/u-wegen vielen, nu op de 130 km/u-wegen zijn gevallen. Dat was niet zozeer het geval, want in die periode was er een relatief kleine stijging. De volgende keer zal dit overigens wel het geval zijn, want na de uitrol zijn er natuurlijk meer 130 km/u- dan 120 km/u-wegen. Je kunt dat dus niet goed gebruiken als verklaring. We zien ook niet dat de snelheid heel erg is toegenomen, dus het zoveel harder rijden kan ook weer niet als verklaring worden gebruikt. Relatief is de snelheid eigenlijk beperkt verhoogd. We zullen alles dus moeten analyseren. En over die analyse had ik het net specifiek. Wat staat er op dat lijstje? In hoeverre betrof het mensen die op de snelweg zijn overgestoken of onwel zijn geworden? In hoeverre betrof het onduidelijke situaties? Zien we dat men op bepaalde locaties meer uit de bocht vliegt, dus dat problemen te maken hebben met de fysieke situatie, het wegdek of de snelheid? Ik zal ervoor zorgen dat daar inzicht in komt. Op dit moment kunnen we uit het feit dat het absolute aantal doden op de 130 km/u-wegen omhoog is gegaan, niet de conclusie trekken dat daarmee een specifiek probleem aan de hand is. Het is relatief en het is ongeveer hetzelfde als op de 120 km/u-wegen. We zullen op basis van een nadere analyse moeten bekijken wat er ten grondslag ligt aan het hogere aantal doden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Volgens mij hoeft u niet te wachten op een totaalanalyse. Mensen kunnen appen, ruziemaken, elkaar snijden, uit de bocht vliegen, handsfree bellen, alcohol drinken of net hun rijbewijs hebben, of het kan slecht weer zijn, maar de Minister is het vast met mij eens dat de remweg van iedereen langer is bij een hogere snelheid. De reactietijden zijn wel hetzelfde, maar als je harder gaat, rijdt je verder. En als je met 130 km/u ergens tegenaan knalt, komt dat harder aan dan met 120 km/u. De Minister zegt vast niet dat met 130 km/u rijden veiliger is dan met 120 km/u.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dat zeg ik inderdaad niet. Dit is bij de invoering van 130 km/u uitgebreid aan de orde geweest. Toen is er gezegd dat een hogere snelheid een grotere kans op ongevallen geeft en dat de klap dan ook harder is. De Kamer heeft toen gezegd dat dit alleen mocht als ik compenserende maatregelen zou nemen. Het «Meer Veilig»-programma en de AKOE-maatregelen zijn ingezet om vooral de 120 km/u-wegen die nog niet voor 130 km/u geschikt waren, zodanig aan te passen en de weginrichting ervan zodanig te verbeteren dat het extra risico ongeveer gelijk zou blijven. Ik kan mij herinneren dat het extra risico zelfs werd uitgedrukt in het aantal doden: zes of zeven. We hebben die maatregelen dus genomen op verschillende wegdekken. Elke keer als ik ergens wat toevoeg, zorg ik er met fysieke maatregelen voor dat dat ook kan. Wij zien dit dus op de 130 km/u-wegen, maar ook op de 120 km/u-, 80 km/u- en 50 km/u-wegen. Je kunt dus niet zeggen dat het een direct gevolg is van die 130 km/u. Daarvoor zullen we naar de analyses moeten kijken. We zullen moeten proberen om zo snel mogelijk tot een verlaging van dat aantal te komen. Nogmaals, als je harder rijdt, is een ongeluk vaak zwaarder en ingewikkelder. Maar als we kijken naar hoe snel er eigenlijk wordt gereden, blijkt de gemiddelde snelheid niet met die 10 km/u gestegen, maar met 3 km/u.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik ben blij dat de Minister ruiterlijk toegeeft dat harder rijden een langere remweg en een hardere klap geeft. De Minister zoekt dus over de hele linie en wil het aantal doden voor alle verkeerssoorten naar beneden brengen. Kijk naar de hoogste categorie, die van 120 en 130 km/u. De Minister en ik zijn het er beiden over eens dat 130 km/u rijden de boel in ieder geval niet veiliger maakt en dat harder rijden een hardere klap oplevert. Als je de verkeersveiligheid wilt verbeteren, ligt het dan niet

ongelooflijk voor de hand om een heel simpele maatregel te nemen en die 130 km/u-borden gewoon overal weg te halen? Er is geen nationaal belang dat zich daartegen verzet. En als we voor al die andere vakken dan ook maatregelen nemen, krijgen we de verkeersveiligheid in Nederland misschien nog verder naar beneden. De Minister zegt dat het vroeger nog veel erger was, en dat klopt. De doelstelling van het ministerie is echter maximaal 500. Daar komen we nu niet bij in de buurt, dus dit zou zeker een maatregel kunnen zijn die doden en zwaargewonden scheelt. Waarom wil de Minister zulke maatregelen niet nemen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Alles wat we in dit leven doen, heeft risico's. Dat geldt ook voor rijden en fietsen. Ik zou het even willen omdraaien. Vorig jaar en de jaren daarvoor constateerden we dat er steeds meer gewonden onder de fietsers zijn. Waarom? Omdat steeds meer mensen de fiets gebruiken en omdat steeds meer oudere mensen de fiets gebruiken. Ik zou dus kunnen zeggen: in het kader van het terugbrengen van het aantal ernstige verkeersgewonden, vind ik dat die mensen niet meer op de fiets mogen; terug achter de geraniums dus, om het maar eens in het extreme te trekken. Dat doen we echter niet. We vinden het belangrijk dat mensen deel kunnen nemen aan het verkeer. Dat geldt voor fietsers en ook voor het 30, 50, 80, 100, 120 en 130 km/u-verkeer. Voor ons is het van belang om het verkeer zelf, de mobiliteit die we nu kennen en de verschillende vormen ervan zo veilig mogelijk te maken. Liever investeer ik in fietstraining of in de veilige fiets, de veilige auto en de veilige weg dan dat ik zeg dat men niet meer hard mag rijden. Het past helemaal niet in het Nederlandse mobiliteitsbeleid om 130 en 120 km/u af te schaffen en naar 100 km/u te gaan. Dat is beleidsmatig niet wenselijk. We moeten er dus voor zorgen dat we de negatieve effecten op het gebied van uitstoot, veiligheid enzovoort wegnemen, en dat moeten we doen voor alle modaliteiten.

De voorzitter:

Beste Minister, ik zie dat u nog wat mapjes hebt liggen. Ik kijk tegelijkertijd naar de klok. Ik vraag allen om een klein beetje meer tempo te maken.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Volgens mij heb ik alle vragen hierover inmiddels beantwoord.

Ik kom nu te spreken over de 30 km/u-wegen. Mevrouw Van Tongeren vroeg of ik een norm voor de gemeenten wil vaststellen. De vaststelling van de snelheid op de gemeentelijke wegen is echter aan de gemeenten. Ik wil de gemeenten wel activeren om in kaart te brengen waar binnen de gemeenten de grootste risico's bestaan, zodat zij hun middelen gericht kunnen inzetten. Dat verloopt op dit moment wat lastig. De commissie zei al dat de VNG nu andere prioriteiten heeft en vooral wil investeren aan de zorg-en-welzijnkant. Al eerder heb ik aangegeven dat ik dat bijzonder betreur. Dit heeft natuurlijk ook een financiële achtergrond; de gemeente kan haar mensen maar op een paar zaken inzetten. Wij zullen de gemeenten wel aan hun jasje blijven trekken en hen waar mogelijk helpen.

De heer Madlener heeft gevraagd om een onderzoek naar de verschillen tussen de maatregelen van de gemeenten. De SWOV heeft vorig jaar de gemeentelijke benchmark voor verkeersveiligheid uitgevoerd. De gemeenten hebben aangegeven dat die hen bewuster heeft gemaakt van de kansen om met eigen beleid bij te dragen aan de verkeersveiligheid. Wij proberen natuurlijk ook de verschillen te overbruggen door voorbeelden en handreikingen te geven, zoals met de CROW-rotondes. Over de fiets is al veel gezegd, en terecht. In Nederland stimuleren we de fiets allemaal. We zien dat de fiets voor de korte ritten vaak een alternatief wordt. Vele jongeren maken er gebruik van. Een van de problemen is het appen op de fiets, waarover we ook al eerder hebben gesproken. Mijn

eerste neiging daarbij is om een gedragsverandering te willen bewerkstelligen. Dat blijft trouwens ook mijn primaire neiging. Uiteindelijk gaat het om de bewustwording van het feit dat het onveilig is om te appen op de fiets of om op de fiets andere dingen met je mobiele telefoon te doen die ervoor zorgen dat je focus wordt afgeleid. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat met name jongeren, die daar veel gebruik van maken, dat niet meer doen? Als je naar je smartphone kijkt, kijk je niet naar de weg en veroorzaakt je een gevaarlijke situatie voor jezelf of voor een ander. Wij hebben hierop ingezet door de Fietsmodusapp te introduceren, door TeamAlert campagnes op scholen te laten doen en door op andere zaken in te spelen. Toch zien we dat nog steeds een derde van de jongeren de mobiele telefoon op de fiets gebruikt en dat bij zo'n 20% van de ongevallen met jongeren de smartphone op een of andere manier is betrokken. De vorige keer zei ik: laten we, voordat we naar een verbod gaan, eerst kijken naar gedragsverandering. Het heeft er bij mij allemaal toe geleid dat ik ook alvast wil gaan onderzoeken wat de aanvullende effecten van een verbod zouden kunnen zijn. De omliggende landen hebben voor een deel ook zo'n verbod. Als dat kan helpen om het aantal ongevallen onder jongeren terug te brengen, zou dat mij een lief ding waard zijn. Ik weet dat de handhaving moeilijk is; ik heb dat de vorige keer ook als argument gegeven. Tegelijk denk ik dat een verbod ook een afschrikwekkend effect kan hebben. Maar we zullen natuurlijk ook moeten kijken naar de handhaving. Ik wil daarom nader onderzoek doen naar de soort apparaten waarvoor zo'n verbod zou moeten gelden. We hebben het nu over smartphones, maar inmiddels is er ook al een soort horloge waarop ik allerlei boodschappen binnenkrijg. We zijn toch vaak heel erg verbonden met die apparaten. Ik constateerde dat ikzelf tijdens het debat ook steeds zat te kijken naar de boodschappen die binnenkwamen, maar dat heb ik ieder Kamerlid zien doen. Of we nou appen in het verkeer of appen in het debat, het leidt eigenlijk gewoon af. Uiteindelijk moeten we onderzoeken om welk soort apparaat en om welke functies het daarbij moet gaan. Willen we bijvoorbeeld dat iemand wel met een oortje moet kunnen bellen? Willen we dat mensen wel een geografische kaart moeten kunnen bekijken zodat ze de weg kunnen vinden, maar geen berichtjes moeten kunnen sturen? We zullen daar allemaal naar moeten kijken. Ik zal onderzoek doen naar de vraag of een verbod handhaafbaar is. Naast de inventarisatie zal ik ook bekijken of de educatieve maatregelen van TeamAlert op scholen nog verder kunnen worden verbeterd en versterkt. Ik zal met de resultaten daarvan naar de Kamer terugkomen.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Dit klinkt allemaal heel mooi. De Minister vertelt ons dat we het allemaal gaan onderzoeken en dat we gaan bekijken of een verbod mogelijk is. Daarmee doen we eigenlijk net alsof we die discussie nog nooit gehad hebben. Vorig jaar hebben we over exact hetzelfde een discussie gevoerd. De Minister doet alsof ze daar nooit naar heeft gekeken. De Minister zei vorig jaar dat ze geen verbod wilde en dat ze het op gedragsverandering wilde gooien. De Minister heeft toen toch ook vooraf nagedacht over de vraag of dat wel of niet zinvol was? Zij zegt nu dat we helemaal niet weten wat we wel en niet willen verbieden. Ik kan haar zeggen dat er volgend jaar weer wat nieuws op de markt zal komen, en in de jaren daarna ook. We krijgen constant nieuwe devices. We zouden dan voortdurend met wetsvoorstellen de regelgeving moeten gaan aanpassen voor alles wat nieuw is op de markt, en dat terwijl het volgens de Minister gaat om een gedragsverandering. In hoeverre vindt de Minister het zinvol om het verbod nu te gaan onderzoeken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dat vind ik zinvol, omdat ik naar aanleiding daarvan verbeteringen zie. Vorig jaar hebben we hier inderdaad over gedebatteerd. Ik heb toen

gezegd dat ik eerst op gedragsverandering wilde inzetten, voordat ik zou overgaan tot een verbod. Ik heb toen ook aangegeven welke gegevens er al bekend waren en hoe complex de kwestie van handhaafbaarheid is; dat weten we namelijk van de landen om ons heen. Ik gaf net aan dat ik daar nog steeds op wil inzetten. Dit blijft voor mij een belangrijk element. Ik kom zo te spreken over de campagnes. We hebben al een appverbod in de auto. Ik krijg steeds meer het gevoel dat we moeten overgaan tot een appverbod voor de fiets. Voor de auto geldt ook dat het soms moeilijk handhaafbaar is, want het is complex om in een rijdende auto te kijken. Hetzelfde geldt voor de fiets. Maar het heeft ook een effect als mensen weten dat iets niet mag en dat ze er een boete voor kunnen krijgen. Dit geldt ook voor ouders of leraren die tegen hun kinderen zeggen dat het onveilig is. Mijn kinderen zeggen dan namelijk: het mag toch gewoon? Een verbod zou dan een heel ander effect sorteren. Het verschil tussen vorig jaar en dit jaar is niet zo groot. De commissie kan in de notulen zien dat ik vorig jaar ook heb gezegd dat we mogelijk ooit nog tot een verbod komen, maar dat we eerst een gedragsverandering moeten proberen, voordat we tot een verbod overgaan. Ik ben nu een jaar verder en zie dat nog steeds een derde van de kinderen op de fiets appt, dat overigens ook heel veel volwassenen dat doen, en dat 20% van de ongevallen met jongeren het gevolg is van smartphonegebruik. Mij wordt bij verkeersveiligheid altijd gevraagd om alle mogelijke maatregelen te bekijken en te benutten. Daarom zeg ik nu dat ik dit wil onderzoeken. Ik kan vandaag wel roepen dat ik zo'n verbod ga invoeren, maar ik moet toch altijd aan ordentelijke besluitvorming doen, de zaak onderbouwen en daarmee dan bij de Kamer terugkomen.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Het is goed dat de Minister ons nog eens overtuigt van het feit dat dit echt heel gevaarlijk is. Wij zijn het ook allemaal met haar eens dat appen en bellen op de fiets heel gevaarlijk is. Wel is het de vraag of het handig is om een onderzoek hiernaar te doen, omdat we daarmee alles weer vooruitschuiven. En dat terwijl we eigenlijk al zo'n verbod hebben: roekeloos gedrag in het verkeer is namelijk al verboden. Als de Minister wil laten zien dat dit niet mag, dan kan dat dus al. Moeten we daarvoor weer een nieuw onderzoek doen? Moeten we weer een heel nieuwe wet of een nieuw verbod creëren, terwijl je nu al niet roekeloos mag rijden? We kunnen dan beter bekijken wat we kunnen doen via de weg van aansprakelijkheid en dergelijke. Dan hoeven we dat hele onderzoek niet te doen. We kunnen dan ook gewoon met alle campagnes doorgaan en nieuwe opstarten. Volgens mij is dat allemaal, inclusief de weg van de aansprakelijkheid, veel zinvoller voor die bewustwording dan een onderzoek naar een nieuw verbod. Hoe staat de Minister daartegenover?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik hoor de heer Van Helvert zeggen dat we al wetgeving hebben waar je dit onder zou kunnen brengen. Als ik onderzoek doe, is dat ook naar de vraag hoe we dit het handigst kunnen doen. Als er geen aparte wetgeving hoeft te komen, maar dit ergens anders kan worden ondergebracht, vind ik dat ook een goede manier, zeker als zoiets via een campagne extra onder de aandacht kan worden gebracht. Het gaat mij nu even om onze wens dat jongeren, maar eigenlijk alle Nederlanders, zich bewust zijn van het feit dat appen op de fiets gevaarlijk is; dan let je immers niet op het wegverkeer, maar op je telefoon. Het is heel moeilijk om mensen daarvan af te krijgen, omdat we ons allemaal steeds meer met die mobiele telefoon verbonden voelen en bij iedere tril en bel geneigd zijn om hem te pakken. Daarom wil ik op deze manier hiernaar kijken. Hoe goed je dit ook via voorlichting kunt aanpakken, het blijft complex om mensen van het apparaat af te laten blijven. Voor mij staat de vorm open. Ik ben bereid om ook andere wegen te bekijken.

Nu de campagne, want we moeten natuurlijk niet alleen dit doen. Die campagne voor jongeren is heel belangrijk. Een aantal leden heeft gevraagd of ik die niet wilde uitbreiden. Laat ik beginnen met te zeggen dat ik dat zeker wil. Wel vind ik het belangrijk om voor die doelgroep de juiste vorm te vinden. Zo'n Bob-campagne is heel succesvol geweest, maar die was wel gericht op een breder publiek en een breder publiek kun je goed bereiken via billboards langs de weg en reclames op tv. Hierbij gaat het om jongeren van 12 tot en met 21 jaar. Zij maken vooral gebruik van social media. Dat geldt trouwens ook voor de «jongeren» die ik hier nu met hun smartphones zie spelen: de heren Visser en Madlener. Jongeren worden op een andere manier geactiveerd en tot verandering gemotiveerd. Ze hebben prikkels via social media nodig. Het kan daarbij gaan om vlogs, BN'ers die daar iets over vertellen, online bannering en allerlei varianten. We waren daar met de fietsapp al mee begonnen, maar in het komende jaar zullen we meer uitrollen om jongeren ook langs die weg te kunnen bereiken. Ik werk daarom graag mee aan zo'n campagne. Vandaag kreeg ik bijvoorbeeld het aanbod om ideeën uit de praktijk mee te nemen in wat we nu op het ministerie doen. Daar ben ik blij mee. Tot slot moet de fysieke fietsinfrastructuur natuurlijk goed zijn. Je kunt namelijk nog zo veel verbieden en met campagnes willen doen, maar in Nederland moet je natuurlijk gewoon een goede fietsinfrastructuur hebben. Daarvoor hebben we al nauw samengewerkt met de decentrale overheden, bijvoorbeeld door hen fietsveiligheidsplannen te laten opstellen. We zijn in het wegbeheerdersoverleg voortdurend op zoek naar maatregelen. Ik ondersteun gemeenten ook met concrete handvatten, zoals fietspaaltjes, gladheidsbestrijding, belijning en het aanpassen van bermen, en ik zal dat blijven doen. Er komen ook handvatten voor fietsstroken, voor fietsstraten en voor veilig wachten bij verkeerslichten. Het is bekend dat iedere bestuurslaag zijn eigen verantwoordelijkheid heeft. De gemeenten en provincies mogen zelf afwegen wat zij oppakken en op welke termijn, maar hiervan wordt in ieder geval goed gebruikgemaakt. Ik wil het hierbij laten voor wat de fiets betreft. Ik zal later terugkomen op de diverse vragen over de speed pedelec.

Ook bij de scootmobielen en gemotoriseerde invalidevoertuigen zien we een stijging van het aantal verkeersdoden. Onder anderen de heer Van Helvert vroeg hiernaar. Dergelijke gevallen vind ik altijd extra tragisch. Het gaat daarbij om groepen die heel moeilijk kunnen uitwijken. Als zij het slachtoffer van een verkeersongeval worden omdat ze over het hoofd zijn gezien of omdat ze met hun scootmobiel moeilijk wendbaar waren, is dat heel problematisch. In 2015 ging het om 41 slachtoffers. Alle slachtoffers waren boven de 60 jaar. In 2011 is er onderzoek gedaan naar de productveiligheid van scootmobielen. Het bleek heel complex om een relatie te leggen tussen ongevallen en technische eigenschappen. We zien nu wel een aantal specifieke problemen: kantelongevallen, ongevallen met gas geven en remmen, ongevallen waarbij zien en gezien worden een rol speelde en de categorie «overige» zoals taxivoer. De SWOV heeft subsidie gekregen voor een dieptestudie naar de scootmobielongevallen. Ik denk dat ik nu door de vragen over ongevallen, cijfers en maatregelen per mobiliteit heen ben, dus ik ga naar de diverse andere vragen. De heer Smaling vroeg om een reactie op een promotieonderzoek. Hij zei dat er ook andere oplossingen zijn voor files. Ik ben mij daar erg van bewust. Er zijn al de Beter Benuttenprogramma's en Smart Mobility. Ik kan nu wel aan iedereen toezeggen dat ik op individuele stukken of promotieonderzoeken ga reageren, maar ik heb liever dat ik daarover bij het AO MIRT word bevraagd, zodat ik daar in bredere zin op kan antwoorden.

De heer Smaling vroeg verder of het niet tijd is voor een hernieuwd Road Assessment. Rijkswaterstaat heeft inmiddels geconstateerd dat 98% van het hoofdwegennet nu aan de EuroRAP-norm voldoet. Ik vind dat de nieuwe EuroRAP-norm, die nu in de maak is, niet goed genoeg is om alle wegen daarmee te analyseren en te checken. Ik heb al eerder aan de

Kamer geschreven dat RWS een eigen methodiek aan het maken is: een op risico's gebaseerde veiligheidsindicator. Die geeft veel betere handvatten voor maatregelen.

De heer Smaling vroeg of ik kan zorgen voor voorzieningen bij Fastned-laadpunten. Dat is een complexe vraag, want de toenmalige benzinepompen hebben destijds allemaal kunnen meedoen aan een aanbesteding en hebben zodoende plekken kunnen winnen om zowel brandstof, eetwaren als de andere voorzieningen rond een tankstation te leveren. Die aanbestedingen zijn eens in de zoveel tijd. Na 2024 worden er weer nieuwe vergunningen verleend. In de tussentijd vroeg Fastned of zij dan terecht mogen op de terreinen van Rijkswaterstaat, die aanpalende terreinen, dus de parkeerterreinen. Rijkswaterstaat vond dat prima en zei: gaan jullie dan op de parkeerterreinen beginnen met de aanleg van oplaadpunten voor elektrische auto's. Toen is gevraagd of men daar dan ook direct eten bij kon verstrekken, en daarop is gezegd: de vergunningen daarvoor hebben we allemaal al verkocht en verleend aan de brandstofleveranciers; u komt er nu tussendoor bij op dit terrein. Vanaf 2024 worden weer nieuwe vergunningen verleend en dan moet iedereen maar weer mee gaan dingen en kijken wie een en ander daarna gaat leveren. Anders teer je natuurlijk in op de businesscase van een ander, die daarop geboden heeft. Dat is een beetje hoe het zit, zwart-wit.

De heer **Smaling** (SP):

Mijn indruk is toch dat Fastned van Rijkswaterstaat aanvankelijk de concessie heeft gekregen voor snellaadstations. Die werden aangemerkt als basisvoorziening, met het recht om ook aanvullende voorzieningen zoals winkels en toiletten te realiseren en te exploiteren. Dat is in 2013 door Rijkswaterstaat ingetrokken. Dat is het punt. Er is een tijd geleden een motie aangenomen dat we in hoog tempo naar full electric moeten. Het zou in de geest van die motie zijn om nu de vestiging, op een enigszins comfortabele manier, van extra laadstations niet tegen te werken. Het feit dat Rijkswaterstaat in dezen van gedachten is veranderd, is juist mijn punt. Daar wil ik graag een reactie op.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik ken deze discussie. Rijkswaterstaat zegt niet van gedachten te zijn veranderd en daar helder over geweest te zijn in het verleden, terwijl Fastned zegt dat RWS daar wel over van gedachten is veranderd. Dat is al een tijdje een welles-nietesdiscussie. Wat wij belangrijk vonden, was om in ieder geval die laadpunten mogelijk te maken. Daar heeft Rijkswaterstaat goed aan meegewerkt door dat te doen op hun eigen terreinen. Voor de toekomst zeggen we ook: als er weer vergunningen verleend worden, kan iedereen daaraan meedoen. Dan zal blijken of Fastned voortaan de fourageerpunten gaat exploiteren of iemand anders, maar in de tussentijd kun je daar niet op inbreken. Dat is de discussie zoals ik die ken.

De heer **Smaling** (SP):

Dit is zo'n bureaucratisch antwoord van de Minister! Dat is gewoon jammer. We hebben een klimaatakkoord om te zetten in maatregelen. We hebben een energieakkoord. Op het gebied van transport moeten er heel grote stappen worden gezet. Er is ook heel veel winst te behalen. Volgens een snelle eerste check van ECN en PBL is het laaghangend fruit in dezen, in termen van CO₂-winst, het sluiten van de kolencentrales en anders mobiel zijn. Straks krijg je een beetje oorlogje tussen de benzinestations en die laadstations, terwijl je de mensen die daar rijden, juist over die psychologische barrière heen moet helpen, want die denken: elektrisch rijden is leuk, maar ik sta straks een kwartier te wachten en als ik naar de wc moet, ben ik zeiknat nog voordat ik bij de wc ben gearriveerd. Dat is een beetje de afstand tussen het oplaadpunt en die plee.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik wil hier heel nadrukkelijk zeggen dat wij er juist voor zorgen dat die laadpunten er kunnen komen. Dus de energieproblematiek wordt opgelost, alleen kun je je broodje kroket niet bij dat laadpunt krijgen, maar wel 50 m verderop. Ze zitten namelijk meestal heel dicht op de locaties van de pompen. De reden dat het zo is, is dat voordat die laadpunten er waren, aan een aantal partijen concessies zijn verleend. Die partijen hebben daarop ingetekend, ze hebben daarop geconcentreerd en wij zeggen: zolang die concessies gelden, kun je je broodje daar niet gaan kopen. Over een tijdje, in 2024, worden er nieuwe vergunningen uitgegeven en kunnen ze net zo hard meedoen in de strijd daarom. Tot die tijd kunnen ze het energieprobleem oplossen, maar dan zonder broodje kroket.

De voorzitter:

Ik vraag de Minister om haar beantwoording in hoog tempo te vervolgen, want ik zou het liefst om 17.45 uur met de tweede termijn beginnen. Ik hoor haar zeggen dat dat gaat lukken. Dan is er niets aan de hand.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ga gewoon heel snel antwoorden. Over het alcoholslotprogramma heeft collega Van der Steur al veel gezegd. De vraag is wat er gebeurt met de huidige deelnemers. Ik ben met collega Van der Steur van mening dat het jammer is dat het geen doorgang kan vinden en dat het niet meer opgelegd kan worden. In het belang van de verkeersveiligheid wil ik in ieder geval zo lang mogelijk doorgaan met degenen die al deelnemer waren in het programma. Dat betekent dat ik daarop nu geen ander beleid aan het inzetten ben.

Wat ga ik doen in het bestuursrecht, nu het ASP niet meer opgelegd kan worden? Dat was een vraag van mevrouw Belhaj. Ik heb de situatie van voor de introductie van het ASP hersteld. Ik heb dat gedaan zodra bekend werd dat het CBR van de hoogste rechters geen ASP meer mocht opleggen. De mensen krijgen nu een cursus opgelegd en recidivisten krijgen een geschiktheidsonderzoek. We kijken ook nog naar promillages en of we bijvoorbeeld het geschiktheidsonderzoek naar beneden moeten bijstellen. Ik onderzoek een goede ondergrens, waarmee je de verkeersveiligheidsrisico's kleiner maakt, maar waarbij overtreders niet gemakkelijk goedgekeurd kunnen worden. Ik houd het kort, aangezien de Minister van V en J daar ook al veel over gezegd heeft.

De heer Hoogland heeft gevraagd naar de verplichtende ISA, de Informerende Snelheidsassistent die waarschuwt bij het overschrijden van een snelheidslimiet. Ik vind het een interessant systeem, maar een harde ISA, waarbij je de auto dus echt begrenst als die een bepaalde snelheid overtreedt, moet je echt op Europees niveau regelen. Dat kun je niet individueel doen. Daar zitten ook nog wat kanttekeningen aan. Ik noem fraudegevoeligheid. Maar een waarschuwingssysteem vind ik zeker een interessante ontwikkeling.

De heer Hoogland heeft zijn zorg en onvrede geuit over de aanpak van snorfietsen of scooters. Hij zei dat er vier punten zijn aangedragen, maar dat ik die allemaal heb afgewezen. Hij vroeg wat ik nu ga doen. Ik heb toen natuurlijk ook inhoudelijk met hem gediscussieerd over de redenen waarom die vier punten die hij had aangedragen, ons niet de juiste maatregelen leken om het probleem op te lossen. Denk er bijvoorbeeld aan dat het gewoon is toegestaan om wijzigingen aan je voertuig aan te brengen. Je mag je bestelbus ombouwen tot een camper. Je mag je snorfiets ombouwen tot een bromfiets. Formeel is opvoeren helemaal geen strafbaar feit. Het is echter wel strafbaar om je vervolgens met je opgevoerde snorfiets op de weg te begeven. Je moet eerst naar de RDW om hem te laten goedkeuren, dan moet de RDW verklaren dat het een bromfiets is en hem in een register opnemen enzovoort enzovoort. Ik snap

ook wel de absurditeit ervan. Opvoeren mag wel en is niet strafbaar, maar het is wel strafbaar zodra je ermee de weg op komt. Ik zeg de Kamer toe dat ik samen met de RAI Vereniging en BOVAG nogmaals zal bezien welke maatregelen we kunnen nemen. Ik weet nog niet of ik twee, vier of acht maatregelen terugkoppel naar de Kamer, maar ik zal terugkoppelen hoe ik denk dat wij dat het beste kunnen doen. Ik vind het belangrijk om te blijven zoeken naar mogelijkheden en ik ben het ook eens met de heer Hoogland dat het heel veel irritatie en onveilige situaties veroorzaakt. Wij hebben al veel gedaan en de Kamer weet wat we allemaal al gedaan hebben, maar hoe we nu weer een stap verder komen, blijft een complexe vraag. Ik kom daar bij de Kamer op terug en zal onze maatregelen opsturen.

De heer Hoogland heeft mij gevraagd om te bevestigen dat scooters niet voldoen aan de milieueisen. Dat punt zal worden meegenomen door de Staatssecretaris in de antwoorden op de vragen van de commissie naar aanleiding van het artikel in het NRC Handelsblad. Daarin worden ook de nieuwe metingen meegenomen. TNO heeft onderzoek gedaan naar de milieueisen voor scooters en de Kamer wordt hierover nog voor de zomer geïnformeerd.

De heer Hoogland stelde ook een vraag over het verbod op het verwijderen van roetfilters. In de motie-Hoogland/Van Tongeren heeft de Kamer verzocht om zo spoedig mogelijk over te gaan tot het verbieden van het verwijderen van die roetfilters, en de afgelopen maanden heeft de Staatssecretaris hiervoor een aanpak uitgewerkt. De RDW voert nu een uitvoeringstoets uit en voor de zomer zal de Staatssecretaris van I en M de Kamer hierover informeren.

De heer Smaling merkt op dat de «altijd geslaagd»-rijschool nog steeds bestaat en ook andere leden zijn kritisch over de rij scholen en de verbeteringen op dat gebied. De complexiteit is dat wij geen eisen stellen aan rij scholen, maar aan instructeurs, omdat zij degenen zijn die uiteindelijk zorgen voor goede rijlessen. Dat vinden we natuurlijk het belangrijkste: de eisen moeten gesteld worden aan degene bij wie je rijles hebt en met wie je in interactie bent als je rijles hebt. Het CBR zoekt samen met de branche naar alle mogelijkheden om frauderende rij scholen aan te pakken. Ik heb de Kamer onlangs nog uitgebreid geïnformeerd over de manieren waarop we dat doen.

De voorzitter:

De heer Smaling heeft nog een interruptie. Kort alstublieft.

De heer Smaling (SP):

Wij worden wel geïnformeerd en zo, maar het schiet gewoon voor geen meter op. Het loopt niet in die sector. Er zijn heel veel bonafide rij schoolhouders die het nauwelijks nog leuk vinden om hun beroep uit te oefenen. Als ik nu zie hoe mijn vragen worden beantwoord, dan denk ik dat de Minister dit probleem gewoon niet serieus neemt. Die denkt: bekijk het maar met je rij school. Ik vind die beantwoording onvoldoende. Het begin van de verkeersveiligheid zit bij de kwaliteit van de rij school. Wanneer is het moment dat we deze sector op orde krijgen? Anders zitten we hier de volgende keer weer hetzelfde debat te voeren.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Daarover verschillen we van mening, want voor mij zit het begin van de verkeersveiligheid bij de kwaliteit van degene die les geeft, dus de instructeur, en niet bij de school zelf. Instructeurs moeten bij ons aan strenge eisen voldoen, zo streng dat de Kamer mij soms op het matje roept en me vraagt of ik het die mensen niet allemaal te moeilijk maak met alle eisen die ten aanzien van herscholing en dergelijke voor hen gelden. En ja, daarbinnen heb je altijd een groep zitten die probeert er een slaatje uit te slaan. Dat doen ze vooral in hun communicatie met poten-

tiële leerlingen, door dingen te beloven als: als u bij ons komt, krijgt u het rijbewijs gratis mee of kunnen wij u van tevoren alle vragen al vertellen. Ik heb al vele malen inhoudelijk tegenover de Kamer gezegd dat veel van die verhalen niet waar zijn. Sommige rijsschoolhouders beloven dat wel, maar ze kunnen het helemaal niet waarmaken, omdat ze niet beschikken over de testvragen, omdat wij verschillende tests hebben of omdat het lukt om ze er op tijd uit te halen. Het blijft voor mij van belang dat degene die les geeft, degene is waar we bovenop zitten, en niet de vorm waarin het plaatsvindt.

De heer **Smaling** (SP):

Ja, maar het imago van de rijsscholensector is nu een of andere idioot die op een filmpje het CBR belachelijk staat te maken, bona fide rijsschoolhouders die slecht hun brood kunnen verdienen en die moeten concurreren tegen rijsschoolhouders die ook nog spookrijsscholen erop nahouden en beloven dat je van tevoren de route van je examen kunt krijgen. En dan krijg ik daarop het antwoord dat het daar niet om gaat, want het gaat erom, goed om te gaan met de verkeerssituatie. Natuurlijk is dat zo, maar het imago van de hele sector is nu naar de knoppen en dan krijg ik daarop als antwoord: ja, maar ik ga niet ingrijpen in het mkb. Het mkb? We hebben het hier over één specifieke sector en er kan ingegrepen worden en dat gebeurt gewoon niet! Ik zie niet waar die verbetering vandaan moet komen als ik steeds dit soort antwoorden krijg.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dat was een constatering. De Minister vervolgt haar betoog. Wellicht wil zij een korte reactie geven?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Heel kort: ik ben het eens met de heer Smaling dat dit slecht is voor het imago van de sector en dat het naar is voor de partijen die heel goed werk verrichten. De heer Smaling zegt dat wij kunnen ingrijpen, maar dat kunnen wij niet, omdat we namelijk geen eisen stellen aan rijsscholen, maar aan rijinstructeurs. Ik ben het er inhoudelijk wel mee eens dat we het op die manier doen. Wat we wel kunnen, is elke keer via de branche kijken hoe we de goeden kunnen versterken en hoe we de slechten eruit krijgen. Dat is het antwoord dat ik de heer Smaling geef. Ik vervolg mijn betoog.

De **voorzitter**:

Ik ga even een vraag stellen aan de commissie. Willen wij vandaag een tweede termijn, ja of nee? Als we dat willen, zijn er twee mogelijkheden. Of we moeten nu zeggen: we gaan nu de tweede termijn doen en ontvangen de rest van de antwoorden schriftelijk. Dat kan. Of we gaan nog even door en doen die tweede termijn in vijf minuten. Ik weet niet of dat reëel is. Ik kijk even naar de commissie. Het is mij om het even.

De heer **Houwers** (Houwers):

Mevrouw Van Tongeren zei net dat we ons aan onze eigen regels moeten houden. Ik denk ook dat wij dat moeten doen. Ik denk dat we ook de Minister recht doen als wij nog even luisteren naar haar korte antwoorden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik zou graag die tweede termijn willen zoals afgesproken. Mijn voorstel is om de paar overgebleven vragen schriftelijk te beantwoorden, als dat de Minister niet heel veel extra werk bezorgt. Dan krijgt iedereen een minuut spreektijd in tweede termijn en zijn we op tijd klaar.

De **voorzitter**:

Ik zie dat andere leden ja knikken. Ik neem aan dat het verzoek van mevrouw Van Tongeren geldt.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Hoeveel beantwoording ligt er nog?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb nog vragen over big brother in de truckcabine, de speed pedelec, de boa-taak van RWS en smart mobility. Dat kan heel snel.

De **voorzitter**:
Ik hoor de Minister zeggen dat het snel kan. Dan gaan we dat snel proberen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Big brother in de cabine. Voor zover wij het kunnen overzien, gaat TVM zorgvuldig om met privacyaspecten en laat daar ook een impactanalyse over opstellen. TVM kijkt of de pilot volgens de wet- en regelgeving is ingericht. Zo komt er bijvoorbeeld een toets bij het College bescherming persoonsgegevens.
Ik hoor dat er in deze commissie voor- en tegenstanders zijn van de speed pedelec. Belangrijk is dat gemotoriseerde tweewielers zoals de speed pedelec zijn voorzien van een uniek voertuigidentificatienummer (VIN), dus als je toch harder gaat rijden dan de toegestane 25 km/uur, dan ga je buiten je boekje en kun je daarom aangehouden worden. De fietshelm daarvoor is in ontwikkeling. Dat wordt niet de grote brommerhelm, zoals de discussie steeds was, maar een light versie. Ik heb er een bij me, maar gezien de tijd zal ik hem niet laten zien. We kijken ook hoe dit het beste ingepast kan worden in de gemeentelijke infrastructuur. Dat was een vraag van mevrouw Visser. We zijn samen met RWS en het Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur CROW aan het bekijken hoe we dat het beste kunnen doen. Er zullen ook wel meer nieuwe vormen van verkeer komen, dus we gaan dat verder uitwerken. Dat wilde ik heel kort even zeggen over de speed pedelec. Daar is heel veel over te zeggen, maar ik verkort het nu even.
De heer Smaling vroeg of de boa-taken van RWS kunnen worden uitgebreid, zodat de weginspecteur wat meer kan doen. In Rotterdam zijn ze daar al een proef mee aan het doen. Er wordt met V en J en RWS bekeken of die proef uitgebreid kan worden naar andere regio's. Bevoegdheden op het gebied van de snelheidshandhaving liggen misschien minder voor de hand, omdat dit ten koste zou gaan van de primaire taak van de weginspecteur, maar andere zaken – ik noem de roodkruisnegatie – kan misschien wel.
Tot slot wilde ik nog een uitgebreid betoog houden over smart mobility. Mevrouw Belhaj had mij gevraagd wat ik daar allemaal mee ging doen. Dat vind ik een van de allerleukste onderwerpen, maar laat ik ook dat maar even kort houden en verwijzen naar de declaratie van Amsterdam die we net met de Europese ministers hebben getekend en het feit dat ik voor de maatschappij heel veel voordelen zie van smart mobility, ongeacht of het gaat om minder brandstofgebruik, minder ongevallen of betere capaciteit.
Als allerlaatste wil ik nog zeggen dat ik ten aanzien van de speed pedelec van de Kamer geen onomkeerbare stappen mocht zetten. We hebben het er nu maar heel erg kort over, maar ik hoor graag nog of het voorstel na dit debat wel door kan gaan naar de Raad van State, want dat is voor mij wel van belang.

De **voorzitter**:
Met een klein eindvraagje eindigt de termijn van de Minister. Wij hebben voor de tweede termijn 30 seconden per persoon.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Voorzitter. Ik dank de Minister voor haar antwoorden. Een zaak is niet opgelost. Op dit moment registreren we inderdaad 90% van de dodelijke verkeersongelukken, maar voor alle andere verkeersongelukken blijft de registratiegraad heel erg laag. D66 vindt net zoals veel organisaties van slachtoffers en familie dan wel vrienden van slachtoffers dat volstrekt duidelijk moet zijn waar iets gebeurt en waarom het is gebeurd. Men moet dat ook kunnen zien. Daarom zal ik daarover in een VAO een volstrekt heldere motie indienen, zodat er geen misverstanden meer kunnen bestaan over de vraag welke informatie mensen nodig hebben, zodat we kunnen spreken van goed beleid.

De **voorzitter**:

Dank u zeer. Dat was de aankondiging van een VAO en staat genoteerd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik begrijp nog steeds niet waarom de Minister die 130 km/uur niet wil heroverwegen. Het geeft een vermijdbaar extra risico, dat is zij met mij eens, en er is geen maatschappelijke noodzaak toe. Dat verhaal over fietsen heeft natuurlijk niets te maken met 130 km/uur, dat moeten we sowieso doen.

Dan zou ik willen weten waarom er geen borden zijn langs de snelwegen en de rijkswegen voor die elektrische laadplekken. Er staat van alles op, biogas enzovoorts, maar niet je elektrische laadplek.

Wij hadden het over appen in de auto, maar hoe zit het met die grote inbouwschermen waarop je met een touchscreen ook van alles kunt tijdens het rijden? Dat is naar mijn eigen ervaring minstens net zo afleidend als de mobiele telefoon.

Tot slot herinner ik aan de auto te gast in de 30 km-zone en wil ik de Minister bedanken voor het roetfilterantwoord.

De heer **Houwers** (Houwers):

Voorzitter. Heel kort. Allereerst dank voor de antwoorden. Ik zou het erg op prijs stellen als de VNG toch weer bereid zou zijn om in overleg te gaan, want ik denk dat een belangrijke verkeersveiligheidszaak ook bij de gemeenten ligt.

De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Ik vind het een beetje lui dat de Minister dat krantenartikel niet wil bespreken. Ze heeft zo veel ambtenaren en het is ook wel leuk om zo'n proefschrift te lezen, dus graag hoor ik daar toch nog een andere reactie op. Nog even over de road assessment: naar mijn informatie is die EuroRAP-methode een internationaal erkende wetenschappelijk onderbouwde systematiek, die vaak is gebruikt voor het rijks- en het provinciale wegennet. Het verbaast mij dus dat de Minister nu overstapt naar een systematiek die Rijkswaterstaat zelf gaat ontwikkelen, terwijl er dus iets ligt wat blijkbaar goed functioneert, en dat is medegetekend door de ANWB.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Voorzitter. Ik kies ervoor om nog even in te gaan op de registratie van data. De Minister hield ons voor dat die registratie best goed gebeurt, terwijl zij gisteren in de beantwoording van mijn vragen over de toedracht van de vele ongelukken op de A2 in Limburg, bij Echt-Susteren en Sittard-Geleen zei: ik heb geen idee waarom daar zo veel ongelukken gebeuren. Dat geeft dus aan dat de toedracht niet helder is. Dan kun je ook niet zeggen of het komt doordat iemand zat te bellen of te appen achter het stuur, door vermoeide truckers uit bijvoorbeeld Oost-Europa of door de snelheidsverandering op de aansluiting met de A73. Dat soort dingen moeten wij weten en de Minister geeft aan dat zij dat helemaal

niet weet, terwijl zij hier verder wel het verhaal houdt dat wij het redelijk goed doen. Hoe zit het nu? Kunnen we de toedracht van ongelukken nu fatsoenlijk inlezen en kunnen we daar ook wat mee? Ook op dat punt vraag ik mij af ...

De voorzitter:

Mijnheer Van Helvert, u hebt al twee keer de toegestane tijd verbruikt, dus dat is een minuut.

De heer Van Helvert (CDA):

Dank voor de coulance.

De heer Madlener (PVV):

Voorzitter. Ik sluit mij aan bij de vorige spreker. Ik heb ook behoefte aan betere informatie, maar ga nu kijken of die inderdaad te vinden is. Ik vind het lastig tot nu toe, maar de Minister zegt dat het er allemaal wel is. Anders wachten we het VAO af, dan komt er vast een motie op dat punt. De helmplicht voor de speed pedelec: dat is gewoon een elektrische fiets die iets harder rijdt. Ik vind het een vreemd onderscheid. Straks kunnen we softwarematig allemaal zelf onze elektrische fiets iets opvoeren. Het is totaal niet te handhaven, dus wij beginnen hier aan een traject dat een hoop ellende gaat veroorzaken.

Als laatste moeten al die kleine boetes aangepakt worden die niet leiden tot verkeersveiligheid en de Minister is daartoe kennelijk niet bereid, want ze is daar niet op ingegaan.

Mevrouw Visser (VVD):

Voorzitter. Even een kort punt van de orde. De Minister zei afsluitend dat ze op het onderwerp van de speed pedelec een uitspraak van de Kamer nodig had. Ik heb eerlijk gezegd het gevoel dat dit wel een nader debat verdient. Straks hebben we in het VAO maar twee minuten spreektijd en gaat de voorzitter daar ons ook weer vragen om heel snel te zijn. Misschien kan de Minister ons een brief sturen over de speed pedelec, dat is eigenlijk mijn vraag. Dan kunnen we op basis daarvan beoordelen wat het betekent, hoe en wat. Daar is echt even wat nadere aandacht voor nodig.

Ik heb nog twee kleine punten.

De voorzitter:

Even een opmerking van mijn zijde, die ook niet van uw spreektijd afgaat, mevrouw Visser. We kunnen dat straks bespreken, maar ik zeg het nu, dan kunt u er allemaal vast over nadenken. Mijn voorstel is om de Minister de vragen in tweede termijn schriftelijk te laten beantwoorden. Dan heeft iedereen rustig de tijd om die antwoorden tot zich te nemen. Vervolgens wordt er een VAO ingepland met mevrouw Belhaj als eerste spreker. We kunnen het daar straks over hebben. Vervolgt u eerst uw tweede termijn, mevrouw Visser.

Mevrouw Visser (VVD):

Wellicht kan de Minister dan ook iets zeggen over de kwaliteit van de keuringen, met name van ouderen die weer op moeten voor een nieuw rijbewijs. Er zijn wat geluiden dat dit niet helemaal zinvol is. Een punt vind ik ook de vraag hoe we nu überhaupt verdergaan. De Minister zei in de beantwoording dat er veel dingen gebeuren. Het lijkt mij goed als de Minister nog eens uitsprekt wat in de komende periode gaat gebeuren in het kader van die proactieve handhaving en verkenning, of het nu gaat om de registratie, de infrastructuur, de handhaving, met die gemeenten, met de provincies, met de ziekenhuizen, met de politie en met iedereen die erbij betrokken wil worden. Het lijkt mij goed om daar in een brief iets meer duiding aan te geven.

De voorzitter:

Dank u zeer. Dan is mijn voorstel om nu de toezeggingen door te nemen. Bij twee toezeggingen moet nog een termijn genoemd worden. Vervolgens stel ik voor om te concluderen dat de beantwoording van deze tweede termijn het beste schriftelijk kan gebeuren en om een VAO in te plannen. Ik zie niemand bezwaar maken. Dan doen we dat zo.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zal ook geen bezwaar maken en de gestelde vragen schriftelijk beantwoorden. Dat is jammer, want over zo'n onderwerp wil je ook graag met elkaar in debat, maar de Kamer heeft mij ook gevraagd om op dit moment in de plenaire zaal te staan over een ander onderwerp.

De voorzitter:

Zo is het, en dat geldt ook voor een aantal van de hier aanwezige leden. Ik vraag nog heel even uw aller aandacht voor de toezeggingen.

- De Minister zal een onderzoek instellen naar een eventueel verbod op het gebruik van de mobiele telefoon op de fiets. Daar willen we graag een termijn bij horen.
- De Minister komt terug op eventuele maatregelen tegen het opvoeren van scooters. Ook hiervoor horen we graag nog een termijn.
- Voor de zomer reageert de Staatssecretaris op het NRC-artikel over de uitstoot van scooters.

Ik dank de aanwezige Kamerleden voor hun inbreng, ik dank de Minister voor de beantwoording en ik dank ook haar ondersteuning.

Sluiting 18.02 uur.