

Vergaderjaar 2017–2018

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 604

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 6 april 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 13 maart 2018 overleg gevoerd met de heer Grapperhaus, Minister van Justitie en Veiligheid, en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 december 2017 inzake evaluatie crisisbeheersing Merwedeburg (Kamerstuk 34 775 XII, nr. 56);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 december 2017 inzake resultaten vervolgonderzoeken tunneldoseren (Kamerstuk 29 296, nr. 32);**
- **de brief van de Minister van Justitie en Veiligheid d.d. 12 december 2017 inzake beantwoording vragen commissie inzake kabinetsreactie IBO-verkeershandhaving en stand van zaken moties verkeersveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 574);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 december 2017 inzake wegverkeer (verzamelbrief) (Kamerstuk 29 398, nr. 575);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 december 2017 inzake verkeersveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 573);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 januari 2018 inzake verjongen, vernieuwen, verduurzamen van de bestaande infrastructuur (Kamerstuk 29 385, nr. 95);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 januari 2018 inzake handhaving op verblijf van de normale wekelijkse rust in het voertuig naar aanleiding van uitspraak Europese Hof van Justitie (Kamerstuk 34 734, nr. 20);**
- **de brief van de Minister van Justitie en Veiligheid d.d. 5 februari 2018 inzake capaciteit van het Nederlands Forensisch Instituut (NFI) voor de aanpak van drugs in het verkeer (Kamerstuk 29 628, nr. 756);**
- **de brief van de Minister van Justitie en Veiligheid d.d. 7 februari 2018 inzake inningspercentages bij verkeersovertredingen van buitenlandse kentekenhouders, Cross Border Enforcement (Kamerstuk 29 398, nr. 577);**

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 maart 2018 inzake overleg transport- en logistieke sector over maatregelen weeralarm (Kamerstuk 29 398, nr. 587);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 maart 2018 inzake stappenplan vrachtwagenheffing (Kamerstuk 31 305, nr. 239);**
- **de brief van de Minister van Justitie en Veiligheid d.d. 7 maart 2018 inzake aanpak rijden onder invloed van alcohol (Kamerstuk 29 398, nr. 588).**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Van Oosten
Griffier: Israel

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Bisschop, Van Brenk, Remco Dijkstra, Laçin, Von Martels, Van Oosten, Sienot en Van Tongeren,

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

Aanvang 16.03 uur.

De voorzitter:

Collega's, welkom bij dit algemeen overleg Wegverkeer en verkeersveiligheid. Aanwezig zijn twee gasten in het bijzonder: de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Justitie en Veiligheid. U heeft met elkaar een maximale spreektijd van vier minuten afgesproken. Ik ga daar echt strak op zijn, want er zijn ontzettend veel punten op de agenda gezet. En bovendien zijn er vanavond ook nog andere debatten waarbij in ieder geval de Minister van Justitie en Veiligheid aanwezig wordt geacht te zijn. Dat geldt overigens ook voor uw interim-voorzitter, mijzelf. Twee collega's, Remco Dijkstra en Van Brenk, hebben aangegeven iets later aan te schuiven. Mevrouw Van Tongeren heeft aangegeven tussentijds even weg te moeten in verband met een andere Kamerverplichting. Maar dat dulden wij. Ik stel voor dat we ons beperken tot twee interrupties. En wilt u alstublieft korte vragen stellen en zeker ook de vervolgvragen kort houden?

Meneer Sienot, u bent aan de beurt.

De heer Sienot (D66):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Gezien de tijd zal ik mijn bijdrage, die van D66, concentreren rond drie sleutelwoorden voor een gezond verkeerssysteem: veilig, schoon en slim.

Allereerst veiligheid, in het bijzonder fietsveiligheid. D66 zet de fiets op één in de stad, want de fiets is een knalgroen alternatief voor de auto.

Maar bijna twee derde van het aantal ernstig verkeersgewonden bestaat nu uit fietsers. Daarom wil D66 dat de veiligheid voor fietsers snel verbetert. De fiets is belangrijk, maar krijgt nog vaak te weinig plek in de stad. We geven nu de helft van de ruimte in steden weg aan auto's. D66 vindt juist dat de fiets in de stad meer ruimte verdient, want de goede oude stadsfiets krijgt steeds meer neefjes en nichtje, in allerlei vormen en maten. De fietsfamilie bestaat inmiddels uit smalle, lichte, brede en zware tweewielers. Gemeenten krijgen via het extra accres en via het speciale fietsbudget uit het regeerakkoord meer geld om te investeren in fietsen. Is de Minister bereid om er bij de VNG op aan te dringen om dit geld, in combinatie met eigen middelen te investeren in een veiliger stadsontwerp voor fietsers?

Voorzitter. Dan het thema «schoon».

De voorzitter:

Even een seconde, meneer Sienot. Mevrouw Van Tongeren heeft een interruptie op het thema «fietsen».

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dat klonk mij als muziek in de oren. Ik zou graag willen weten of D66 dan ook de voorstellen van GroenLinks voor autovrije stadscentra steunt en de voorstellen betreffende minder parkeren bovengronds, waar GroenLinks heel erg voor ijvert. De woorden die D66 gebruikte, klinken mij als muziek in de oren, maar krijgen we ook de bijpassende maatregelen?

De heer **Sienot** (D66):

Gemeenten maken daarin hun eigen afweging, om zo de juiste fietsveiligheid te bevorderen. Je hebt fietsstraten, je hebt het ontvlechten van autoverkeer en fietsverkeer. Je kunt er dus op allerlei manieren invulling aan geven. Of een gemeente uiteindelijk besluit om autoluw of autovrij te worden, wil ik vooral aan die gemeente zelf overlaten.

De **voorzitter**:

Een afrondende vervolgvraag.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Zou D66 dan zijn voor landelijke uniforme regels voor milieuzones met de bijbehorende borden, voor autovrije centra en voor fietsstraten? Dan krijgen we namelijk geen waaier aan verschillende borden en verschillend beleid in alle verschillende steden, maar is er helder en herkenbaar ruimte voor fietsgeoriënteerd beleid in Nederland.

De **voorzitter**:

Tot slot, de heer Sienot.

De heer **Sienot** (D66):

Hoe meer helderheid, hoe beter. Dus alles wat we daaraan kunnen doen, binnen de grenzen van het redelijke, kan op onze warme belangstelling rekenen.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw bijdrage. Complimenten voor de korte en beknopte vraagstelling en beantwoording; dat wil ik toch even gezegd hebben. De heer Sienot.

De heer **Sienot** (D66):

Het thema «schoon». Een belangrijke afspraak uit het regeerakkoord is de introductie van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Daarmee zorgen we voor een gelijk speelveld tussen binnenlands en buitenlands vrachtverkeer. We geven daarmee ook een enorme impuls aan de verduurzaming van het vrachttransport. Vorige week stuurde de Minister ons het stappenplan voor de invoering. Ze gaat nu uit van een start in 2023, terwijl de afspraak uit het regeerakkoord was om dit plan zo spoedig mogelijk in te voeren. D66 wil daarom dat de Minister streeft naar een snellere invoering van de Maut. Natuurlijk moeten we zorgvuldigheid koesteren, maar laten we kijken waar we die kunnen combineren met snelheid. Volgens ons valt er bijvoorbeeld heel veel winst te behalen op het wetgevingsdeel.

D66 vindt deze ambitie zo belangrijk dat we ook alvast een VAO willen aankondigen.

De **voorzitter**:

U stelt het nu zo, maar dat doen we eigenlijk pas in de tweede termijn. Maar goed, maakt u uw bijdrage af, dan inventariseren we later nog even.

De heer **Sienot** (D66):

Dat is goed. Ik dacht: we doen alles lekker snel vanmiddag. We hebben geen seconde te verliezen met de Maut; we moeten die zo snel mogelijk invoeren.

Dan de dieselfraude. Gisteren bleek dat we een kleine 12 miljard aan belastinginkomsten zijn misgelopen door gesjoemel met autotesten. Sinds 1 september mag alleen nog getest worden op basis van echt rijgedrag en niet meer in optimale laboratoria. Maar wat zien we? Vlak voor 1 september was er een piek van alle typen goedkeuringsinstanties in Europa, dus vlak voordat er verplicht getest moest worden met de real

driving emissions. Opmerkelijk! We zouden het heel teleurstellend vinden als deze instanties nog snel afspraken hebben gemaakt met fabrikanten om die strengere test te omzeilen. Kan de Minister aangeven of de RDW ook zo'n piek heeft gekend? En zo ja, kan zij die verklaren?

Nu kom ik bij het derde thema, slimmer transport. Rond Utrecht ligt ongeveer het belangrijkste verkeersknooppunt van Nederland. Door de problemen met de dosering bij de Leidsche Rijntunnel moeten we dat woord «knoop» steeds letterlijker nemen. Wil de Minister bekijken of hiervoor nog andere slimme oplossingen mogelijk zijn, bijvoorbeeld een blussysteem met een lagere snelheid in de spits of het aangeven van maxima op de matrixborden tijdens de spits?

Tot slot de Birò. Kent u die? Dat zijn elektrische brommobielen; geen rijbewijs nodig en overal gratis parkeren, zelfs op de stoep. Het is hierdoor een sta-in-de-weg in Amsterdam en het is bovendien onveilig. Kunnen we dat parkeren op de stoep alleen mogelijk maken voor mensen met een beperking? Wij zijn benieuwd naar de antwoorden van de Minister. Ik dank u voor de aandacht.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Sienot. Laten we afspreken dat ik aan het eind van uw tweede termijn nog even navraag of u nog altijd aanspraak wil maken op een VAO. Dat recht heeft u te allen tijde, maar het idee is natuurlijk dat u nieuwe vragen stelt en dat we dan luisteren naar de Minister. Wellicht overtuigen de antwoorden u ervan dat u geen motie meer hoeft in te dienen, maar het is verder aan u om dat te beoordelen.

De heer Von Martels van het CDA is nu aan de beurt.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. U zei het al: er staan veel onderwerpen op de agenda en ik ga op een aantal andere aspecten in dan de vorige spreker. Hoe gaan we om met de appverslaving in het verkeer? Het is te gevaarlijk; het moet gewoon stoppen. Automobilisten die achter het stuur bellen, appen of op een andere manier hun telefoon gebruiken, kunnen een maximale gevangenisstraf krijgen van twee jaar. Als door het gebruik van de smartphone in de auto ook nog een dodelijk ongeval wordt veroorzaakt, wil de Minister de veroorzaker maximaal zes jaar achter de tralies hebben. Daarbij zal de Minister ook de maximale straf voor rijden onder invloed verhogen en door rood rijden zwaarder bestraffen. De Minister wil dus zwaarder bestraffen. Onze steun heeft hij.

Maar het CDA wil ook een uitgebreide permanente publiekscampagne om het appen tegen te gaan. Wil de Minister zo'n campagne gaan opzetten? De nadruk ligt daarbij op het woord «permanent».

De voorzitter:

Mevrouw Van Tongeren wil interrumperen. U zit precies in een hoek waar ik u slecht zie. Maar dat geeft niet, want ik word gelukkig gesouffleerd. Dit is wel uw tweede interruptie.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik ben natuurlijk ook nog in camouflagebeige. Ten opzichte van de tafels val ik dus niet op. Wat dat appen betreft: telefoongebruik is superverslaving en het is voor mensen heel moeilijk om dat onder controle te houden. Een straf die best een tijdje langer duurt, dempt dat dus heel weinig. Dat zal de Minister van Justitie vast bevestigen. Onderzoek laat zien dat dat slecht werkt. Zou mijn collega met mij niet méér geïnteresseerd zijn in het bekijken van de technische mogelijkheden om appen tijdens het rijden gewoon onmogelijk te maken en in het voeren van overleg met autofabrikanten of zij dit niet gewoon in de auto's kunnen inbouwen? Als je je telefoon aanmeldt, kan je dan dus wel navigeren en muziek streamen, maar kan je niks meer met je toetsenbordje.

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

Mevrouw Van Tongeren zit voor u in een dode hoek. Dat is jammer, maar ik heb dit onderwerp nota bene zelf ingebracht tijdens het vorige AO. Meedenken over een technische oplossing doe ik dus heel graag. Daar kunnen we elkaar volledig in vinden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Als dat de oplossingsrichting zou zijn, is een campagne in de zin van «jongens, doe dat nou niet», terwijl we daarvan weten dat het superverslavend is en bijna niet op te brengen voor mensen, dan niet een beetje zonde van de inspanning? Kunnen we niet beter direct naar de oplossing gaan die echt werkt?

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

Het één sluit het ander niet uit. Wat mij betreft is dit een en-endiscussie en niet een en/of-discussie.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw bijdrage.

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

Dank u wel. Een volgend punt is de aanpak van rijden onder invloed van alcohol. Zeer recent hebben we daarover een brief ontvangen. Het CDA is zeer content met de voorgestane aanpak. De voorstellen die nu door beide Ministers gedaan worden, zijn gericht op een harde aanpak van rijden onder invloed van alcohol, het verhogen van de effectiviteit van de maatregelen, het vereenvoudigen van het stelsel en het versterken van de uitvoering. Dat hadden we hard nodig. Ik ben blij dat dit zo wordt opgepakt.

Wel hebben we moeite met het opheffen van het alcoholslotprogramma.

Het CDA is daar altijd een groot voorstander van geweest. We zijn weliswaar blij met het alternatief dat nu geboden wordt, want als het alcoholslot en de recidiveregeling niet meer gebruikt kunnen worden, moet er wel een alternatief komen. De maatregelen die de Ministers nu voorstellen, betreffen het verhogen van het strafmaximum voor rijden onder invloed van alcohol, het verlagen van de grens van het onderzoek naar de geschiktheid waardoor het rijbewijs van meer bestuurders ongeldig wordt verklaard, en het inzetten van de alcoholmeter. Over die alcoholmeter is het CDA wel hoopvol, maar we zullen het allemaal nog wel moeten zien. We begrijpen dat er nu tot eind 2018 een proef loopt. We zullen dus nog even geduld moeten hebben.

Het alcoholverbod en daaraan gekoppeld de alcoholmeter zullen als een zwaardere straf worden ervaren dan het alcoholslot. Dat is prima. Bij een alcoholverbod mag de betrokken bestuurder immers gedurende een bepaalde periode helemaal geen alcohol meer drinken. De vragen die we hebben, zijn de volgende. Kunnen we medio 2018 een tussenbalans krijgen van de alcoholmeterpilot? Kan de Minister aangeven aan hoeveel mensen het alcoholslot uiteindelijk is opgelegd en hoeveel slachtoffers er met het alcoholslot zijn voorkomen? De SWOV had het over besparingen van vijf à zes doden per jaar en maakt zich zorgen over de vraag of dat in de nieuwe situatie haalbaar is. Graag horen we van de Minister hoe hij daartegen aankijkt.

De SWOV heeft in 2016 een rapport geschreven over zware alcoholovertridders. Deze groep veroorzaakt ongeveer twee derde van alle ernstige alcoholongevallen. In het rapport wordt geconcludeerd dat juist bij deze groep traditionele maatregelen zoals boetes en de ontzegging van de rijbevoegdheid geen of nauwelijks effect lijken te hebben. Ten minste 45% van zware alcoholovertridders is hardnekkig in het overtredingsgedrag en blijft ook na aanhouding door de politie rijden met te veel alcohol op. Wat gaat de Minister met name aan deze groep doen?

Een volgend punt betreft fietsers en ernstig verkeersgewonden. De veiligheid van fietsers gaat achteruit. Er vallen steeds meer ernstig gewonden. Daar komt bij dat de registratie gebrekkig is. We kunnen alleen maar op basis van ziekenhuisdata inschatten of mensen wel op de fiets zaten, en de informatie over de ongevalslocatie ontbreekt. Wil de Minister zich inzetten voor een betere registratie?

Ik kom te spreken over ICT-data in auto's. Rondom de ICT-data die in auto's zit, zijn bewegingen zichtbaar. Er is in Europees verband aandacht voor gevraagd, want er is bijvoorbeeld standaardisatie nodig. Ook privacy speelt een rol. Maar één aspect is onderbelicht gebleven: dat bij ongelukken voor de waarheidsbevinding nu al gebruik kan worden gemaakt van de objectieve informatie die beschikbaar is in de event data recorders van de betrokken auto's. Wij zouden bij ieder ongeval waarbij auto's betrokken zijn en waarbij ernstig gewonden vallen of doden zijn te betreuren, als standaardaanpak willen zien dat EDR's worden uitgelezen. De waarheidsvinding wordt eenvoudiger. De Vereniging Verkeersslachtoffers vraagt hier al jaren om, omdat het de positie van de verkeersslachtoffers een stuk sterker kan maken. Laat de wet dat nu toe? Kan de politie een claim leggen op de EDR-gegevens en wat is ervoor nodig om dat een standaardaanpak te laten zijn?

De voorzitter:

Punt. U bent echt over uw tijd.

De heer Von Martels (CDA):

Dat vreesde ik al, voorzitter. Maar kunt u me wel vertellen hoeveel tijd ik nog in de tweede termijn krijg?

De voorzitter:

Als we er niet te lang over doen, krijgt u evenveel tijd als de rest. Maar dan moeten we nu heel snel doorgaan met mevrouw van Tongeren. Het ligt aan de snelheid van de beantwoording van de Ministers en het aantal interrupties dat u op het betoog van de bewindspersonen pleegt. Aan de hand daarvan kunnen we bezien hoeveel tijd daarvoor bestaat, gegeven de eindtijd van 19.00 uur, waar ik u allen aan houd.

Het woord is aan mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Tijdens het vragenuur werd ik opgeschrikt door het nieuws van de heer Omtzigt dat er volgens de Amsterdamse ombudsman in Amsterdam 190 onverzekerde taxi's rondrijden. Ik ben benieuwd of de Minister van Justitie dit ook gehoord heeft en, als dit klopt, wat wij daaraan gaan doen. Dan zal dat in andere steden wellicht ook zo zijn.

We kregen vanmiddag de rapportage BLIQ waaruit blijkt dat in Nederland het aantal dodelijke verkeersslachtoffers nog steeds stijgt. Zelfs in België, dat vaak genoemd wordt als voorbeeld van een land waarin sprake is van onveilig rijgedrag, gaat het aantal omlaag terwijl het in Nederland omhooggaat. Heeft de Minister een analyse waarom dat zo is? Wat doen we daar dan aan? Al een aantal jaren achter elkaar gaat het aantal dodelijke slachtoffers in andere landen naar beneden terwijl het bij ons omhooggaat. Wat gaan wij daaraan doen?

Over telefoongebruik zijn twee aangenomen moties van mij: een over het appen en een ander over de eigen chauffeurs. Ik heb tot mijn genoegen gehoord dat de chauffeurs die de dienstauto's rijden inmiddels het nieuwe rijden beheersen en niet appen. Ik was benieuwd hoe dat is met de chauffeurs van het hele ministerie – dan heb je ook Rijkswaterstaat – en bij Veiligheid en Justitie. Of Justitie en Veiligheid, nog steeds zijn daar een heleboel chauffeurs. Beheersen die inmiddels ook het nieuwe rijden en is daar ook een systeem om het appen tegen te gaan?

De voorzitter:

De heer Sienot wilde u een vraag stellen.

De heer Sienot (D66):

Nog heel even op het punt van het stijgende aantal verkeersslachtoffers. Dat is een centraal punt en dat hebben we ook kunnen lezen in de brieven. Is mevrouw Van Tongeren het met D66 eens dat juist de aanpak daarvan heel duidelijk naar voren komt, zowel in de brief als in het regeerakkoord, namelijk door het omarmen van het verkeersmanifest en het met al die partijen samen werken aan een nieuwe strategie voor verkeersveiligheid?

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik zie zelf veel meer in bijvoorbeeld de Zweedse aanpak, Vision Zero. Daar zegt men met zijn allen: we willen dat iedereen die 's ochtends de deur uitgaat en aan het verkeer deelneemt 's avonds levend thuis komt en daar zijn we met zijn allen verantwoordelijk voor. Ik ben niet tegen hoge boetes en straffen voor mensen die zich misdragen, maar ik geloof er niet in dat dat voldoende helpt. Dat zie je ook in Nederland. Want we doen dat al een tijd, best fors straffen, en je ziet het alleen maar toenemen. Ik ben ook – dat weet iedereen – geen voorstander van het uitbreiden van 130 km/u. Je weet dat je als je in centra een aanrijding hebt met 30 km/u een redelijke kans hebt om het te overleven, maar dat je als het 50 is als voetganger of fietser een behoorlijke kans hebt dat je of heel erg stuk bent of dood. Ik vind dat daar nog wel het een en ander op te verbeteren valt als je doel echt is dat iedereen 's avonds weer heel thuis komt.

De voorzitter:

Een vervolgvraag van de heer Sienot.

De heer Sienot (D66):

Mevrouw Van Tongeren doet het nou net voorkomen alsof dat niet het doel is van dit kabinet en dat is nadrukkelijk wel zo. Het verkeersmanifest stelt dat ook gewoon centraal, de aanpak van verkeersveiligheid op alle niveaus door iedereen en alle partijen door goede samenwerking, en heeft exact hetzelfde streven als Zweden.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik ben erg voor het doel en het streven, maar ik mis de harde maatregelen. Ik zie geen autovrije zones, ik zie geen 30 km/u in centra en ik zie geen lagere maxima. Ik zie ook dat het gebruik van de weginrichting en van technische mogelijkheden heel langzaam gaat. Dus daar moet een schep bovenop, als je ziet dat wij een van de weinige Europese landen zijn waar het aantal dodelijke slachtoffers toeneemt. Daarom vraag ik de Minister om ons uit te leggen hoe wij weer de weg naar beneden terug gaan vinden.

De voorzitter:

Vervolgt u uw bijdrage.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Dan alcohol in het verkeer. Daar heb ik ook een voorstel voor. Als je Nederland vergelijkt met Duitsland, zie je dat in Nederland, volgens de cijfers die ik kan vinden, bij een op de vijf ongelukken alcohol in het spel is en dat dat in Duitsland een op de elf is. Dat komt omdat ze in Duitsland snoeiharde regels ingevoerd hebben, waarbij je met een puntentelling vrij vlot je rijbewijs verliest. Je raakt het heel snel kort kwijt en als je niet oplet, ben je je rijbewijs kwijt. Hoe kijkt deze Minister daartegenaan? Als we serieus zijn met het bereiken van de doelen van het manifest, die we delen, zouden we dan ook op die alcoholrijders niet een veel steviger beleid moeten loslaten?

Dan over de milieuzones in Duitsland waarbij alle diesels geweerd mogen worden. Daar heb ik twee vragen over. Is dat niet ook een briljante gedachte voor Nederland? Het betekent ook dat die dieselauto's in Duitsland hun waarde gaan verliezen en dat er wellicht meer dieselauto's beschikbaar komen voor de export, onder andere naar Nederland, wat betekent dat wij nog meer mogelijke sjoemeldiesels, vervuilende diesels, in ons land krijgen. Hoe kijken de Ministers hiertegenaan? Zijn zij voornemens om daar wat maatregelen op te zetten? Dan vermoed ik dat ik aan het eind van mijn spreektijd ben gekomen.

De voorzitter:

Nee. Ik hoef u niet uit te nodigen, maar u hebt nog ruim een minuut. Daar maakt u geen gebruik van, begrijp ik.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Als ik nog een minuut heb, zou ik nog willen vragen hoe het staat met het aanduiden van elektrische laadstations langs de snelwegen. Tot voor kort was er nog geen mogelijkheid om een bord op te hangen waarop staat dat er een elektrisch laadstation is. Er staat wel op de borden dat er biodiesel en lng verkrijgbaar is, maar elektrisch laden staat er niet op. Is dat er al? Wanneer komt dat erop? Als dat er nog niet op staat, waarom kiezen we daar dan niet voor?

En hoe zit het nou met die langslappende ruzie tussen enerzijds mensen die de concessie gekregen hebben om laadstations langs de snelweg te zetten en dat gedaan hebben, en anderzijds de benzinstations die soortgelijke faciliteiten willen aanbieden? Hoe kijkt de Minister daartegenaan en hoe krijgen we daar een ordentelijke oplossing?

De voorzitter:

Dank u wel mevrouw Van Tongeren. De heer Sienot heeft nog een interruptie. Dat is wel uw tweede interruptie, maar u mag die nu inzetten, meneer Sienot.

De heer **Sienot** (D66):

Daar ben ik mij volledig van bewust. Over de verkeersborden voor elektrisch rijden heb ik ook vragen gesteld. Ik deel dat punt dus van harte. Uit de beantwoording bleek dat het ongeveer vijftien jaar moet duren voordat al die borden vervangen zijn. Is GroenLinks het met D66 eens dat juist moet worden gepoogd om het vervangen van die verkeersborden te versnellen, en dat we de Minister eventueel zouden kunnen uitnodigen om te kijken hoe dat sneller zou kunnen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Jazeker. Het eerste wat gebeurde, is dat sommige van die bedrijven zelf borden hebben opgehangen. Het was wel mogelijk om die heel snel weer te verwijderen, dus een los onderbord plaatsen moet wat mij betreft veel sneller kunnen. Als wij op een wegvak overgaan naar 130 km/u wordt er binnen de kortste keren een hele zwik borden vervangen. Dus vijftien jaar wachten voordat er borden hangen waarop staat waar je elektrisch kan laden, lijkt mij een extreem lange termijn. Ik denk haast dat de Minister dat veel sneller kan. Dus ik ben dit helemaal eens met D66; laten we daarvoor samen optrekken.

De voorzitter:

Prima. Het woord is aan de heer Van Aalst van de PVV. Ook hij heeft vier minuten spreektijd.

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

Dank u wel, voorzitter. Laat ik eens positief beginnen. De PVV is blij met de brede steun voor onze motie over spitsstroken. Daarin roept de PVV de

regering op om zo veel mogelijk plus- en spitsstroken op te waarderen naar volwaardige rijstroken. Graag hoor ik van de Minister hoe het daarmee staat. Heeft ze daarin al stappen gezet en, zo niet, wanneer gaat ze die stappen dan zetten? Ook ben ik benieuwd hoe de Minister van J en V uitvoering gaat geven aan onze flitsmotie, die stelt dat niet het spekken van de staatskas het doel moet zijn, maar het handhaven van de verkeersregels omwille van de veiligheid.

Dat neemt niet weg dat we het jammer vonden dat onze motie over de N35 het niet heeft gehaald. Hierin stelden we dat de N35 niet meer dwars door het dorp Mariënheem moet gaan, maar eromheen, juist om die verkeersveiligheid te bevorderen. De Minister gaf indertijd aan dat er geen geld voor beschikbaar was, zelfs niet met cofinanciering van de provincie. Het CDA was het daarmee eens en wreef ons nog even in dat Mariënheem geen prioriteit had. Zodoende stemde het CDA tegen onze motie. Maar wat schetst onze verbazing? In verkiezingstijd blaast het CDA hoog van de toren. Men stelt dat de volledige N35 zo snel mogelijk moet worden aangepakt. De PVV noemt dit geen volksvertegenwoordiging, maar volksverlakkerij. Het is goedkoop scoren in verkiezingstijd. Nooit heeft het CDA, zowel provinciaal als landelijk, voorstellen van de PVV voor de verkeersveiligheid op de N35 gesteund. Ik vraag de Minister dan ook om een oordeel te vellen over deze «verkiezingsbubbel» van het CDA.

De heer **Bisschop** (SGP):

Het is toch leuk dat je positief begint, collega.

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

Dat dacht ik.

De **voorzitter**:

U doet het er bijna om; de heer Von Martels wil u nu interrumpen.

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

Ja, want dit kan ik natuurlijk niet aan mij voorbij laten gaan. Wij delen dat er een goede ontsluiting van de N35 moet komen. Wij hebben destijds de motie niet gesteund. Dat deden wij niet vanwege het feit dat we niet vinden dat er iets moet gebeuren. Wij steunden die motie niet vanwege het feit dat we merken dat ook de gedeputeerde van Overijssel hele goede vorderingen maakt, in samenspraak met de Minister. Men kijkt welke passende infrastructurele maatregelen in Overijssel en Gelderland ze kunnen treffen. Die maatregelen behelzen onder meer de N35, maar er zijn meer wegen in Overijssel en Gelderland die aangepakt moeten worden. Dus wij delen dat het noodzakelijk is dat de N35 wordt aangepakt, maar het gaat ook om de prioritering. We zijn er ook van overtuigd dat op korte termijn de N35 wel degelijk de aandacht krijgt die de weg behoeft.

De **voorzitter**:

En wat is uw vraag?

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

Ik kan alleen maar vragen: blijkbaar heeft de heer Van Aalst het CDA niet goed begrepen, ondanks...

De **voorzitter**:

U heeft volgens mij een prima verheldering gegeven van uw standpunt. Ik denk dat het aan de heer Van Aalst is om dat nu verder te verwerken in het vervolg van zijn bijdrage. Dat lijkt mij het beste.

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

Ik dank mijn collega van het CDA ervoor dat hij mijn woorden onderschrijft, en ik ga verder.

Voorzitter, het huidige Strategisch Plan Verkeersveiligheid loopt af in 2020. Gelet op het stijgende aantal verkeersgewonden en het grote aantal verkeersdoden is het van belang om nu alle zeilen bij te zetten. De PVV doet graag een duitje in het zakje. Het lijkt ons goed om de sector telecommunicatie actief te betrekken bij de ontwikkelingen rondom de verkeersveiligheid. Juist op het raakvlak tussen wegverkeer en technologie bruist het van de innovatie. Dat is waarom de PVV de Minister aanmoedigt om proactief de sector telecommunicatie te betrekken bij de opvolger van dit strategische plan. Als er een technologische oplossing mogelijk is, zitten daar de partijen die het kunnen verwezenlijken. Gelukkig is de Minister al op eigen initiatief aan de slag gegaan om het verkeer veiliger te maken. Ze kondigde een campagne aan over smartphonegebruik in het verkeer. Ik druk haar op het hart om deze campagne zo snel mogelijk te lanceren, het liefst nog voor de zomer. Kan zij dat beamen? Het thema is dringend. Daar zullen wij het met elkaar over eens zijn. Daarom vraag ik ook aandacht voor het voorbeeld van een bekende verzekeraar. Die toont ons een reclamespot waarin iemand vertelt hoe hij een dodelijk ongeluk heeft veroorzaakt door zijn smartphonegebruik achter het stuur. Dat soort persoonlijke verhalen maken een diepe indruk. Dus wil ik de Minister vragen of het zin heeft om bijvoorbeeld overtredders die zich schuldig hebben gemaakt aan bellen achter het stuur te verplichten om in gesprek te gaan met mensen die betrokken waren bij een dodelijk ongeval. Juist dan realiseer je je hoeveel schade je aan kunt richten met een enkel moment van onoplettendheid.

Voorzitter. Graag hoor ik nog van de Minister van J en V hoe het mogelijk is dat er nog steeds gesjoemeld wordt met theorie-examens. Waarom treedt de Minister hier niet tegen op?

Voorzitter. In het onderzoek over fietsongevallen in Nederland lazen wij dat de toestand van de weg een van de meest genoemde oorzaken was. Ik ben benieuwd of de Minister dit probleem erkent en, zo ja, welke acties zij gaat ondernemen om deze vermijdelijke oorzaak uit de top drie te halen.

Voorzitter. De Minister van J en V schrijft dat wij het inningspercentage bij buitenlandse overtredders gaan verhogen door het betaalgemak te vergroten. «Leuker kunnen we het niet maken, wel makkelijker», zo klinkt het. Betekent dit dat we voortaan een Tikkie gaan sturen? Gaan we WhatsAppchatdiensten optuigen om overtredders met vragen over de betaling bij te staan? Dat is natuurlijk lariekoek. Het niet willen betalen van je boete heeft met betaalgemak niks te maken maar met burgerlijke ongehoorzaamheid. Natuurlijk weet iedere buitenlander hoe hij het verschuldigde bedrag moet overmaken. Nederland laat weer eens met zich sollen. Terwijl onze burgers keurig hun boetes betalen, komen veel buitenlandse overtredders er met de schrik van af. Dit kan zo niet langer. Daarom vraag ik aan de Minister of hij kordaat op wil treden door deze buitenlandse wanbetalers keihard aan te pakken.

Voorzitter. Het is goed dat we inzichtelijk hebben hoeveel verkeersovertreddeners bijvoorbeeld de Poolse nationaliteit hebben. Met maar liefst 100.000 overtredingen in 2017 zijn ze flink oververtegenwoordigd in het landenoverzicht. Wat we echter nog missen, is een uitsplitsing in personen en vrachtverkeer, want juist over de Oost-Europese vrachtwagenchauffeurs krijgen we vaak negatieve signalen. Om te weten of de situatie echt zo schrijnend is, zijn harde cijfers nodig. Is de Minister bereid om voortaan een splitsing te maken tussen personen en vrachtverkeer?

De voorzitter:

Ik moet net zo streng zijn als ik richting de heer Von Martels was.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik ben met mijn laatste zin bezig.

De voorzitter:

Nou, maakt u uw zin nog af.

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

Ook wil ik Onze Minister van I en W vragen om in beeld te brengen welke nationaliteiten het grootste probleem opleveren bij het overschrijden van de rij- en rusttijdenverordening. Als blijkt dat dit probleem zich concentreert rondom een aantal nationaliteiten, kan de ILT namelijk veel gericht handhaven.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we door naar de heer Bisschop namens de SGP.

De heer **Bisschop** (SGP):

Voorzitter, dank u wel. Dit overleg gaat over het wegverkeer en de verkeersveiligheid. Ik wil eerst even één opmerking maken die direct raakt aan het thema wegverkeer. Dat betreft de wekelijkse rust van vrachtwagenchauffeurs. Daarna wil ik focussen op de verkeersveiligheid. De Minister handhaaft nu actief het verbod van vrachtwagenchauffeurs om de wekelijkse rusttijd van 45 uur in de cabine door te brengen. Dat is prima. Wel is een aanpassing van de verordening nodig om transporteurs enige flexibiliteit te geven. Er zijn te weinig beveiligde parkeerplaatsen. Zelfs op beveiligde parkeerplaatsen met goede voorzieningen mogen chauffeurs in het weekend niet in de cabine slapen. Chauffeurs vinden het niet prettig om hun vrachtwagens onbeheerd achter te laten. Kan voor cabinerust op beveiligde parkeerplaatsen met goede voorzieningen geen uitzondering gemaakt worden in combinatie met maandelijkse rust thuis? Dan kom ik op punten die de verkeersveiligheid rechtstreeks betreffen. Dat zijn aangelegen punten, die direct te maken hebben met een van de motto's van de SGP, dat de verkiezingsperiode overstijgt: Vóór het leven. Allereerst wil ik aandacht vragen voor het alcoholslot en daarbij aansluiten bij collega Von Martels, die dat al heeft genoemd. De SGP is tegen het voorstel om het alcoholslot links te laten liggen. Drankrijders zorgen jaarlijks voor tientallen verkeersdoden en meer dan 2 miljard euro schade. Het kabinet ziet de alcoholenkelband, gekoppeld aan een alcoholverbod als effectiever alternatief, maar dat is een straf die de rechter niet zomaar zal opleggen. Bovendien is er nog weinig ervaring met dit systeem. Het kabinet vindt de kosten van het alcoholslot te hoog. Dat kan ik niet helemaal volgen. In 2016 was de bandbreedte van die kosten nog 2 tot 7 miljoen euro. En nu kom ik opeens getallen tegen van 7 tot 30 miljoen. Ik denk dat het hier om een druk- of typefout gaat: het zou hier om maximaal die 7 miljoen kunnen gaan. In verhouding tot het leed wat daarmee voorkomen kan worden, is dit de investering alleszins waard. Ecorys en Trimbos adviseren om het rijgeschiktheidsonderzoek uit te breiden met een psychologisch onderzoek en om een meldpunt te starten voor het melden van vermoedelijke verkeersdeelnemende verslaafden door hulpverleners. Is de regering bereid dit op te pakken? Verder een aantal losse punten. Appen in het verkeer: ik sluit mij kortheidshalve aan bij de collega's die daar al opmerkingen over gemaakt hebben. Een ander punt is de verkeersveiligheid in het traject van de Omgevingswet. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid pleit voor aparte aandacht voor verkeersveiligheid in de Nationale Omgevingsvisie en het Omgevingswetrtraject. Hoe denkt het kabinet daarmee om te gaan? Dan de inzet van boa's en politie. De SGP wil dat gemeentelijke bijzondere opsporingsambtenaren ook verkeersovertredingen kunnen handhaven. Jaarlijks vallen ruim 170 verkeersdoden binnen de bebouwde kom. Meer handhaving in de wijk is daarom van groot belang. Het kabinet kijkt nog of dat wenselijk is. Ik zou zeggen: het kabinet erkent dat het wenselijk is en kijkt hoe het geregeld moet worden. Is het kabinet daartoe bereid?

Het aantal staandehoudingen door de politie zelf is de afgelopen jaren wat toegenomen. Maar het is nog steeds maar een kwart van het aantal staandehoudingen in het verleden. Het aantal alcoholcontroles is gekelderd. Is het kabinet bereid om te komen met concrete doelstellingen voor de politie-inzet op dit dossier? Dan de zebrapaden in regenboogkleuren. Er zijn steeds meer gemeenten waarin wordt gegoocheld met zebrapaden in allerlei alternatieve kleuren. Onder meer de ANWB en de SGP waarschuwen voor verwarring en onveilige situaties. Uitvoeringsvoorschriften inzake verkeerstekens zijn duidelijk: het moet gaan om witte strepen. Een regenboogpad kan geen zebrapad zijn. Is de Minister bereid, gemeenten op te roepen om te kiezen voor veiligheid, in plaats van voor regenboogpaden?
Tot slot.

De voorzitter:

Meneer Bisschop, u bent ook over de tijd. Eén zin hebt u dan ook nog.

De heer Bisschop (SGP):

Tot slot. Zou de Minister willen kijken naar felverlichte wegreclames? Want door felle ledverlichting ontstaan soms gevaarlijke situaties, met name op snelwegen. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Komen we bij de heer Dijkstra, VVD. Ook u heeft vier minuten.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel. Minister, verkeersveiligheid krijgt in het regeerakkoord nationale prioriteit. Hoe staat het daarmee? Doen alle partijen nog mee? Heeft u voldoende capaciteit om dat uit te voeren en wanneer kunnen wij dat verwachten?

De Merwedebrug. Als we die gaan vervangen, zorgen we er dan wel voor dat we ook nog met agrarisch verkeer overheen kunnen? De N36 wordt opgeknapt en verbreed. Maar nemen we ook de verkeersveiligheid daarin direct mee? Kan dat samen? Kornwerderzand is een belangrijke; de sluisen daar en de bruggen. In Friesland heb je ook geen alternatief. Gaan we ervoor zorgen dat je sneller omgeleid wordt of dat we desnoods een plaat eroverheen leggen, zodat je al kunt doorrijden? Is de samenwerking met de provincie en Rijkswaterstaat daar goed? Want die storingen zijn gewoon dramatisch; ze kosten een hoop tijd en geld, wat zonde is. Ik heb heel veel vragen. Maar laat ik beginnen met de verkeershuffers. We zijn als VVD voor een strenge aanpak van hufterig gedrag op de weg, want dat hoort niet, zeker niet in het verkeer. Ik ben dan ook blij met de brief van de Minister waarin wordt aangekondigd, harder te gaan bestraffen. Ook het eerder innemen van het rijbewijs juichen wij als VVD toe. Daar hebben we eerder ook op aangedrongen; goed dat daarvan nu werk wordt gemaakt. In dezelfde brief lees ik echter ook dat de recidiveregeling wordt afgeschaft. Want, zo beredeneert de Minister van Justitie en Veiligheid, het rijbewijs was toch al voor 90% ingenomen. Dan zit ik nog steeds met 10% waarvan dat niet het geval is. Die mensen wil ik gewoon niet in een auto tegenkomen op de weg. Er is geen enkele belemmering voor die mensen om gewoon in een auto te stappen. Graag een reactie hierop.

Dan: net als alcohol zijn ook drugs in het verkeer onacceptabel. Ik vind het goed dat de Minister, op aandringen van onder andere de VVD, de laboratoriumcapaciteit van het NFI heeft verhoogd. Het kan niet zo zijn dat de dader bij een constatering van drugs in het verkeer vrijuit gaat. Gaan we vanaf 1 mei, want dat stond ook in de brief, daadwerkelijk weer vol aan de bak om drugs te controleren in het verkeer en te verbannen uit het verkeer? Kunnen we ook de garantie krijgen dat in de tussentijd verdachten, als ze zijn opgespoord, niet ongestraft blijven?

Voorzitter. Ik heb in deze Kamer vaak gewezen op het feit dat appen achter het stuur net zulke verschrikkelijke gevolgen kan hebben als rijden onder invloed. We zijn dus ook blij dat het begrip «roekeloos rijden» nu steviger in de wet wordt opgenomen. De VVD vindt dat er een nieuwe norm moet ontstaan waarbij smartphonegebruik achter het stuur gewoon als maatschappelijk onacceptabel gaat worden gezien, want de kans op een ongeval is zes keer groter en ieder dodelijk ongeval is er eentje te veel. Wat gaan we dus doen, in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland, de SWOV, TeamAlert en anderen, om het manifest ook handen en voeten te geven en om het bewustzijn onder verkeersdeelnemers te vergroten? Dan kom ik op de scooters in de steden. Daar erger je je geel en groen aan. Opgevoerde scooters in de binnenstad zorgen voor onveilige situaties. Er was al een Aanpak Scooter Overlast, de ASO. Als je voor de tweede keer met een opgevoerde brommer of scooter wordt gepakt, moet die wat de VVD betreft gewoon in beslag worden genomen en moet die ook kunnen worden vernietigd. Bent u het met de VVD eens dat zo'n tweede keer voldoende moet zijn om hem kwijt te raken? En bent u het met de VVD eens dat we de instandhouding van de verjaringstermijn moeten laten vervallen zodat we dit ook kunnen gaan doen?

De voorzitter:

De heer Dijkstra haalt even adem, want de heer Laçin gaat hem een vraag stellen.

De heer Laçin (SP):

Ik kom nog even terug op het punt hiervoor. Ik hoorde de heer Dijkstra over de meerwaarde van hogere en zwaardere straffen. Wij zien die meerwaarde ook, maar ik ben wel benieuwd naar zijn visie op het vergroten van de pakkans. We kunnen hogere straffen opleggen, maar als we de pakkans niet vergroten, dan heeft dat weinig effect. Is de VVD-fractie het met de SP-fractie eens dat we naast het inzetten op hogere straffen, meer capaciteit en meer geld beschikbaar moeten stellen om de pakkans te vergroten?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De pakkans is heel belangrijk. Dat is de tweede. De eerste is bewustwording en de tweede is de pakkans, want je moet mensen bijvoorbeeld ook echt staande kunnen houden. Dat spreekt echt aan. Daar hebben we het de vorige keer al over gehad. De derde is de sanctionering. Die moet gewoon hard en zwaar zijn. De combinatie van die drie dingen, de bewustwording, die ziet op preventie, de pakkans, die ziet op de handhaving, en de sanctionering, moet op orde zijn. Die hele keten moet ook sluiten. Moet daar extra geld voor komen? Ik heb de vorige keer vooral tegen de Minister gezegd: laten we ervoor zorgen dat de pakkans weer omhooggaat en dat het ook effect heeft als je wordt aangehouden. Ik zeg weleens: de preek van Piet Politie maakt indruk, maar die rare boete als je Den Haag te hard uitrijdt niet. Ik ben het dus met u eens. Of daar nou extra geld voor nodig is, daar ben ik benieuwd naar, maar we willen wel dat de hele keten eigenlijk sluitend is.

De voorzitter:

Een korte vervolgvraag van de heer Laçin en dan een kort antwoord van de heer Dijkstra.

De heer Laçin (SP):

De pakkans moet groter, dat hoor ik graag van de VVD-fractie, maar ik hoor niet hoe zij dat wil bewerkstelligen. Wij stellen voor: meer capaciteit, dus meer geld, dus meer politie om de pakkans te vergroten. Wat is het alternatief van de VVD?

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

Daarom ben ik ook heel benieuwd naar dit verhaal, naar de uitwerking van het manifest Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit. De pakkans en het verhogen van de pakkans horen daar ook in te zitten. We moeten hier ook serieus over zijn. Wij gaan natuurlijk niet over de prioriteiten van de politie. We zeggen wel dat verkeersveiligheid onze prioriteit is. Het is uiteindelijk aan het Openbaar Ministerie en de politie, en de driehoek geloof ik ook, om daar de keuzes in te maken, maar wat ons betreft gaat de pakkans daadwerkelijk omhoog.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw bijdrage.

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

We hebben het gehad over opgevoerde scooters en brommers, over asociale, maar dan hebben we ook nog de 25 kilometerauto's. Je kunt een Golf GTI terugkopen en die wordt dan een motorrijtuig met beperkte snelheid, waarmee je maximaal 25 km/u mag. Ze zetten dan een oranje driehoek op de achterkant en je mag daar dan mee gaan rondrijden, zonder motorrijtuigenbelasting te betalen en zonder een apk-plicht te hebben. Die dingen rijden nog steeds op de weg en die moeten gewoon van de weg af. Dat is een maas in de wet. Die moeten we oplossen met de nieuwe Wet motorrijtuigen. Is dat ook het geval? Gaan we dit soort asociale autootjes – ik heb het niet over invalidekarren, maar over autootjes van mensen die daar echt misbruik van maken – ook in de shredder gooien?

Ten slotte kom ik op de boa's. Mijn collega had het er al over. We moeten ze eigenlijk «superboa's» gaan noemen. Dit zijn de handhavers in de steden waar behoefte aan is. Zij kunnen onze ogen en oren zijn bij verkeersdelicten, maar zij moeten dan over het hokje heen kijken en meer doen dan zij nu doen. Laten we dat ook toe? Laten we het toe dat zij ook kunnen optreden bij lichte vergrijpen zoals door rood licht rijden, over de stoep rijden, zonder verlichting rijden, en dat zij verzekeringspapieren kunnen controleren? De steden vragen daarom. Ik weet dat er ook een platform is dat daarnaar kijkt. Mijn vraag is: wat komt er uit de gesprekken met het OM, de politie en het platform voor boa's?

De **voorzitter**:

Punt.

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

Bent u daartoe bereid? Wat is nodig om die wet mogelijk te maken?

De **voorzitter**:

De heer **Laçin**, vier minuten

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Ik begin dit debat met een onderwerp waarvan de Minister van I en W inmiddels weet dat het voor de SP ontzettend belangrijk is. Dat is de aanpak van schijnzelfstandigheid. Deze vorm van werkgeverschap zet de rechten van werknemers zwaar onder druk en leidt tot ongewenste en gevaarlijke situaties.

Een sector waar schijnzelfstandigheid veel voorkomt, is de rijsschoolwereld. Ik heb hier een contract van NXXT, een van de grootste rijsscholen in Nederland, waarin allerlei bepalingen staan waaraan rijinstructeurs moeten voldoen. Een van die bepalingen is dat zij meer dan € 1.000 per maand moeten afdragen om met de naam van deze organisatie te mogen rondrijden, ongeacht het aantal uren dat zij lesgeven.

Dit is niet de enige grote rijsschool die met schijnzelfstandigheid werkt. Door de enorme aanwas van rijsscholen staan de tarieven van rijsscholen

onder druk en zullen instructeurs een gigantisch aantal uren moeten maken om die € 1.000 af te kunnen dragen en daarnaast ook nog een fatsoenlijke boterham te verdienen. De SP is blij dat deze regering inzet op het aanpakken van roekeloos rijgedrag, maar wil de regering zich ook hardmaken tegen roekeloos werkgeverschap?

Dan de aanpak van gevaarlijk en roekeloos rijgedrag. De Minister van J en V was vorige week veel in het nieuws met zijn plannen om boetes en straffen omhoog te brengen, geheel in lijn met de prioriteit van dit kabinet. De SP steunt dat van harte, maar met alleen hogere straffen zijn we er niet. Als je vrijwel altijd wekomt met gevaarlijk rijgedrag, dan kun je de straffen nog zo hoog maken, maar dat heeft vrijwel geen effect. De SWOV concludeerde al op basis van verschillende onderzoeken en praktijkervaringen dat het vergroten van de objectieve en subjectieve pakkans meer effect heeft dan hogere straffen. Zijn we zinnig bezig als maatregelen in de praktijk geen verandering veroorzaken? Kan de Minister van J en V er specifiek op ingaan wat hij gaat doen om die pakkans zowel objectief als subjectief te verhogen? Is er geld beschikbaar en krijgt de politie op korte termijn meer capaciteit?

Kan de Minister ook ingaan op de uitspraak van het hof van vorige week, waaruit blijkt dat de telefoon in de houder geïnterpreteerd kan worden als handsfree gebruik? We moeten voorkomen dat deze uitspraak wordt gezien als een vrijbrief om alles te doen met een mobieltje zolang het maar in de houder zit. Voorziet de huidige wetgeving hierin? Wat gaat de Minister doen om telefoongebruik, ook in de houder, te voorkomen? Voorzitter. Op 18 januari 2018 waaiden er 66 vrachtwagens om tijdens een hevige storm. De Minister van I en W noemde het dom en asociaal dat chauffeurs de weg op gingen. Te kort door de bocht, vindt de SP, want chauffeurs worden gedwongen om de weg op te gaan, door werkgevers, alsmede door slechte voorlichting en door de flex- en flutcontracten die zij voorgeschoteld krijgen. Is de Minister het met de SP eens dat zekere contracten en meer inspraak van chauffeurs ervoor zorgen dat die chauffeurs sneller nee kunnen zeggen en ongelukken voorkomen kunnen worden? Wat gaat zij doen om dit bij een volgende storm te voorkomen? Tot slot, mijn laatste punt...

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik mag één vraag stellen. Die chauffeurs hebben toch ook een eigen verantwoordelijkheid? Als het gevaarlijk is om te rijden, dan moet je toch gewoon kunnen gaan stilstaan, als je dat wil? Daar hebben we toch geen aparte wetgeving voor nodig? Dat bent u toch met mij eens? Deze wind was toch ook zo uitzonderlijk en zo plaatselijk, soms, dat je ook je gezond verstand moet gebruiken en moet zeggen: ho, ik ga niet verder, ik heb een lege kar en mijn baas wacht maar eventjes op me?

De heer Laçin (SP):

Eens, maar we zien in de praktijk wel dat die chauffeurs met flexcontracten of onzekere contracten voor hun centen of hun boterham gedwongen worden door werkgevers om toch te blijven rijden. Als je als chauffeur dan slechte voorlichting hebt gehad en een onzeker contract hebt en toch die boterham moet verdienen, dan vergt het heel veel moed om toch van die weg af te gaan. Juist daarom vraag ik de Minister om daar iets meer aan te doen, zodat die chauffeurs, die toch de weg op moeten, onder druk of dwang van hun werkgever, de keuze kunnen maken om aan de kant te gaan staan, want dat willen we allebei.

De voorzitter:

Een vervolgvraag van de heer Dijkstra.

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

De heer Laçin van de SP doet net alsof vrachtwagenchauffeurs niet zelf kunnen denken, alsof het een soort slaven zijn van hun baas, maar ze hebben ook een eigen verantwoordelijkheid bij wat ze kunnen doen. Wat moet de Minister dan nog meer doen dan voorlichting en zorgen dat die in andere talen beschikbaar is, dat het op de matrixborden te zien is en dat de KNMI-uitingen goed uit de radio komen? Wat moet zij nog meer doen aan wetgeving, om te zorgen dat die chauffeurs ook gewoon hun eigen verantwoordelijkheid daarin nemen? Nogmaals, een baas zou ook niet willen dat je omwaait.

De heer **Laçin** (SP):

Chauffeurs zijn zeker niet dom, maar ze zijn door flex- en flutcontracten wel gedwongen om te blijven rijden. Ik zeg niet dat de Minister de oplossing per se in wetgeving moet zoeken. Het kan ook een oplossing zijn als de Minister in gesprek gaat met de sector, met de werkgevers, om hier meer aandacht aan te besteden. Ik denk dan ook aan bijvoorbeeld voorlichting in het Engels, maar ook in andere talen, zodat die chauffeurs de weg niet opgaan.

De **voorzitter**:

De heer Von Martels.

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

Nog even voor de goede orde. De heer Laçin had het over de storm van 18 januari jongstleden. Er zijn inderdaad 66 vrachtauto's omgewaaid, waarvan 51 buitenlandse voertuigen en 15 Nederlandse voertuigen. Had de heer Laçin het nu specifiek over die 15 Nederlandse voertuigen, of over de totaliteit van 66?

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb het over de totaliteit van die 66, want volgens mij zorgen alle vrachtwagens die omwaaien voor schade, files en gevaarlijke situaties, ook voor de chauffeurs, los van de kentekens van hun wagens.

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

Ja, maar daarbij moet wel in acht genomen dat het best moeilijk zal zijn om met name de buitenlandse werkgevers op hun verantwoordelijkheid aan te spreken. Hoe ziet de heer Laçin dat?

De heer **Laçin** (SP):

Lastig of niet, ik denk dat het wel noodzakelijk is. Daarom vraag ik de Minister wat zij daaraan gaat doen. Ik kan die vraag wel beantwoorden, de SP heeft daar een hele visie op – ik wil die best een keer uitleggen – maar ik ben eerst benieuwd naar het antwoord van de Minister. Dan praten wij hierover een andere keer verder.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog. U had nog een punt. U heeft nog een kleine minuut.

De heer **Laçin** (SP):

Laatste punt, de voetgangers. Tijdens het vorige AO over dit onderwerp heeft collega Van Tongeren terecht aandacht gevraagd voor de ongeval-
lenregistratie bij eenzijdige voetgangersongelukken. De ongeval-
lenregistratie is wat ons betreft een eerste stap. De SP wil ook de voetganger, met het oog op de vergrijzing en de eenzaamheid onder ouderen, serieus nemen bij de aanpak om te komen tot een veiliger verkeer. We moeten af van het idee dat voetgangers maar even om een obstakel heen moeten lopen, want dat werkt bijvoorbeeld niet voor ouderen en rolstoelge-

bruikers. Mooie voorbeelden van hoe het ook kan, zijn Tilburg en Eindhoven, die het Charter for Walking hebben ondertekend. Deze steden hebben zich in dat kader gebonden om de voetganger een belangrijker plek te geven in het verkeer. Hoe staat de Minister daartegenover en heeft zij plannen om hier op korte termijn mee aan de slag te gaan?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Een laatste interruptie van de heer Dijkstra.

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

Even terug naar het eerste onderwerp van de heer Laçin. Dat ging over de rijschoolhouders. De VVD is het ermee eens dat we het kaf van het koren moeten scheiden. De sector heeft helaas een slechte naam door een aantal idioten en het betalen in natura. Wat moet er volgens de SP nog meer gebeuren, afgezien van de verklaring omtrent het gedrag, om de rijschoolbranche kwalitatief beter te maken? Wat vindt de heer Laçin van het project 2toDrive, waarbij 16- en 17-jarigen onder begeleiding in een auto kunnen stappen?

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb het hier specifiek gehad over de schijnzelfstandigheid binnen de rijschoolbranche. Wij willen op dat punt het kaf van het koren scheiden. Daar zijn wij het mee eens. Daarover hebben we ook gesprekken met de sector, want in dat kader kun je meer eisen stellen aan iemand die rijles wil gaan geven. Een vog is wat ons betreft niet afdoende. Een bepaald aantal jaren rijervaring zou ook een eis kunnen zijn. Juist door de cowboys in de sector, die ook zorgen voor het verlagen van de prijzen, voor een druk op de prijzen dus, krijg je gevaarlijke situaties. Dat willen wij voorkomen en daarover zijn wij het volgens mij met elkaar eens. Wij zijn niet tegen het project 2toDrive, waardoor jongeren op jongere leeftijd al kunnen beginnen met rijlessen, zolang dat onder goede begeleiding gebeurt.

De **voorzitter**:

Dan ten slotte mevrouw Van Brenk van 50PLUS, de laatste in de rij. U heeft vier minuten.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Voorzitter. Vorige week oordeelde het gerechtshof in Leeuwarden dat automobilisten het scherm van de mobiele telefoon wel mogen aanraken omdat aanraken niet gelijkstaat aan vasthouden. In juridische zin klopt dat natuurlijk wel, maar dat is niet de kern, want het gaat om de afleiding. Wat is de reactie van de Minister en hoe gaan wij om met deze maas in de wet?

We hebben de vorige keer een discussie gehad over het onderzoek naar en het certificaat voor een scootmobiel. Er loopt een onderzoek van de SWOV naar het scootmobielgebruik. Ook de certificering wordt daarbij meegenomen. Dat is een dieptestudie. Wij willen graag weten hoe het daarmee staat. In de zomer zal dat bekend zijn, maar de Minister heeft in haar brief van 7 december aangegeven geen voorstander te zijn van een rijbewijs voor scootmobiele. Voor de helderheid: 50PLUS heeft het nooit gehad over een rijbewijs. Dat willen wij ook niet. Wat wij willen, is dat mensen aantoonbare vaardigheid hebben om veilig om te gaan met de scootmobiel. Zoals zij zelf al toegeeft, zijn er behoorlijk wat ongevallen onder scootmobielgebruikers en die nemen in aantal toe. Voor de veiligheid van henzelf en anderen vinden wij dit van belang.

In het vorige overleg begon GroenLinks al over de eenzijdige ongevallen van voetgangers. Die zijn niet terug te vinden in de ongevalcijfers. Dat vinden wij echt een omissie. De Minister zou ernaar kijken. Weet zij hier al iets van? Wij willen benadrukken dat de benenwagen inmiddels toch ook

wel een vervoermiddel is. Die komt nergens terug. Wij vinden, met de invoering van de Wmo, dat ondersteuning van ouderen en mensen met een beperking nodig is. Dat ligt bij de gemeenten, maar dan is het ook van belang dat gemeenten randvoorwaarden creëren, om die mensen daadwerkelijk zo veel mogelijk zelfredzaam te laten zijn. Een factor daarbij is de inrichting van de omgeving van de woning. Dan praten we over een goed verlicht en betegeld voetpad. Dat wordt nog weleens vergeten. Onze vraag is: is de Minister bereid om samen met de collega's van VWS en BZK in gesprek te gaan met de VNG om tot een gezamenlijk plan te komen om de randvoorwaarden voor de zelfredzaamheid en een zo goed mogelijke mobiliteit vorm te geven?

De Minister heeft aangegeven dat in vier gemeenten de pilot «Doortrappen», gericht op de veiligheid van oudere fietsers is uitgevoerd. Dank hiervoor. Zij gaat in overleg met betrokken organisaties en decentrale overheden over de vraag hoe dat nog verder kan worden uitgerold. Kan zij hier al iets meer over vertellen?

Vorige week klaagde een ontevreden Amsterdammer in de rechtbank over het gedrag van fietsers in de hoofdstad. Wie daar weleens komt, kan zich daar wel iets bij voorstellen. De kwestie is ook hierbij dat handhaving best een probleem is. Hoe kijkt de Minister aan tegen gevaarlijke situaties? Wat vindt de Minister daarvan? Nu we het er toch over hebben: ik woon in Utrecht. Daar wordt behoorlijk geklaagd over de veiligheid van de fietspaden, omdat er zo ontzettend veel fietsverkeer is. Is de Minister bezig na te denken over het ruimer baan maken voor alle fietsers in Nederland? Hier wil ik het bij laten.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan schors ik de vergadering tot tien over vijf en geen minuut langer, anders komt de eindtijd in het geding.

De vergadering wordt van 16.54 uur tot 17.10 uur geschorst.

De voorzitter:

Collega's, we zijn compleet en ook de bewindspersonen zijn weer aangeschoven. Ik wil voorstellen dat we verdergaan met het algemeen overleg over wegverkeer en verkeersveiligheid. Voordat ik de Minister van Infrastructuur en Waterstaat het woord geef, meld ik nog even dat in navolging van mevrouw Van Tongeren ook de heer Bisschop vermoedelijk halverwege dit algemeen overleg even weg zal lopen. Maar we verwachten hem en haar dan weer terug wanneer daartoe ruimte bestaat. Ik geef het woord aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voor de beantwoording van de vragen. En twee interrupties, collega's, maximaal.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Laten we dan maar snel van start gaan. Ik begin met een blokje over de fiets. De heer Van Aalst sprak over de toestand van de weg als oorzaak van fietsongevallen en vroeg of ik dat probleem erken. Het zal u niet verbazen dat de fietsveiligheid een heel belangrijk thema voor ons is. Uiteraard is de kwaliteit van de infrastructuur daar ook een belangrijk onderdeel van. We willen gemeenten graag onze hulp aanbieden om hun fietspaden te beoordelen op basis van de risico's. We gaan sowieso in het kader van het nieuwe Verkeersveiligheidsplan risicogestuurd werken. Er kunnen ook gerichte maatregelen worden genomen. De Staatssecretaris is in het kader van de 100 miljoen die zij extra te besteden heeft aan fietsmaatregelen, daar ook uitdrukkelijk bij betrokken om te kijken waar we zo veel mogelijk winst kunnen behalen, niet alleen als het gaat om meer ruimte voor de fiets maar ook qua veiligheid.

De heer Sienot vroeg als eerste spreker ook naar de veiligheid van fietsers. Daar is de Staatssecretaris dus mee bezig. Op grond van onderzoeken kan CROW richtlijnen vaststellen voor nieuwe vormen van ruimtelijke inrichting. We kijken dus ook daar echt naar de nieuwe inrichting van de stad, naar de smart cities en hoe je daar de fiets op een goede manier de ruimte kunt bieden.

Mevrouw Van Brenk had het over de andere kant van het palet, over het ongewenste gedrag van de fietsers in de hoofdstad. We zijn samen met lokale wegbeheerders bezig om een methode te ontwikkelen om meer risicogericht te werken. We kijken daarbij dus ook naar wat we hier zouden kunnen doen aan proactieve maatregelen. Als het erg druk is en mensen daar geïrriteerd door raken, kun je misschien de fietser wat meer ruim baan geven. Aan de andere kant bekijken we natuurlijk ook wat we zouden kunnen verbeteren op het gebied van gedrag en een andere weginrichting of, zo u wilt, fietspadeninrichting.

Mevrouw Van Brenk heeft ook gevraagd naar de pilot Doortrappen. Ik vind dat wel een mooie titel. Op dit moment wordt samen met gemeenten, provincies en maatschappelijke organisaties zoals Veilig Verkeer Nederland en de Fietsersbond onderzocht hoe we dit landelijk uit kunnen rollen. Ik kan u daar nog niet al te veel over melden. Ik verwacht het advies over de wijze waarop we dit kunnen doen, binnen een paar maanden te krijgen. Ik zal dat uiteraard met u delen.

De heer Von Martels heeft ook over de fietsers en de aantallen ernstig gewonden gesproken. Hij zegt dat er nu alleen maar een schatting wordt gemaakt. Hoe kan worden gekomen tot een betere registratie? De ongevallenregistratie is een punt van aandacht voor ons allemaal. Dat hebben we hier ook al eerder besproken. Ik heb toegezegd dat ik de Kamer na de zomer een aanvullende brief hierover stuur. Ik ben bezig om ambulancedata te krijgen om locaties van fietsongevallen te kunnen toevoegen. Ik heb onlangs overleg gehad met gedeputeerden in het kader van de IPO-koepel. Daarbij hebben wij uitdrukkelijk bekeken wat in samenwerking met de verzekeraars kan worden verbeterd aan de ongevallenregistratie. Ik vond het goed om te merken dat ook in provincies mensen er echt bovenop zitten om te kijken hoe alle beschikbare data goed aan elkaar kunnen worden gekoppeld en ervoor kan worden gezorgd dat we dat gaan verbeteren.

Voorzitter, dat was, wat mij betreft, het blokje fiets.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan ga ik verder met de vrachtwagenheffing. Het was me niet ontgaan dat de fractie van D66 erbovenop zit om de vrachtwagenheffing zo snel mogelijk ingevoerd te krijgen. In het regeerakkoord staat ook dat we dat zo snel mogelijk gaan doen. Dat ga ik dus ook doen. Ik heb tijdens de begrotingsbehandeling al aangegeven dat het toch zeker wel vijf jaar gaat vragen. Dat leek mij ook een ontzettend lange tijd, maar ik heb me er inmiddels wat meer in verdiept en ook gekeken naar hoe dat in andere landen is gegaan. Dan zie je dat het eigenlijk nergens sneller is gegaan. In de meeste gevallen heeft het zelfs langer geduurd. Ik heb geprobeerd, invoering zo spoedig mogelijk voor elkaar te krijgen, zodat ik het besluitvormingstraject in drie fasen heb ingedeeld, waarbij er al een stukje parallelschakeling zit tussen de wetgeving en de voorbereiding van de aanbesteding. Ik wil mijn uiterste best doen om het allemaal zo snel mogelijk te doen. Uiteraard kunt u daar zelf aan bijdragen door het stuk waar het de Kamerbehandeling betreft, voortvarend op te pakken. In België heeft het toch zes jaar geduurd en worstelen ze nog met ontzettend veel problemen, met kastjes die niet functioneren en transportbedrijven die torenhoge boetes krijgen die niet op zijn plaats zijn. Duitsland zes jaar,

Zwitserland zes jaar, Oostenrijk bijna zeven jaar, Tsjechië vijf, Slowakije vijf, Polen vijf en Hongarije vier. Maar ja, ook met grote problemen. Dus ik wil het echt zo snel mogelijk doen. Ik wil alle stapjes zo snel mogelijk naar u toe laten komen, maar het moet ook wel op een verantwoorde manier kunnen.

De voorzitter:

Er heeft iemand een interruptie op het blokje vrachtwagen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan weet ik wel van wie.

De voorzitter:

Ik wilde voorkomen dat er nog aanvullende vragen werden gesteld. Die zijn er nu dus niet. De heer Sienot.

De heer Sienot (D66):

Dank aan de Minister voor de beantwoording. Ons is ter ore gekomen dat Slowakije het in anderhalf à twee jaar heeft gedaan. Dus die vijf valt mij enigszins rauw op het dak. Maar goed, dat gezegd hebbende: het mooie aan bijvoorbeeld Slowakije is dat het ook een echt transportland is, waar veel doorheen gaat. Verder is het natuurlijk ook een ander land, net als al die andere landen anders zijn. Kijk, er zijn nu al zo veel landen en de drie technieken zijn bekend. Me dunkt dat er dan toch echt wel enige copy-paste en daarmee versnelling mogelijk is, zeker daar waar we zelf aan de knoppen zitten, bijvoorbeeld in het wetgevingstraject. Zou u daar misschien wat nader op willen bespiegelen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat wil ik graag doen. Ik wil mijn uiterste best doen om alles zo snel mogelijk te doen op dit stuk, zeker – en daar hebt u gelijk in – waar wijzelf aan zet zijn. We zijn al aan de slag om te kijken hoe we de beleidsuitgangspunten zo snel mogelijk met elkaar kunnen formuleren. Dat zal het eerste moment zijn waarop u er ook iets van kunt vinden. Natuurlijk heeft de heer Sienot helemaal gelijk dat we niet opnieuw het wiel willen gaan uitvinden. We kijken juist heel goed naar die andere landen om te zien wat ze daar voor kinderziektes hebben gehad, zodat we dat zelf niet gaan doen. Maar ja, we moeten hiervoor wel een eigen inningsinstantie gaan bedenken, want de Belastingdienst kan het er niet bij hebben, aangezien die al te veel projecten voor de kiezen krijgt in de komende tijd. Ons ministerie heeft daar ook geen ervaring mee. Dat zijn allemaal dingen die je goed in de steigers moet zetten, en niet zomaar in een oogwenk gerealiseerd kunt hebben. Ik wil u graag toezeggen dat ik ga kijken waar ik nog iets kan versnellen. Als ik nog iets kan versnellen, zal ik dat zeker niet nalaten. Maar ik wil het zo zorgvuldig doen dat we niet straks met allerlei toestanden zitten zoals kastjes die niet werken, aanbestedingen die overnieuw moeten of wat voor ellende je in andere landen ook ziet.

De voorzitter:

Korte vervolgvraag nog.

De heer Sienot (D66):

Heel kort. Ik hoor dat de Minister de handschoen oppakt. Dat is fantastisch. We hebben nu gehoord waarom het niet kan en ik hoop dat we in het vervolgtraject met de Minister vooral gaan ontdekken hoe het wel kan.

De voorzitter:

Oké, dat gaan we meemaken. Heeft de Minister nog een korte reactie hierop? Anders ga ik naar een volgende interruptie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het zou leuk zijn als ik de heer Sienot kan verrassen dat we iets sneller hebben gedaan dan volgens planning. Maar ik vind wel dat ik een realistische planning aan u moet voorleggen. Meer kan ik er niet van maken op dit moment.

De voorzitter:

Nou, we wachten af. De heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

U weet, de VVD is geen voorstander van die maut, maar dat is afgesproken in het regeerakkoord, dus daar houden we ons aan, want afspraak is afspraak. Er valt ook wel wat voor te zeggen, omdat de buitenlandse chauffeurs dan natuurlijk ook gaan meebetalen aan onze infrastructuur, of in ieder geval komt de opbrengst dan ten goede aan de sector. Het is ook een verduurzamingstraject. Daarom zit het erin en de opbrengsten gaan dus terug naar de sector, afspraak is afspraak. Maar er zijn nog wel wat hobbels te nemen. Als ik het mag vergelijken met het ERTMS-project, waarmee we een en ander doen aan de veiligheid op het spoor: dat is in 2013 gestart. We zitten nu in de aanbestedingsfase en de uitrol duurt nog eventjes. Is de Minister het met mij eens dat zorgvuldigheid hierin van groot belang is? Juist omdat het een ICT-project is en omdat er zo veel bij komt kijken, moet het in een goede fasering gebeuren. Daar moet de Kamer iets over te zeggen hebben, maar ook bijvoorbeeld zo'n Bureau ICT-toetsing. Zorgvuldigheid vind ik eigenlijk belangrijker dan snelheid, hoe rot het ook is om dat richting D66 te zeggen. Dan vind ik vijf jaar eigenlijk al behoorlijk snel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat ik in de planning die ik u heb toegestuurd, al heb laten zien dat we het heel zorgvuldig willen doen, want daar zit bijvoorbeeld al de bidtoetsing in op zo'n groot ICT-project. Dat doen we juist om problemen te voorkomen en om niet voor verrassingen te staan te komen. Ik denk dat ik hier de goede balans in kan vinden.

De voorzitter:

Korte vervolgvraag.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Er spelen ook kwesties rondom de privacy. In Duitsland hadden ze de Maut, maar ook die is daar een jaar uitgesteld in verband met privacy-kwesties. Zijn dat ook aspecten die hier nog spelen, specifiek voor de vrachtwagens? Of niet?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Uiteraard zitten hier ook privacygevoelige kanten aan. Laten we ook cybersecurity in brede zin niet vergeten, want je wilt ook niet dat je systeem gehackt kan worden. Dus daar zitten echt wat haken en ogen aan. We gaan daar heel zorgvuldig naar kijken, maar wel zo snel mogelijk, voordat de heer Sienot weer heel verdrietig wordt.

De voorzitter:

We gaan eerst naar de heer Van Aalst, die ook een vraag heeft voor u.

De heer Van Aalst (PVV):

U weet natuurlijk dat de PVV pertinent tegen die tolheffing voor het vrachtverkeer is. Ik hoor hier nu dat de zorgvuldigheid in ieder geval zorgt voor een langere looptijd. Wat mij betreft kan de Minister niet zorgvuldig genoeg zijn als dat leidt tot een heel erg lang uitstel.

De voorzitter:

Dat is een oproep. Daar kunt u wat mee, of niet. Anders vraag ik u om verder te gaan. De Minister neemt er kennis van en gaat nu door met de beantwoording.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik neem er inderdaad maar kennis van. Dat is maar het verstandigste, denk ik.

Dan komen we op het belangrijke onderwerp dat u eigenlijk allemaal hebt genoemd: de afleiding, en dan vooral de afleiding door smartphones en social media. Dat is voor ons allemaal een heel grote zorg. Het gaat niet alleen om smartphones trouwens, maar ook om smartscreens in auto's die zorgen voor afleiding. We hebben al eerder de drie stromen met u gedeeld om hiermee aan de gang te gaan. In eerste instantie is dat proberen het gedrag te beïnvloeden, het is de in-cartechiek waar mevrouw Van Tongen voortdurend aandacht voor vraagt, en het sluitstuk is natuurlijk de wetgeving. Om nog even iets te zeggen over de techniek: we moeten niet het kind met het badwater weggooien. Smartphones dragen ook bij aan verkeersveiligheid door navigatie en door een snelheidsassistent, wat ook belangrijk kan zijn.

Wij moeten de afleiding en vooral de verleiding minimaliseren. Mevrouw Van Tongeren benadrukt elke keer hoe verslavend het is en dat blijkt in de praktijk ook echt zo te zijn. Hoe minimaliseer je dat nou? Daarom hebben we samen met een aantal andere partijen een convenant gelanceerd om te zorgen dat die smartfuncties veilig worden. Rijtuigondersteuning moet veilig worden aangeboden en verleiding tot appen enzovoorts moet worden weggenomen. Dat convenant moet er ook voor zorgen dat producenten van auto's, apps en telefoons eenzelfde veilige norm hanteren en dat ook werkgevers, verzekeraars en campagnes allemaal die norm ondersteunen. De eerste 43 partijen hebben al getekend en we zijn met een groot aantal andere partijen nog in gesprek om dat verder te brengen.

Er zijn al systemen die voorkomen dat je kunt appen, al zijn die nog wel allemaal handmatig aan- of uit te zetten. Vandaar dat ik in de nieuwe campagne die we aan het ontwikkelen zijn, mensen ook echt zelf wil motiveren om die systemen te gebruiken. We verwachten deze campagne ergens in mei, juni te kunnen lanceren. We zijn daarvoor nog op zoek naar een beeldmerk dat net als dat van de bekende bob-campagne lange tijd mee kan en door iedereen vrij te gebruiken is. Dus mochten er nog mensen zijn die luisteren en denken dat zij daar het meest creatieve idee voor hebben dat heel Nederland gaat helpen, dan houd ik mij aanbevolen. We zijn natuurlijk nu met professionele reclamebureaus daarnaar aan het kijken, maar je weet nooit of iemand een lumineus idee heeft. Dus van harte welkom. Daarnaast kijken we natuurlijk ook naar wetgeving. Ik wil graag dat het verbod op handheld telefoongebruik ook gaat gelden voor fietsers. We zijn daarover voor het eerst in contact met de Raad van State, om te kijken wat die daar op voorhand voor adviezen voor weet te geven. Dan kom ik op de specifieke vraag van mevrouw Van Tongeren over het gedrag van de chauffeurs van de eigen ministeries. De dienstauto's beschikken over een multimediasysteem met telefoonintegratie, waardoor de telefoon niet aangeraakt hoeft te worden. U weet hoe het zit met onze chauffeurs. Ik wil graag ook rijksbreed nog een oproep doen binnen de Ministerraad, natuurlijk samen met collega Grapperhaus, om dit breder navolging te laten geven. Overigens is dit ook binnen Rijkswaterstaat allemaal al van toepassing.

De voorzitter:

Eén seconde, Minister. Er zijn een aantal collega's die wat willen vragen. Ik wil voorstellen dat de Minister het blokje afleiding afmaakt. Er zijn nog een paar punten. Dan weet u ook wat u eventueel heeft gemist of niet

heeft gemist en kan er een gerichte vraag worden gesteld. Ik ga dan als eerste naar mevrouw Van Tongeren en daarna naar de heer Von Martels. Dan weet u dat alvast. Maar wellicht was de Minister gereed. Dat weet ik niet.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zie een concrete vraag van de heer Van Aalst die ik indirect al beantwoord heb, namelijk of die afleidingcampagne nog voor de zomer kan. Ik heb net al gezegd dat dat mei/juni is, dus die is bij dezen dan ook beantwoord.

De heer Laçin heeft specifiek nog aandacht gevraagd voor de uitspraak van het hof over de telefoon in de houder. Voor de verkeersveiligheid en de doorstroming is het natuurlijk belangrijk dat mensen onderweg bijvoorbeeld een file kunnen vermijden. Daar moet je wel een scherm voor kunnen aanraken. Dat geldt ook voor functies die in moderne auto's op touchscreens worden aangeboden. Ik wil nu met marktpartijen en maatschappelijke organisaties samen in het kader van het convenant dat ik net beschreef, bekijken hoe we er gezamenlijk voor kunnen zorgen dat mensen hun telefoon en touchscreens op een verstandige manier gebruiken. Voor de nieuwe campagne zetten we ook in op het gebruik van hulpmiddelen om jezelf te beschermen tegen binnenkomende berichten en zo ook de verleiding van daarop willen reageren te voorkomen. Onze zestien chauffeurs moeten dus de niet-storenmodus gebruiken op hun telefoons. Ook binnen Rijkswaterstaat hebben medewerkers die instructie en de middelen gekregen om dat te kunnen doen. En, zoals gezegd, zal ik samen met de collega van J en V via de Ministerraad aan de orde stellen om dat rijksbreed te initiëren.

De voorzitter:

Was dat het blokje afleiding?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, dat was het blokje afleiding.

De voorzitter:

Dan noem ik even de namen. Eerst mevrouw Van Tongeren, dan de heer Von Martels, dan de heer Laçin, dan mevrouw Van Brenk en dan de heer Van Aalst. Wellicht, mijnheer Van Aalst of anderen, hoeft het niet meer als de collega's u net voor zijn geweest. Dat kan natuurlijk. Dan mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Voorzitter. Ik ben erg blij dat de Minister stappen heeft gezet om de rijkschauffeurs veiliger te krijgen. Ik vraag me wel af of we op de blauwe dan wel donkerbruine ogen van de chauffeurs moeten vertrouwen dat ze dat niet meer doen of dat daar een beloningssysteem of een controlesysteem op zit. Sommige van de apps hebben de mogelijkheid om vrijwillig te laten zien of dat ding gebruikt wordt of niet. Dan kun je de chauffeur van de week of de maand een beloning geven omdat hij dat helemaal nooit heeft gedaan. Er zijn systemen met schadevrij rijden. Er is er een hele zwik van. Shell heeft ongeveer de scherpste afspraken, van «one strike and you're out». Zit er ook nog iets meer achter dan het vriendelijke verzoek, dat terecht is, vanuit de top van «jongens, doe dat nou niet»?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb erg de indruk – er is ook totaal geen verzet of iets tegen geweest – dat dat niet nodig is en dat mensen echt zelf het belang ervan inzien om dit op een goede manier te doen, maar we kunnen kijken wat er bij andere bedrijven aan beloningssystemen is. Als daar iets uitkomt waardoor het

nog beter werkt of zo, zouden we dat kunnen doen. Ik wil weleens kijken naar wat daar de mogelijkheden voor zijn.

De voorzitter:

Korte vervolgvraag, eventueel.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

De Minister was het net met mij eens dat appen ongelofelijk verslavend is. Dan is «wij spreken met z'n allen af dat we het niet meer doen» wat mij betreft niet voldoende. Die zestien chauffeurs van de bewindspersonen terwijl de bewindspersoon in de auto zit, dat geloof ik nog wel. Maar al die andere chauffeurs? Het is echt supermoeilijk om het gewoon uit eigen motivatie te doen. Dus fijn dat de Minister daar ondersteuning in wil geven.

De voorzitter:

«Voor kennisgeving aannemen», denk ik opnieuw. Dan komen we bij de heer Von Martels.

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

Nog even over die uitgebreide permanente publiekscampagne. Ik hoor tussen de regels door dat het een permanente campagne is die u wilt gaan opzetten. Dat hoor ik graag nog. Dat er beeld komt net als bij «wie is de bob?» zou fantastisch zijn. Daar moeten we allen naar op zoek, want dat was een succesvolle campagne. Ik kom voorlopig niet verder dan «wie is hier de malle eppie?» Misschien een suggestie om dat in het vervolg in de reclamecampagne tot uiting te brengen.

De voorzitter:

We vragen het de Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Hartelijk dank voor de eerste suggestie. We zullen die noteren. Nee, het is inderdaad echt de bedoeling, daarom maakte ik ook de vergelijking met de bob-campagne. Die gebruiken we nu al van jaar tot jaar, iedereen weet wat het is en het werkt. Dat is precies wat we hier ook willen bereiken. Niet dat we nou voor de zomer weer een campagne gaan starten; we hadden het al over de offline-campagne. We willen nu echt een stevig beeldmerk, waar je jaar op jaar gebruik van kunt maken, met misschien een aanpassing van je slogan, zoals we dat bij de bob-campagne door de jaren heen ook hebben gezien. Maar bob is blijven staan en iets dergelijks zoeken we hier dus ook. Of het «eppie» wordt, weet ik niet, maar het is in ieder geval een grappige woordspeling.

De voorzitter:

Heeft de heer Von Martels behoefte aan een vervolgvraag? Ik zie dat dat niet zo is. Wie had ik ook alweer voor de interruptie daarna genoemd? Ik weet het niet meer. De heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil even terugkomen op de uitspraak van het hof van vorige week. Ik begrijp de campagne om afleiding en dergelijke te voorkomen. Die begrijp ik. Ik vroeg alleen wat specifiek of de wetgeving die we nu hebben, voorziet in wat je wel mag doen met een telefoon in een houder en wat niet. Dat de telefoon voor navigatie en misschien een aantal andere dingen belangrijk is in het verkeer, vinden wij ook. Alleen moet de uitspraak van vorige week niet het signaal afgeven dat alles maar kan met een telefoon als die maar in de houder zit. Daarom ben ik erg op zoek naar wat de wet zegt. Moeten we daarin iets doen? Hoe kunnen we het signaal

versterken dat de telefoon alleen voor bepaalde doeleinden gebruikt mag worden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is sowieso niet zo dat je nu zomaar alles mag doen omdat die telefoon in de houder zit. Maar de experts op het gebied van wetgeving zitten net iets verder weg van mij hier aan tafel. Wellicht dat college Grapperhaus er iets meer over kan zeggen, in het kader van roekeloos gedrag enzovoort. Wij zijn juist met het bedrijfsleven in gesprek om te kijken hoe je de dingen die je in de auto hebt en die ook nuttig zijn op een verstandige manier kunt gebruiken. Hoe kun je het op die manier misschien al meer in de techniek zelf verwerken?

De voorzitter:

De heer Laçin is hiermee voldoende... Tja, of hij gerustgesteld is, weet ik niet. Nee, nou lok ik uit. Sorry! De heer Laçin. Pardon.

De heer Laçin (SP):

Ik zie de Minister van J en V knikken dat hij erop terugkomt, dus ik heb nu geen vervolgvraag.

De voorzitter:

O ja, dat kan ook. Dan mevrouw Van Brenk.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik ga er dan ook maar van uit dat ook mijn vraag beantwoord wordt door Minister Grapperhaus. Ik had namelijk gevraagd wat we gaan doen aan die maas in de wet.

De voorzitter:

Nee, dat is niet het geval. Dan moeten we kijken of de Minister er nog aan toekomt en anders zou ik u willen vragen om dit punt mee te nemen naar uw tweede termijn. Het is niet anders. Ik kan het anders ook niet helpen.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik had hem in eerste instantie gewoon hier gesteld. Dus als de Minister de vraag nog niet heeft beantwoord, zou ik toch wel graag...

De voorzitter:

Jawel, maar wellicht komt het antwoord nog. Ik kijk naar de Minister. Het wordt even uitgezocht.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laten we even kijken. Anders kom ik er in tweede termijn zeker op terug. Ja?

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Dank u wel.

De voorzitter:

De heer Van Aalst. Ik mag u erop attent maken dat dit dan uw tweede interruptie is. Ik weet wel dat hier ook twee bewindspersonen zitten, maar u heeft mij maar tot 19.00 uur gegeven, dus ik moet een beetje opletten. Dat is het punt.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik zal het kort houden. Het is meer een vraag die nog openstaat. Ik begrijp dat de Minister aan het einde van het blokje is. Ik heb de suggestie gedaan om een soort maatregel in te voeren die mensen verplicht om in gesprek te gaan met slachtoffers van ongevallen over de gevolgen ervan. Behoort

dat tot de maatregelen? Ik begrijp dat Minister Grapperhaus daar antwoord op gaat geven.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, dat lijkt me iets waar de Minister van J en V beter op kan reageren, in relatie tot slachtofferhulp.

De voorzitter:

Ik stel voor dat ik aan het eind van de ronde even inventariseer of u vragen open heeft staan. Dan kunnen we kijken hoe we daarmee omgaan; in hoeverre dat naar de tweede termijn moet dan wel alsnog beantwoord kan worden. Dat is altijd even ingewikkeld wanneer er twee bewindspersonen zijn. Mevrouw de Minister, gaat u door.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan zijn er nog vragen gesteld over de milieuzones in Duitsland en de export van diesels naar Nederland. Wij zijn geen voorstander van het Duitse systeem. Wij hebben een uitstekend kentekenregister, dat wordt beheerd door de RDW. Met automatische nummerplaatherkenning kan prima worden gecontroleerd of een voertuig al dan niet terecht een milieuzone binnenrijdt, dus dat maakt het plakken van stickers overbodig. Het lijkt mij voor het milieu ook ongunstig om weer met stickers te gaan werken. Voor de controle van buitenlandse kentekens zijn wij in overleg met gemeenten om tot een passende oplossing te komen. Als andere lidstaten ook hun gegevens uit het kentekenregister beschikbaar zouden stellen, dan zou dat sowieso geen probleem meer zijn. We houden de ontwikkelingen binnen Europa in de gaten, en ook welke invloed dit mogelijk kan gaan hebben op de tweedehandsmarkt. Op dit moment zijn er nog geen algehele dieselverboden, dus dit is nog niet aan de hand, maar we zullen zeker de vinger aan de pols houden.

O, dat is niet handig; ik ben nu met het mapje overige begonnen, dus dan krijgt u allerlei verschillende dingen door elkaar. Misschien is dat niet erg. Ik heb het nu toch, dus dan doe ik dat maar.

De heer Bisschop van de SGP had nog gevraagd of er ten aanzien van de wekelijkse rust op de truckparkings geen uitzondering gemaakt kan worden voor de beveiligde parkeerplaatsen. O, de heer Bisschop komt net weer binnen. We kunnen geen uitzondering maken voor beveiligde parkeerplaatsen, want we hebben ons gewoon te houden aan de uitspraak van het Europese Hof. Dat verbod geldt dus overal; ook in de buurlanden. Het is aan marktpartijen om beveiligde parkeerplaatsen met overnachtingsmogelijkheden aan te bieden, maar in de Kamer is een motie aangenomen waarmee wij ook aan de slag zijn, om te kijken of er op rijksgronden nog beveiligde parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd. De VVD vroeg of we voortaan zijn verlost van de MMBS-voertuigen, die nu rondrijden met een T-rijbewijs en die geen apk-plicht hebben. In het wetsvoorstel inzake kentekening landbouwvoertuigen is opgenomen dat er geen voertuigen meer worden toegelaten tot de categorie MMBS. Als we dat voor elkaar krijgen, is dit probleem daarmee ook opgelost. Door de invoering van het T-rijbewijs is het aantal van die omgebouwde personen-voertuigen ook al aanzienlijk gedaald. Bij een generieke kentekenplicht zullen ook de bestaande MMBS'en worden voorzien van een kenteken en dan kunnen we ook gaan handhaven op snelheid en dergelijke. Ik ben hard aan het werk om een oplossing te vinden voor de hele problematiek met dat trekkerkenteken. Dit is weer een extra aanmoediging om dat snel voor elkaar te krijgen, want dan lossen we daarmee dit probleem ook op. De heer Sienot heeft ook nog gevraagd naar de dieselfraude. Heeft de RDW ook een piek gehad in de aanvragen? Het antwoord daarop is dat er geen stijging in aanvragen te zien is geweest bij de RDW, dus daar is geen piek te constateren.

Dan de kwaliteit van de rijkschoolbranche. Degenen die het verpesten voor de rest en de kwaliteit omlaag drukken, moeten eruit gefilterd worden. Mijn voorganger heeft in 2016 al aangekondigd aanvullende maatregelen te onderzoeken om het kwaliteitsniveau in de rijkschoolbranche te verhogen. Er waren allerlei signalen, die u ook hebt genoemd, van fraude en wangedrag aan de onderkant van de rijkschoolmarkt. Door de branchevereniging voor rijkschoolhouders zijn diverse verbetervoorstellen gedaan. Na een eerste inventarisatie is er een nota van wijziging gemaakt, waarin een vog voor de rijinstructeurs verplicht wordt gesteld. Die heeft de Kamer vorige week ontvangen. Dit voorstel bevat ook essentiële verbeteringen die volgens velen in de rijkschoolbranche niet kunnen wachten, zoals een extra toezichtstaak voor de ILT en verbeterde exameneisen voor rijinstructeurs. Overige maatregelen die de branche voorstelt, liggen vooral op het gebied van het CBR en het IBKI. Dat is het exameninstituut voor de instructeurs. Het CBR heeft inmiddels advies uitgebracht, maar daar hebben wij nog verder onderzoek en overleg voor nodig. Het IBKI-advies wordt over enkele maanden verwacht. Op basis van dat advies, als ik dat helemaal compleet heb, zal ik mij beraden of en zo ja welke extra juridische maatregelen noodzakelijk zijn. De heer Laçin heeft vragen gesteld over de schijnzelfstandigheid in de rijkschoolbranche. Ik verwijs wat dat betreft naar de Belastingdienst en de Inspectie SZW, die op die specifieke aspecten bevoegd zijn.

De voorzitter:

De heer Laçin heeft al één interruptie gehad. Ga uw gang.

De heer Laçin (SP):

Dit wordt dus de tweede.

De Minister begrijpt, denk ik, dat haar antwoord mij niet helemaal tevreden stelt. Ik begrijp dat de kwestie van de schijnzelfstandigheid bij de Inspectie SZW ligt, maar die zorgt ook voor gevaarlijke situaties op de weg. We hebben het nu over het wegverkeer en de verkeersveiligheid. Ik vraag de Minister dus om hierover navraag te doen en ons eventueel samen met SWZ op de hoogte te stellen van wat er op dit moment gebeurt aan het tegengaan van schijnzelfstandigheid in deze branche. Als er niets gebeurt, dan wil ik graag weten wat de Minister hieraan wil gaan doen, samen met SZW.

De voorzitter:

De Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We gaan toch al met de branche in gesprek over de vervolgonderzoeken. Ik wil de branche dan ook wel vragen hoe men deze kwestie ziet en of die al is aangekaart bij de Inspectie SZW. Ik zeg toe dat ik dit onderwerp in die gesprekken zal aansnijden.

De SGP heeft gevraagd naar de verkeersveiligheid in de Nationale Omgevingsvisie, de NOVI. Hoe denkt het kabinet daarmee om te gaan? De verkeersveiligheid gaat zeker een plek krijgen in de NOVI, want het is heel belangrijk dat die wordt behandeld als een integraal onderdeel van de leefomgeving.

De SP en 50PLUS hebben gevraagd naar de voetgangers in de ongeval-
lenregistratie. Tijdens het debat van 14 december heb ik al toegezegd dat ik zou bezien hoe ik daar meer invulling aan kan geven. De voetgangers zitten, zoals men weet, al wel in de ongevallenregistratie op het moment dat er een rijdend voertuig bij betrokken is. Dodelijke slachtoffers worden door de politie geregistreerd. Ook ernstig gewonde voetgangers in het verkeer komen terug in de database als de politie aanwezig is geweest. We kijken momenteel hoe wij ambulancedata kunnen benutten om ook meer inzicht te krijgen in enkelvoudige verkeersongevallen van met name

fietsers. Ik zal ook bezien of deze data wellicht ook inzicht kunnen bieden in enkelvoudige verkeersongevallen met voetgangers. Ik kan niet actief registreren waar voetgangers zonder contact met enig voertuig letsel oplopen. Dat is meer aan de gemeente. De wens van mevrouw Van Brenk om te zorgen voor goede randvoorwaarden voor ouderen breng ik graag onder de aandacht van de VNG.

De voorzitter:

Mevrouw Van Brenk heeft een vraag.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Er zijn natuurlijk ook registraties bij spoedeisende hulp. Velen van ons hebben bezoek gehad van de mensen die zich hiermee bezighouden. Zij komen op 60.000 voetgangers die een ongeval op straat hebben gehad. Als je dit lostrekt, gaat het maar in een heel klein aantal gevallen om ongevallen met andere verkeersdeelnemers. Dan zou je een heel groot deel niet tellen, terwijl er een letselinformatiesysteem is van VeiligheidNL. Ik weet niet of de Minister daarmee contact heeft, zodat wij kunnen bezien of wij de gegevens die er al zijn met elkaar kunnen verbinden, om hieraan toch echt aandacht te geven.

De voorzitter:

Duidelijk. De Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat we hetzelfde doel nastreven, dus laten we bezien of er nog databestanden zijn die wij zouden kunnen benutten, of dat nu is bij VeiligheidNL of bij gemeenten of andere instellingen. Dat moeten wij zeker niet nalaten.

De voorzitter:

Daarmee hebt u afdoende geantwoord. Gaat u met vaart verder met de rest.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De BLIQ-rapportage laat helaas een stijging van het aantal verkeersdoden zien, maar een daling van het aantal gewonden. De rapportage biedt een goede indicatie, maar het zijn geen officiële cijfers. Rijkswaterstaat is nu bezig met de afronding van onze eigen database BRON, waar de politiegegevens ook in staan. Men doet echter nog een kwaliteitscheck op de door de politie geleverde data. Dan gaat het niet om de kwaliteit van het werk van de politie, maar bijvoorbeeld om de vraag of aan alle voorwaarden van de definitie van verkeersongeval wordt voldaan. Vervolgens levert Rijkswaterstaat de data ook aan het CBS, zodat dit eind april het werkelijke aantal bekend kan maken. Aan het eind van het jaar komen dus onze eigen analyses, plus het aantal ernstige verkeersgewonden in 2017.

De voorzitter:

Dat punt was daarmee ook compleet, hè? Dan is het woord aan mevrouw Van Tongeren voor haar tweede interruptie.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

De eerste vraag was niet zozeer wanneer wij precies de cijfers weten, maar wat de Minister gaat doen, als je ziet dat er sinds 2014 een duidelijke stijging is. Het gaat om meer dan analyseren en kijken of de cijfers kloppen. De tweede vraag is: wanneer worden de cijfers vrijgegeven, zodat andere organisaties ook kunnen kijken? In het kader van open data doet de overheid dat als het maar enigszins kan. Wanneer komen deze cijfers beschikbaar?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik hoor net naast me dat in mei de eerste cijfers beschikbaar zijn. Die komen dan daarna zo snel mogelijk voor alle anderen beschikbaar. Onze eigen analyses komen dus aan het eind van dit jaar. U vraagt: wat doet u er verder mee? Dit betreft natuurlijk de hele brede aanpak van het verkeersveiligheidsplan, waar ik zo meteen nog op terugkom.

De PVV had nog gevraagd naar gesjoemel met theorie-examens. Het CBR heeft de afgelopen jaren flink geïnvesteerd in het tegengaan daarvan. Het lijkt dat dit effect sorteert. Wij hebben toevallig net in het kader van het 17-jarigen rijbewijs gekeken hoe het gaat bij zo'n theorie-examen. Ik denk dat ze heel erg op de goede weg zijn om gesjoemel vrijwel onmogelijk te maken.

De voorzitter:

De heer Van Aalst. Ik kijk even... Ja, het mag.

De heer Van Aalst (PVV):

Jazeker, ik heb geloof ik één opmerking gemaakt en één vraag gesteld. Ik heb toch een vraag aan de Minister. Ik zie nog steeds de websites online waar het gebeurt en waar ik constateer dat mensen niet worden opgeleid met verkeersregels, maar waar hun wordt geleerd hoe de videoband van het CBR werkt. Dat lijkt mij toch niet de bedoeling. Is de Minister het met mij eens dat er nog steeds onvoldoende maatregelen zijn getroffen en dat het nog steeds mogelijk is om inderdaad geen verkeersregels te leren, maar gewoon het trucje om te slagen voor je theorie-examen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb dus gezien hoe die theorie-examens werken. Er is geen sprake van een videoband die je eventjes kunt bekijken. Er is een ongelooflijke hoeveelheid vragen, dus volgens mij kan het op die manier niet. Als die advertenties worden aangeboden, is dat volgens mij een geval van mensen voor de gek houden.

De voorzitter:

Afrondend de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik ken toch echt de voorbeelden van mensen die € 125 betaald hebben met een 100%-slagingsgarantie, die in eerste instantie drie keer gezakt zijn en nu het trucje geleerd hebben en gewoon geslaagd zijn. Dat baart ons als PVV echt zorgen voor mensen die dan nog hun praktijkexamen moeten doen, maar geen kennis hebben van de verkeersregels. Het verbaast mij dat de Minister hier niet van op de hoogte is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er is wetenschappelijk onderzoek naar gedaan. De wetenschappers zeggen dat kraken bijna niet te doen is. We zullen nog een keer kijken. Als u een voorbeeld van dat soort advertenties heeft, kunnen we eens kijken wat dat behelst. Maar ik denk dat het één grote oplichterij is.

De voorzitter:

Gaat u door. U bent nog bij het blokje overig, begrijp ik.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, ik ben bijna klaar met dit blokje. Mevrouw Tongeren vroeg hoe ik aankijk tegen laadstations voor elektrische auto's langs snelwegen. Dat ging meer over de borden en het eenduidige pictogram voor alternatieve brandstoffen dat er gaat komen. Dus een pictogram op het blauwe bord langs de weg, dat wordt opgenomen op het moment dat een bord vervangen wordt. Op een wit onderbord kan de laadexploitant, zoals

Fastned nu al doet, zelf een logo aanbrengen. Dat loopt via de Nationale Bewegwijzeringsdienst, onderdeel van Rijkswaterstaat. De kosten voor de witte borden zijn voor de aanvrager. Die kosten zijn met name nodig vanwege de wegafzetting. Dat is ook de reden dat we het pictogram, drie à vier per verzorgingsplaats, niet actief zelf vervangen, want dat is vrij duur. Bovendien zijn er meerdere effectieve manieren om laadpunten te vinden, bijvoorbeeld via apps en in-carsystemen. De levensduur van een bord is vijftien jaar. Dus in theorie zou het zolang kunnen duren. Maar ik denk dat het ook sneller kan, doordat we gebruik maken van elke gelegenheid bij schade of bij werkzaamheden. Maar dat verschilt per geval. Sneller vervangen is een heel kostbare zaak. Dat waren de laatste...

De voorzitter:

Dat was het kopje overig. Hoeveel blokjes krijgen we nog?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Drie.

De voorzitter:

Drie blokjes. Maar dat zijn overzienbare mapjes. Welke onderwerpen betreft dat?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Infrastructuur, alcohol en algemeen.

De voorzitter:

We hadden net overig, krijgen we nog een blokje algemeen. Het is niet anders. De Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het blokje Infrastructuur. De Merwedeburg en het agrarisch verkeer. De heer Dijkstra heeft gevraagd of we bij de vervanging er wel op letten dat agrarisch verkeer nog wel over die brug kan. Het fietspad op de huidige te vervangen brug is sinds 2003 ook al niet meer toegankelijk voor agrarisch verkeer om de brug te ontlasten. Terugbrengen van agrarisch verkeer heeft consequenties voor het ruimtebeslag en voor de constructie van de nieuwe brug. Vanwege de grote financiële effecten is terugbrenging van het agrarisch verkeer ook niet voorzien in het tracébesluit. Maar nogmaals, dat is al sinds 2003 niet meer het geval geweest. Tunneldosering. Is er een andere, slimmere oplossing mogelijk, vraagt de heer Sienot, zoals matrixborden, langzamer rijden en blussystemen? Voor alle tunnels geldt dat de veiligheid van de weggebruiker prioriteit heeft. Daar zijn we het natuurlijk allemaal over eens. Door de maatregel van tunneldosering wordt met de matrixborden de file verplaatst, waardoor we een file in de tunnel vermijden. Tunneldosering is bij de Leidsche Rijn noodzakelijk om aan de wettelijke veiligheidsnormen te blijven voldoen. Bij de Leidsche Rijntunnel heeft dat wel een klein negatief effect op de doorstroming. Maar er zijn bij mij geen andere geschikte maatregelen beschikbaar om toch aan die wettelijke veiligheidsnorm te kunnen voldoen. Dus ook met een blussysteem als maatregel blijft tunneldosering daar noodzakelijk.

Hoe staat het met de invulling van de motie-Van Aalst over het zo veel mogelijk omzetten van spits- en plusstroken naar volwaardige rijstroken? Zoals ik bij de begrotingsbehandeling heb gezegd, wordt door realisatie van bestaande projecten in de komende jaren al circa 25% van de huidige spitsstroken omgezet. De komende jaren zal ik nog voor 80 kilometer spitsstroken gaan omzetten in reguliere rijstroken. In het regeerakkoord hebben we ook afgesproken dat plus- en spitsstroken vaker worden opengesteld, waar dat milieutechnisch en verkeersveilig kan. We zijn op dit moment aan het onderzoeken hoe dit precies kan. Omzetting naar

volwaardige rijstroken is een reële optie, op plekken waar dat ook kosteneffectief kan. Ik denk dat ik u volgende week bij de fileaanpak al wat meer informatie kan geven over waar wat kan gebeuren.

Dan is er nog gevraagd naar de N35. In het BO MIRT hebben we vorig jaar afspraken gemaakt over het knooppunt Raalte. De regio heeft 37,5 miljoen beschikbaar gesteld en het Rijk 12,5 miljoen, om te komen tot een ongelijkvloerse oplossing. Die afspraken worden nu uitgewerkt in een bestuursovereenkomst. Ik hoop die op korte termijn te kunnen ondertekenen.

Dan de vraag van de heer Dijkstra over de N36. Wordt in de opknopbeurt ook het verbeteren van de verkeersveiligheid meegenomen? Ja. Er vinden diverse werkzaamheden plaats aan de N36, deels voor grootonderhoud, deels ter verbetering van de verkeersveiligheid. Dan gaat het om het verlengen van de in- en uitvoegers, het aanpassen van de middengeleiding, het verbreden met 50 cm, want dat was ook een verzoek van uw Kamer, en het aanbrengen van ribbelmarkering. Die vraag heb ik daarmee redelijk gedetailleerd beantwoord, denk ik.

Dan de vragen over de storing bij de brug bij Kornwerderzand. Daarover hebt u ook schriftelijke vragen gesteld. Ik zal er, gezien de tijd, op terugkomen bij de beantwoording van de schriftelijke vragen. Ondertussen kan ik u meegeven dat Rijkswaterstaat uiteraard werkt aan het oplossen en zo veel mogelijk voorkomen van die storingen. De Kamer heeft mij ook verzocht de regio te ondersteunen bij het werken aan een nieuw projectvoorstel en een financieringsvoorstel voor de sluisen en bruggen bij Kornwerderzand. Ik zal u daarover medio dit jaar in het kader van het MIRT-overleg nader informeren.

De heer Bisschop had het nog over de zebrapaden in regenboogkleuren; of die niet allemaal zwart-wit moeten. Ik zal graag in een volgend overleg met de andere overheden, vooral de gemeenten, wijzen op het risico van een wildgroei aan allerlei varianten, maar ik kan natuurlijk niet treden in de eigenstandige bevoegdheid van gemeenten.

De heer Sienot stelde een vraag over de Birò, namelijk of we parkeren op de stoep alleen mogelijk kunnen maken voor gehandicapten.

De voorzitter:

De heer Von Martels wilde een vraag stellen over dit blokje, waarin toch wel heel veel verschillende onderwerpen zitten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is allemaal infrastructuur.

De voorzitter:

Nou ja, goed. Anders raakt het thema waarover u een vraag wil stellen, wellicht steeds verder in vergetelheid, en dat wens ik u niet toe.

De heer Von Martels (CDA):

U hoeft niet bang te zijn dat ik het onderwerp vergeet. Het gaat over de N36.

De voorzitter:

De N36. Daar komen we dadelijk op terug. Maakt u het blokje af en dan komen we terug bij de N36.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dit was het laatste onderwerp van dit blokje: of we het parkeren op de stoep alleen mogelijk kunnen maken voor gehandicapten. Ik ben in overleg, vooral met Amsterdam, om te bekijken hoe we daarvoor eventueel extra regels kunnen maken, zonder gehandicapten op te zadelen met allerlei extra lasten. We zouden het liefst willen dat het lokaal geregeld kan worden waar dat een probleem is, in plaats van generiek.

Die dingen rijden gelukkig ook niet overal. Het is vooral een probleem in Amsterdam, dus we zouden het het liefst daar willen oplossen, in een APV of anderszins. Dat was dit blokje.

De voorzitter:

De heer Von Martels dan.

De heer Von Martels (CDA):

Vorig jaar heeft de Minister een motie over verkeersveiligheidsmaatregelen op de N36 overgenomen. Nu blijkt dat er nog twee stukken ontbreken en niet worden verbreed. Het gaat om twee profielvakken ten noorden van Almelo. We zouden het wel heel jammer vinden als er nu half werk wordt geleverd. Ik pleit ervoor dat deze alsnog worden opgenomen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Uit de analyse van de verkeersongevalcijfers is gebleken dat de meeste ongelukken plaatsvinden tussen het spoorviaduct Almelo-Wierden tot Aadorp en Almelo-Noord tot Mariënborg. De verbreding vindt dus ook op die trajecten plaats, zodat een auto, als die uit de koers komt, weer veilig kan terugkomen op de N36. Op die andere stukken is dat voor de verkeersveiligheid niet noodzakelijk.

De heer Von Martels (CDA):

Ik zie dat de Minister toch een andere interpretatie geeft aan de motie die destijds is ingediend. Ik vind dat uitermate jammer, want met name over het vlak dat ik zojuist noemde, ten noorden van Almelo, bestaat enige zorg wat betreft de verkeersveiligheid.

De voorzitter:

Ten slotte de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar zal ook een onderbouwing bij moeten passen. Als die er is, dan gaan wij graag het gesprek weer aan. Gebaseerd op de gegevens die wij nu hebben, zou het op de andere stukken voor de verkeersveiligheid niet noodzakelijk zijn. En het moet dan ook kosteneffectief zijn.

De voorzitter:

Het volgende blokje. Dat is het blokje Alcohol.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er is nog gevraagd: wat doet u verder nog meer? Betreft dit alleen maar het terrein van Justitie en Veiligheid, of doet I en W ook nog iets? Ik wil wat dat betreft nog even de aandacht vestigen op de Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer, in de lichte variant en in de volledige variant, die ook nog kan worden opgelegd. Bij de lichte variant kunnen mensen twee dagdelen lang, met een week ertussen, allerlei indringende programma's meemaken, waarbij ze zien wat alcohol in het verkeer doet en wat de risico's zijn. Bij de volledige educatieve maatregel alcohol gaat om een hele dag en vervolgens twee dagdelen, met een persoonlijk gesprek van een uur met een trainer, verspreid over zeven weken. Dan wordt er ook hard gewerkt aan de gedragskant. We hebben ook nog het geschiktheidsonderzoek. Daar gaat een grotere groep voor in aanmerking komen omdat we de drempel verlagen. Dat bestaat uit een psychiatrisch onderzoek, een lichamenlijk onderzoek, een bloedonderzoek en eventueel een urinetest. Er gebeurt dus echt veel meer dan alleen de strafmaatregel. Mevrouw Van Tongeren vergeleek het systeem nog met Duitsland. Dat van Duitsland zou beter zijn. Wij hebben lagere normen voor beginnende bestuurders in het bestuursrecht. De SWOV heeft onderzocht of punten-

systemen werken. Over het algemeen is de werking daarvan van korte duur, terwijl de lasten ervan hoog zijn, vooral om fraude te voorkomen. Ik denk dus dat wij toch vasthouden aan onze eigen Nederlandse systeem. De heer Bisschop vroeg nog of de regering bereid is om het psychologisch onderzoek van verslaafden op te pakken. We zijn in overleg met de collega's van J en V en die van VWS over het Ecorys-rapport. De uitkomsten daarvan worden meegenomen in de bredere agenda rondom problematisch alcoholgebruik die de Minister van VWS voor de zomer nog zal opstellen. Onze beide ministeries zijn daarbij betrokken. Dat was dit blokje.

De voorzitter:

Dan het laatste blokje.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is het meer algemene blok. Het is eigenlijk wel een beetje gek om daarmee af te sluiten.

De heer Van Aalst heeft gevraagd of de Minister bereid is om voortaan een splitsing te maken in de cijfers tussen personen en vrachtverkeer. Zoals ik al eerder heb aangegeven, is de nationaliteit van bestuurders opgenomen in de ongevallenregistratie. Daarnaast is de nationaliteit van het voertuig daarin opgenomen. Daar kan men ook het voertuig zelf in aantreffen, dus de combinatie tussen nationaliteiten van personen en voertuigen is te maken.

Dan mevrouw Van Brenk.

De voorzitter:

Kort, mijnheer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik vroeg mij af of de Minister de toezegging kan doen om een opsplitsing te maken. We hebben nu een schema gekregen. Kunnen we de volgende keer dan in het schema zien hoe het verdeeld is tussen personenvervoer en vrachtverkeer?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daarvoor geldt hetzelfde als ik de vorige keer heb gezegd, namelijk dat u alle nationaliteiten die u wilt terugzoeken ook zelf op de site kunt vinden. Dat geldt hier ook voor, dus ik ga dat niet specifiek eruit halen. Maar als u het wilt uitzoeken, is dat op die site te vinden.

De voorzitter:

Gaat u door.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mevrouw Van Brenk had het over het onderzoek naar het certificaat scootmobiel, meelopend in het SWOV-onderzoek. Hoe staat het ermee? Ik heb u toegezegd het onderzoek van het SWOV af te wachten en op grond daarvan te bezien wat geschikte maatregelen zouden zijn. U hebt zelf net nog heel helder naar voren gebracht dat het u ook niet om een rijbewijs te doen was, maar om het zo veel mogelijk veilig deelnemen van scootmobiel aan het verkeer. Over wat er precies uit gaat komen en wanneer het klaar is, kan ik nog niet heel veel meer zeggen. Zodra ik er iets nieuws over te melden heb, zullen we u daar uiteraard over informeren. Dan de heer Laçin nog over code rood. Hij vroeg wat we gaan doen om ervoor te zorgen dat de chauffeur niet wordt gedwongen om bij code rood te gaan rijden. Ik ben heel snel na de storm in gesprek gegaan met de transport- en logistieke sector. Ik ben, net als u, van mening dat chauffeurs nooit gedwongen moeten worden om bij code rood de weg op te gaan. Dat hebben we ook in het gesprek met de sector aan de orde gesteld.

Gelukkig vindt de transport- en logistieke sector dit zelf ook. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van transportondernemer, chauffeur en opdrachtgever om bij code rood een verantwoorde beslissing te nemen en niet te rijden. In de sector zijn er de zogenoemde «safety deals», initiatieven vanuit de markt voor het verbeteren van de veiligheidscultuur in de vervoersketen.

De voorzitter:

Ik stel voor dat we de Minister van Infrastructuur even de tijd geven om weer bij stem te komen – dat gunnen we haar – en dat de Minister van Justitie en Veiligheid vast een aanvang neemt met de beantwoording van de aan hem gestelde vragen. Dan kan de Minister van Infrastructuur dadelijk de laatste vragen beantwoorden. Neem even de tijd, Minister. Het woord is aan de Minister van Justitie en Veiligheid.

Minister Grapperhaus:

Dank u, voorzitter. Ik zal meteen aan de slag gaan met de beantwoording van de vragen. Ik wil beginnen met het onderwerp alcohol en de daarover gestelde vragen. Ik heb goed kennisgenomen van de vraag van de heer Von Martels over het informeren van de Kamer over de tussenstand van de pilot met de alcoholmeter. Ik kan uw Kamer in ieder geval na het zomerreces van 2018 op de hoogte stellen van de tussenstand van de proef.

Dan de vragen over mensen met een ontzegging van de rijbevoegdheid die met alcohol op blijven rijden. Personen die met alcohol op blijven deelnemen aan het verkeer, moeten hard worden aangepakt. Dat heb ik denk ik vorige week ook al, samen met de Minister van I en W, duidelijk gemaakt. Ik neem verschillende maatregelen. Die staan in de brief over de aanpak van alcohol in het verkeer en zien onder andere op het verhogen van de straffen. Daarnaast is het heel erg belangrijk dat wordt gehandhaafd op het doorrijden tijdens een ontzegging van de rijbevoegdheid. In de Leidraad Handhavingsplan Verkeer 2016–2018 van het OM is daartoe de richtlijn opgenomen dat bij iedere staandhouding het rijbewijs moet worden gecontroleerd. Agenten worden daarbij gefaciliteerd door het gebruik van Mobiel Effectiever Op Straat. Dat is gewoon een heel goed werkende app op de telefoon, waarmee je een aantal dingen zeer eenvoudig kunt controleren. Dat is echt een innovatieve werkmethode bij de politie. Daarnaast ben ik aan het kijken of er aanvullende maatregelen kunnen worden genomen om meer te kunnen handhaven op het rijden tijdens een ontzegging. Misschien is een geschikt moment om dat te doen als we die tussenstand aan uw Kamer melden. Daar zullen we de Kamer na het zomerreces nader over berichten.

De recidiveregeling. Hoe gaat u de 10% die geschikt uit het onderzoek komt, aanpakken? Personen die geschikt uit het onderzoek naar de geschiktheid komen, krijgen in het bestuursrecht ook een Educatieve Maatregel Alcohol opgelegd, maar daarnaast moeten we niet vergeten dat de zaak wordt voorgelegd aan de rechter. Afhankelijk van de hoogte van het promillage zal de rechter een boete of taakstraf opleggen, al dan niet gecombineerd met een ontzegging van de rijbevoegdheid. Met het Wetsvoorstel ernstige delicten, dat vorige week in consultatie is gegaan, wordt het strafmaximum voor rijden onder invloed van alcohol verhoogd, zodat rechters een hogere straf kunnen opleggen.

Daarnaast onderzoek ik of het mogelijk is, ook voor personen die geschikt uit het onderzoek komen, het rijbewijs ongeldig te verklaren. Dat kan bijvoorbeeld door aan het strafrecht een sanctie of maatregel toe te voegen die de rechter de bevoegdheid geeft om het rijbewijs voor een langere periode ongeldig te verklaren. U weet dat ongeldigverklaring van het rijbewijs betekent dat je terug moet naar af om opnieuw je rijbewijs te gaan halen. Ook bezie ik of het mogelijk is, de rechter de bevoegdheid te geven een ontzegging van de rijbevoegdheid dadelijk uitvoerbaar te

verklaren, zodat in ieder geval wordt voorkomen dat betrokkene, als zijn rijbewijs onverhoopt niet is ingevorderd, aan het verkeer kan blijven deelnemen tijdens de behandeling van het hoger beroep. Ik kom dus op die door mij op dit moment te onderzoeken maatregelen die we dan in het strafrecht zouden gaan invoeren, nog bij u terug.

Dan nog het alcoholslot. We hebben in de afgelopen periode verschillende scenario's onderzocht voor de onderbrenging van het alcoholslot in het strafrecht. Daaruit is gebleken dat de doelgroep die in aanmerking komt voor het opleggen van een alcoholslot beperkt is, terwijl de kosten hoog zijn. Maar belangrijker: er zijn ook nadelen van het alcoholslot. Zo blijkt uit een factsheet van de Stichting WOV dat het effect van het alcoholslot op recidive beperkt is tot de duur van het programma. Ook is het stelsel van het alcoholslot niet waterdicht. Er wordt een extra drempel opgeworpen, maar er wordt niet voorkomen dat personen die te veel hebben gedronken alsnog een ander voertuig nemen of een ander laten blazen. Ten slotte is het alcoholslot fraudegevoelig, omdat het in ieder geval in zijn huidige staat onklaar kan worden gemaakt. Om al die redenen heeft het wat mij betreft de voorkeur, in te zetten op andere maatregelen die ertoe leiden dat wordt voorkomen dat personen met te veel alcohol op deelnemen aan het verkeer en dat degenen die dat toch doen, hard worden aangepakt. Ik heb het al gehad over het verhogen van het strafmaximum voor het rijden onder invloed, het verlagen van de grens van het onderzoek naar de geschiktheid, waardoor het rijbewijs van nog meer bestuurders dan de huidige 90% ongeldig wordt verklaard – nog niet gezegd, maar dat moeten we ons goed realiseren – en ook het vaker inzetten van de alcoholmeter bij het rijden onder invloed van alcohol in een proef die op dit moment loopt. Als nou die alcoholmeter een succesvol instrument blijkt, zullen we bezien of het alcoholverbod en de alcoholmeter breder kunnen worden opgelegd bij rijden onder invloed van alcohol.

Dan heeft de heer Bisschop nog een vraag gesteld over de kosten van het alcoholslot. Wij hebben ter uitvoering van de motie-Van Helvert c.s. via een werkgroep zo goed mogelijk in kaart gebracht hoe vaak het alcoholslot naar verwachting in het strafrecht zal worden opgelegd en wat de te verwachten kosten en uitvoeringslasten zijn. Daarbij is in 2015 een uitgebreide impactanalyse gedaan. Voor de berekeningen zijn grotendeels dezelfde aannames gebruikt als de aannames die in die impactanalyse zijn gedaan. Omdat er veel verschillende in te schatten variabelen zijn, betreft het een schatting. Maar de geschatte kosten liggen wel degelijk tussen de 7 miljoen en 32 miljoen.

De heer Von Martels heeft gevraagd hoeveel slachtoffers het alcoholslot heeft bespaard en hoe vaak het is opgelegd. In de periode dat een alcoholslot opgelegd kon worden, zijn er zo'n 5.000 ingebouwd. Niet is onderzocht hoe veel slachtoffers dat heeft bespaard. Maar ik heb u eerder aangegeven dat er dus een aantal nadelen aan de werking van het alcoholslot zitten, waaronder de fraudegevoeligheid ervan.

Dan drugs. De heer Dijkstra van de VVD heeft gevraagd: gaat de politie per 1 mei weer volledig handhaven en kan de garantie worden gegeven dat verdachten van rijden onder invloed van drugs voor 1 mei niet onbestraft blijven? U weet: om ervoor te zorgen dat de voorraad aanvragen voor bloedonderzoek bij het NFI niet verder zal oplopen, hebben OM en politie criteria opgesteld voor het doen van bloedonderzoek. Tijdelijk zal bloed alleen worden afgenomen a bij een ernstig ongeval waarbij gewonden of doden zijn te betreuren en waarbij de bestuurder vermoedelijk onder invloed is van drugs en/of alcohol, dan wel b als uit speekseltesten blijkt dat er meerdere soorten drugs zijn gebruikt. Als slechts het gebruik van één drug geconstateerd wordt, legt de politie een rijverbod op. Dat is de bestuursrechtelijke bevoegdheid uit de Wegenverkeerswet, die ook nu wordt toegepast bij een positieve alcoholtest.

Ik denk dat het goed is om ons daarbij nog steeds wel te realiseren ten eerste dat de vervolging van betrokkenen uiteraard wel degelijk volledig doorgaat, en ten tweede dat als er bijvoorbeeld sprake is van gevaarlijk of zeer gevaarlijk weggedrag, een ernstige verhoging van de straf daarvan het gevolg kan zijn. Bij het opstellen van de criteria hebben OM en politie er in ieder geval rekening mee gehouden dat de verkeersveiligheid niet in het geding is. Als uit de bloedanalyse blijkt dat de wettelijke limieten zijn overschreden, wordt er uiteraard vervolgd. Nogmaals, die tijdelijke beperking van de handhaving zal worden opgeheven zodra voldoende capaciteit verzekerd is bij het NFI en de achterstanden zijn ingelopen. De verwachting is nog steeds dat dat per 1 mei aanstaande het geval is.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Dijkstra een vraag heeft, maar ik kijk even naar de Minister of dit onderwerp is behandeld.

Minister Grapperhaus:

Ja.

De voorzitter:

Dan is het woord aan de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik dank de Minister voor zijn antwoord, maar we hebben een situatie waarbij drugstesten zijn ingevoerd, ik geloof vorig jaar, agenten massaal aan de slag zijn gegaan en we een beetje overvallen zijn door de hoeveelheid bloed die getest moest worden, een hoeveelheid waar het NFI in november niet op was berekend. Toen hebben we vragen gesteld. De capaciteit wordt nu uitgebreid. Dat is mooi. Maar er wordt nu dus alleen bloed afgenomen bij ernstige ongevallen en als er meerdere soorten drugs in het spel zijn, en wel tot 1 mei. Ik wil dat ieder drugsgeval dat nu geconstateerd wordt... Je kunt het bloed ook invriezen, las ik in uw antwoorden. Nou, vanaf vandaag vriezen we het gewoon in en dan onderzoeken we het op het moment dat we die capaciteit wél hebben, dus vanaf 1 mei. Want je moet niet met drugs in het verkeer gaan. Dat is niet acceptabel. Graag een reactie van de Minister.

Minister Grapperhaus:

Ik herhaal hier wat ik eerder heb aangegeven, namelijk dat het streven is dat we per 1 mei de capaciteit op orde hebben, respectievelijk dat de achterstand is ingehaald die is opgelopen doordat, zoals u terecht zegt, we hebben moeten vaststellen dat er sprake was van een veel groter aantal gevallen waarin er sprake was van druggebruik. Ik heb de vorige keer ook al gezegd dat dit een heel pijnlijke constatering is. Het beleid van OM en politie is tot nu toe consequent doorgevoerd. Nogmaals, we streven ernaar dat er per 1 mei weer op de benodigde capaciteit kan worden doorgezet, ook in situaties waarin er sprake is van bijvoorbeeld het gebruik van slechts één drug. Nogmaals, voor de strafrechtelijke vervolging maakt het niet uit. Er wordt in ieder geval een tijdelijk rijverbod opgelegd, alleen tot 1 mei worden in die gevallen de bloedmonsters niet afgenomen.

De voorzitter:

Een korte vervolgvraag van de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het is nu 13 maart. We gaan het gebrek aan laboratoriumcapaciteit inlopen. Daar ben ik blij mee, compliment daarvoor, dat is goed. We hadden het natuurlijk eerder op orde moeten hebben, maar goed, we lopen die achterstand in. Dat is goed. Mensen moeten hun straf niet

ontlopen. Maar het kan niet zo zijn dat we tussen 13 maart – de dag dat we hier met elkaar zitten – en 1 mei zeggen: alleen in heel heftige gevallen en wanneer er sprake is van meerdere drugs en ernstige ongevallen gaan we er iets mee doen. Je moet in de tijd totdat het 1 mei is – dat is zeven à acht weken, geloof ik – de mensen ook gewoon kunnen pakken. En als je ze hebt: vries het in, en ga dan na 1 mei of in juni aan de slag. Dat is allemaal acceptabel. Maar je kunt niet weggelaten met drugs in het verkeer. Het kan niet zo zijn dat we zes, zeven weken mensen met drugs lekker vrolijk op de weg laten vanwege onze problemen met de capaciteit. Dat vindt de VVD niet acceptabel.

De voorzitter:

Dat is duidelijk.

Minister Grapperhaus:

Men komt ook niet weg met drugs in het verkeer. Laat dat heel duidelijk zijn. Alleen wanneer geconstateerd wordt dat slechts sprake is van het gebruik van één middel, wordt niet het bloedonderzoek gedaan maar vindt a wel een rijverbod plaats en wordt b wel de strafrechtelijke vervolging ingezet. Dus dat gaat allemaal gewoon zo door. En wat ik zeg over dat we die capaciteit inhalen, heb ik in december tijdens het eerste overleg ook gezegd. Ik vind het vooral pijnlijk, omdat we maatschappelijk moeten vaststellen dat er zo veel drugsgebruik in het verkeer is. Ik denk dat het OM, het NFI, de Kamer en de regering misschien niet helemaal hebben voorzien dat er zo veel drugsgebruik in het verkeer is. Dat is inderdaad pijnlijk. Ik begrijp en onderschrijf ook uw ongenoegen daarover. Maar we gaan dat in ieder geval oppakken zoals ik net heb aangegeven.

De voorzitter:

Vervolgt u uw beantwoording alstublieft. En mag ik een inventarisatie van het aantal blokjes dat nog volgt? Is dat zo bij benadering aan te geven?

Minister Grapperhaus:

Ik heb nog acht blokjes.

De voorzitter:

Acht blokjes van drie minuten?

Minister Grapperhaus:

Ik zal dat doen in een tempo dat u van mij gewend bent.

De voorzitter:

Fantastisch. Dank u wel. Ik weet genoeg.

Minister Grapperhaus:

Absoluut. Dat gaat dus wat worden. Maar het gebeurt toch niet in een zodanig tempo dat het tot een snelheidsovertreding zou kunnen leiden. De heer Van Aalst vroeg of ik inderdaad kordaat zal optreden tegen buitenlandse overtreeders. Ja, ik denk dat we de afgelopen jaren flink hebben geïnvesteerd om het zo snel mogelijk op te kunnen pakken. Dat geldt dus ook voor overtredingen door bestuurders van auto's met buitenlandse kentekens. Er zijn 21 landen aangesloten. Er kunnen ook boetes worden verstuurd. Als er niet direct wordt betaald, wordt er twee keer een aanmaning gestuurd. We hebben op dit moment een score van gemiddeld 75% en ik denk dat dat een heel mooi resultaat is. Natuurlijk kan dat nog beter. Maar we kunnen niet zelf een deurwaarder inzetten of dwangmiddelen toepassen in een ander land. Daar hebben we geen rechtsmacht. Wel wordt de zaak zo veel mogelijk overgedragen aan het land waar de betrokken bestuurder zijn verblijf heeft, met het verzoek om de inning over te nemen. De overname van de inning en het al dan niet

toepassen van middelen om de betaling af te dwingen, vallen onder de verantwoordelijkheid van het andere land. We moeten er dus van uitgaan dat er in die andere landen voor die resterende 25% een goede inspanning wordt geleverd. Er wordt in de systemen geen onderscheid gemaakt tussen vrachtverkeer en personenauto's.

De heren Dijkstra en Bisschop hebben het een en ander gevraagd over de boa's. De wens om de bevoegdheden van boa's uit breiden met lichte verkeersovertredingen is bekend. Op dit moment wordt onderzocht of dat wenselijk is. Daarover praat ik met de VNG en de politie. Die gesprekken zijn gaande en ik hoop u daar over niet al te lange tijd over te kunnen berichten.

De voorzitter:

Mijnheer Von Martels, ik zie dat u wilt interrumpen, maar u hebt al twee interrupties gehad. Ik zie dat de heer Bisschop zo vriendelijk is om het voor u waar te nemen.

De heer Bisschop (SGP):

Wij zouden het op prijs stellen om te horen op welke termijn daar uitsluitel over gegeven kan worden.

De voorzitter:

Is dat de vraag die de heer Von Martels ook wilde stellen, om en nabij?

De heer Von Martels (CDA):

Totaal niet.

De voorzitter:

Dan moet u het toch even parkeren voor de tweede termijn. Het spijt me, maar u heeft me tot 19.00 uur gegeven. Anders halen we het gewoon echt niet. De Minister vervolgt zijn betoog.

Minister Grapperhaus:

Ik kan toezeggen dat we daar na het zomerreces bij de Kamer op terug zullen komen. Dan hebben we meteen een aantal andere dingen. Dat doen we dan in één keer.

De heer Bisschop (SGP):

Ook dat is natuurlijk nog een rekbaar begrip, maar ik neem aan: aansluitend aan het zomerreces.

Minister Grapperhaus:

Mag ik het zo zeggen dat het streven is om het echt te doen rondom de datum waarop de zomer in de herfst overgaat?

De voorzitter:

Dat lijkt na de zomer te worden, maar wij hebben geen tijd voor grappen. De Minister gaat door met de beantwoording.

Minister Grapperhaus:

De slachtoffers. Het is zeer terecht dat de heer Van Aalst daar aandacht voor vraagt, vind ik. Ik denk dat wij die anders af en toe al te zeer uit het zicht zouden verliezen met al de maatregelen die wij voorstellen. Dat moet niet gebeuren. Het perspectief van herstelbemiddeling organiseert het contact tussen slachtoffers en veroorzakers van verkeersongevallen. Ik ben het ermee eens dat een gesprek met de veroorzaker een slachtoffer inderdaad kan helpen bij de verwerking. Maar ook voor veroorzakers kan een gesprek met een slachtoffer of nabestaanden helpen om een ongeluk te verwerken. Daar wordt wel degelijk vanuit ons ministerie beleid op gevoerd.

Mevrouw Van Tongeren – zij is niet meer aanwezig – vroeg of ik het beeld herkende dat er in Amsterdam 190 onverzekerde taxi's rondrijden. Auto's moeten op grond van de WAM verzekerd zijn, zeg ik daarop. Ik heb geen inzicht in de uitsplitsing of het specifiek om niet-verzekerde taxi's zou gaan.

Kan de politie de event data recorder bij ernstige ongevallen altijd uitlezen? Laat ik voorstellen, zeg ik via de voorzitter tegen de heer Von Martels, dat niet elke bij een ongeval betrokken weggebruiker een voertuig heeft waarin een event data recorder zit, zo'n soort zwarte doos voor auto's, zeg maar. Daarnaast is ook niet elke zwarte doos uit te lezen, omdat de digitale informatie door de autofabrikant soms is voorzien van allerlei safety codes. Na een proef in Rotterdam gaan zeven van de tien politieregio's aan de slag met die techniek, om te kijken of dat inderdaad meer resultaten zou gaan opleveren. De techniek is er. De politie Rotterdam heeft al de afgelopen drie jaar bij 21 ongelukken de EDR geraadpleegd. De resultaten zijn zo goed dat ondanks het lage aantal ook andere eenheden die uitleesapparatuur hebben aangeschaft. Bij eenheden waar nog geen uitleesapparatuur is aangeschaft, kan men desgewenst bijstand uit Rotterdam krijgen op dat gebied. Wij zijn dus bezig om te bezien of het op een goede en zinvolle manier zou kunnen worden uitgerold.

De heer Dijkstra had het over brom- en snorfietsen. Ik neem aan dat u doelt op het in beslag nemen van een scooter bij drie strafrechtelijke overtredingen en bij overschrijding van de maximumconstructiesnelheid binnen twee jaar. Er is bewust gekozen voor een termijn van twee jaar en drie overtredingen, omdat rechters daarin zullen meegaan. Bij het eerder in beslag nemen, bijvoorbeeld na twee keer, of het laten vervallen van de termijn van twee jaar, is de verwachting dat de rechter een scooter niet snel verbeurd zal verklaren, omdat naar wij in de rechtspraak zien een dergelijke straf niet als proportioneel wordt gezien. Wijziging van het aantal overtredingen van drie naar twee en het schrappen van de termijn van twee jaar zal dus naar mijn oordeel niet leiden tot de gewenste verbeurdverklaring door de rechter. Dan moeten wij met elkaar, in het kader van de onafhankelijkheid van de rechterlijke macht, daarvan zeggen: oké, daar richten wij ons dan in dit verband op.

Dan de normstelling bij het bedienen van de telefoon. Mevrouw Van Brenk en de heer Laçin hebben daar beiden vragen over gesteld. Mag nu alles met de telefoon bij het niet vasthouden, dus het in de houder hebben? Ik ga er nu even heel strafrechtelijk op koersen. Bediening van de mobiele telefoon zonder vasthouden, dus als die in de houder staat, is toegestaan. Als u de uitspraak leest van het hof, dan ziet u dat het hof zegt: de wetgever heeft dat kennelijk heel duidelijk zo bedoeld, dus daar zit ook inderdaad niet heel veel ruimte in. Ik wil wel wijzen op het volgende. Wij moeten ook hierbij niet vergeten dat, ook als je dat ding in de houder hebt en je het bedient, dat geen concreet gevaar mag opleveren. Dat is strafbaar op grond van artikel 5 van de Wegenverkeerswet. Het mag ook zeker niet zeer gevaarlijke situaties opleveren. U weet dat ik met een voorstel ga komen om de straffen aanzienlijk te verhogen, zowel voor gevaarlijk rijgedrag als voor zeer gevaarlijk rijgedrag, met en zonder gevolgen. Dat heb ik vorige week aangekondigd. Dat even over de mobiele telefonie.

Ik wil nog heel kort iets opmerken over de innovatie op dat punt. Het OM is bezig met een aantal innovatie-experimenten op het terrein van verkeershandhaving ten aanzien van het gebruik van mobiele telefoons. Een daarvan is gericht op handhaving van het handheld bellen met camera's vanuit het verkeer, waarmee men dus kan zien wat er in de auto gebeurt. Het experiment daarmee bevindt zich echt nog in een voorstadium. Er wordt gekeken naar zowel de technische als de juridische mogelijkheden. Ik denk daarbij natuurlijk ook weer aan het punt van de privacy. Indien een dergelijke handhaving op telefoongebruik mogelijk is,

zou dat natuurlijk een mooie aanvulling zijn. Ik wil ten slotte toch nog zeggen dat iedereen op zijn iPhone en Samsung een knop heeft die je zeer eenvoudig kunt aanzetten, waardoor je verder geen meldingen meer krijgt als je actief in het verkeer begeeft. Dat is iets wat ieder zichzelf in het verkeer respecterende deelnemer simpelweg zou moeten inschakelen. Ik kom op het laatste punt, voorzitter. Dat moet u deugd doen. Dat zijn de concrete doelstellingen van de staandehouding. Er zijn binnen de politie geen quota. Zoals u weet, zijn de bonnenquota eind 2010 afgeschaft. Het is in de eerste plaats aan het lokale gezag om afspraken te maken met de politie over de inzet op verkeershandhaving. Het is aan het Openbaar Ministerie om via de regionale handhavingssystemen afspraken te maken over de inzet van de teams verkeer. Het is wel zo dat de korpsleiding verkeershandhaving als onderdeel van de reguliere handhavingstaak van de politie sterker neerzet en dat de korpsleiding ook echt gericht stuurt op meer zichtbare handhaving.

De heer Dijkstra heeft een motie ingediend met het verzoek om de Kamer voor 1 juni 2018 over de staandehouding te informeren. Dat zullen wij ook doen. Ik heb tijdens een vorig overleg overigens gezegd dat er al sprake is van een lichte stijging daarin, maar ik heb toen ook heel voorzichtig gezegd dat er sprake was van een lichte stijging en dat we gaan zien of die zich doorzet.

De heer Van Aalst vroeg hoe het staat met de voortgang bij het inzetten van flitsers op gevaarlijke punten. Zoals u weet, werkt de politie informatiegestuurd en controleert zij met name op de onveilige weggedelen. Dat houdt in dat men handhaaft op die plaatsen en tijdstippen waarop het effect het grootst is voor het verhogen van de verkeersveiligheid.

Daarmee wordt dan dus ook eigenlijk ook al uitvoering gegeven aan de motie. Er is met betrekking tot de inzet van politie nog een vraag gesteld over het gezag van het OM en de burgemeesters. Dat gaat primair over de lokale inzet.

Voorzitter. Ik denk dat ik door mijn beantwoording heen ben.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan ga ik nog even terug naar de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Er zijn nog twee vragen blijven liggen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Op het moment dat ik in een hoestbui op wielen verzeild raakte, was ik bezig aan de beantwoording van een vraag van de heer Laçin over de code rood en de chauffeurs. Ik had het op dat moment over de safety deals die in de sector worden afgesloten. Dat zijn initiatieven vanuit de markt voor het verbeteren van de veiligheidscultuur in de hele vervoersketen. Ik denk dat de initiatieven die daar inmiddels actief zijn, navolging verdienen. Laten we vooral ook de verladers hierbij betrekken. Ik hoop dat meer ketens hun verantwoordelijkheid nemen. Ik denk dat dat een heel goede zaak is. Zij spreken in die deals onder andere met hun chauffeurs af dat ze in geval van extreem weer niet gaan rijden. TLN en evofenedex gaan dus aan het werk, zodat de achterban nog meer safety deals gaat afsluiten.

Ik vind het interessant om te zien dat er ook aan de kant van de hardware wordt gewerkt, zodat er ook systemen komen waarbij er bijvoorbeeld in de navigatie de code rood, de specifieke weersomstandigheid, oppopt. Daar wordt door verschillende partijen hard aan gewerkt. Dan ben je meteen ook van het probleem af dat je langs de weg in verschillende talen mededelingen moet doen. Zoals ik al in de brief heb aangegeven, moet je die mededeling dan immers in zo veel talen onder elkaar zetten, dat dat mensen weer afleidt. Dat veroorzaakt meer problemen dan het oplost. In alle trucks zit voldoende in-car technology. Dus als we het in de trucks kunnen onderbrengen, zou dat eigenlijk het meest ideaal zijn.

Mevrouw Van Brenk had het over het gevaarlijke gedrag met het appen. Zij sprak over een omissie in de wet. Wij zien het eigenlijk niet als een omissie in de wet, want het precies verbieden van bepaalde smartphone-functies kun je niet handhaven. Dat vasthouden is natuurlijk iets wat wel te handhaven is. Vandaar dat we ook heel erg inzetten op het beïnvloeden van het gedrag. Wij zoeken het, wat dat betreft, ook erg in de ontwikkeling van de techniek om het op die manier makkelijker te maken.

De voorzitter:

Prima. We komen bij de tweede termijn. Ik stel voor dat we allemaal maximaal een minuut hebben. Het is niet anders. Als het kan, even geen interrupties, maar u bent daardoor wel in de gelegenheid om eventuele vragen die zijn overgebleven, opnieuw neer te leggen. Dan hebben beide bewindspersonen nog voldoende gelegenheid om te antwoorden. De heer Sienot van D66 heeft als eerste het woord.

De heer Sienot (D66):

Dank u wel. Het hete hangijzer was voor ons natuurlijk de Maut. We zijn blij om te horen dat de Minister meer lijkt te willen. Als mensen iets willen, dan blijkt er vaak ook veel te kunnen. Zorgvuldig omdat het moet en snel waar het kan. We zijn blij met de toezegging dat er in elk geval gekeken zal worden waar we kunnen versnellen. En, zoals gezegd, wij hebben er vertrouwen in dat dat in het wetgevingstraject kan.

Het tweede punt is de fietsveiligheid. Het is goed om te horen dat de Staatssecretaris daarmee bezig is. Gezien het enorme aantal fietsslachtoffers is dat ook wenselijk. Ik zou graag een brief zien waarin wordt aangegeven wat er dan gebeurt en welk effect dat zal hebben.

Dan de tunneldosering. Die blijft noodzakelijk, maar de vertraging blijft dan ook bestaan. Dat is dus een beetje jammer van de prachtige investeringen in al die oplossingen daar. Ik zou dus willen vragen of er naar andere slimme oplossingen gekeken kan worden.

Ik vind het ten slotte fijn dat u in overleg gaat over de Biro. Alles wat we op lokaal en landelijk niveau kunnen doen, lijkt ons gewenst.

Dank u wel.

De voorzitter:

U had aangekondigd dat u eventueel een VAO wilde aanvragen.

De heer Sienot (D66):

O ja, natuurlijk. Dat VAO, alstublieft. Dank u wel, meneer de voorzitter.

De voorzitter:

Daar houdt u aan vast. Oké, er is dus een VAO aangevraagd.

Het woord is aan de heer Von Martels van het CDA.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Vorig jaar heeft het CDA moties ingediend over de EuroRAP-methode oftewel het European Road Assessment Programme. Daarbij gaat het om een gedetailleerd inzicht dat de wegbeheerders krijgen in de veiligheid van hun wegen. Zij kunnen op basis van een maatregelenpakket inclusief de kosten-batenverhouding keuzes maken.

We willen graag weten hoe het staat met de uitvoering van de moties. Nu is bekend dat Rijkswaterstaat werkt met een eigen programma VIND, wat staat voor «VerkeersveiligheidsINDicator». De toenmalige Minister heeft een brief gestuurd over de verschillen tussen EuroRAP en VIND. Wij vinden EuroRAP beter dan laatstgenoemde. De provincie Friesland heeft EuroRAP overgenomen voor de wegen die zij in beheer heeft. Naar onze mening zouden meer provincies dat moeten doen. EuroRAP biedt namelijk ook de mogelijkheid om op Europees niveau te benchmarken.

Wat het CDA betreft komt er nu dus op korte termijn opnieuw onderzoek van het hele rijkswegennet, zodat op basis daarvan prioriteiten en maatregelen bepaald kunnen worden. Dit is de inbreng waar ik in eerste termijn helaas niet aan toegekomen was. Vandaar dat ik die nu nog even naar voren breng.

Ik wil ten slotte nog iets zeggen over de Merwedebrug. De Minister gaf al even heel duidelijk aan dat daarover geen agrarisch verkeer meer mogelijk is. Dat betreuren wij. Ik zou trouwens ook niet hoe dat wel mogelijk gemaakt zou kunnen worden. Maar jammer is het wel.

De voorzitter:

Duidelijk. De heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst bedankt voor de heldere antwoorden op heel veel vragen. Er zijn nog een paar dingen waar we waarschijnlijk wel op terug zullen komen in het VAO.

Wij maken ons nog steeds druk over de theorie-examens. Wij hebben geconstateerd dat dat geen oplichterij is, maar dat mensen daadwerkelijk zonder kennis van zaken hun praktijkexamen ingaan.

Wat betreft de inning is 75% een mooi begin. Maar wij constateren ook dat er landen zijn waar slechts 56% van de boetes geïnd wordt. Dat vinden wij beneden de maat. Ik hoop dat de Minister daar toch nog even op wil ingaan.

Ik heb voorts nog een vraag aan de Minister van I en W over de maatregelen bij de ILT. Ik vind het mooi dat wij op nationaliteit kunnen zoeken als het gaat om het overschrijden van de rij- en rusttijden. Het lijkt ons echter heel verstandig dat ook de ILT meer zal handhaven als zij weet welke nationaliteiten oververtegenwoordigd zijn bij het overtreden van deze regels. Daar hoor ik graag nog even een reactie van de Minister op. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Bisschop van de SGP.

De heer Bisschop (SGP):

Voorzitter, dank u wel. Ik bedank de bewindslieden voor de beantwoording van de vragen. Ik zou graag nog even willen terugkomen op de in regenboogkleuren geverfde zebrapaden. De Minister zegt toe dat zij de andere overheden erop zal wijzen dat het wel veilig is om het gewoon een zebrapad te laten zijn. Mijn vraag is: Minister, zou u de andere overheden erop willen wijzen dat in de uitvoeringsvoorschriften inzake verkeers-tekens gewoon staat dat een zebra bestaat uit een dwars op de weg aangebrachte markering met een breedte van ten minste 4 meter, bestaande uit witte strepen met een breedte en een tussenliggende afstand van 0,4 tot 0,6 meter? Dat is zoals een zebra eruit hoort te zien. Ik zou de Minister willen aanmoedigen om dit met enige stevigheid bij de andere overheden neer te leggen.

Het kan zijn dat ik het gemist heb, maar zou de Minister haar antwoord over fel verlichte reclames langs autowegen nog even kort kunnen resumeren?

De voorzitter:

Prima. Ik geef het woord aan de heer Dijkstra van de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Bij een zebra denk ik aan vier poten, of hoe heet het? O ja, hoeven.

De heer Bisschop (SGP):

Nou, je hebt ook zebrapaarden.

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

Voorzitter. Ik dank de bewindspersonen voor hun beantwoording. Ik kom nog even terug op het punt van de drugs. We hebben daarover van gedachten gewisseld. Maar zeven weken lang en als je maar één drug heb gebruikt, kom je ermee weg; ik vind dat echt niet kunnen.

Mijn tweede punt gaat over de inning van verkeersovertredingen die door buitenlanders zijn begaan. We zitten dan wel op de goede weg, maar ik wil dat iedereen betaalt, ook buitenlanders, zeker als wij milieuzones gaan koppelen aan de RDW. Dan kan het toch niet zo zijn dat een Duitser straks met zijn oude diesel mooi Maastricht in komt, terwijl wij een bekeuring krijgen als wij daar met onze eigen diesel komen? Dat kan toch niet waar zijn?

Dan de boa's. Dat wordt na het zomerreces. Ik vind dat ver weg, maar we zullen dat blijven volgen.

Ik ben niet tevreden met de beantwoording over het Rotterdamse plan ten aanzien van die scooters. Als er nou willens en wetens hard over de stoep wordt gereden en er sprake is van asociaal weggebruik door mensen met scooters... Nogmaals, er zijn heel veel mensen die heel plezierig op een scooter of bromfiets rijden. Dat is allemaal prima, maar er zijn een aantal aso's en die moeten we eruit filteren. Daarvan moet je zeggen: de tweede keer ben je gewoon klaar daarmee; dat ding gaat in de shredder. Dat moet ook een rechter zeggen. Je gaat dan niet zeggen: we doen dat pas na drie keer en twee jaar wachten. Nee, gewoon hup, weg ermee!

De **voorzitter**:

Punt.

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

En ten slotte. Het manifest.

De **voorzitter**:

Nee, nee, meneer Dijkstra. U hebt al aandacht voor het manifest gevraagd.

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

Ik heb daar nog geen antwoord op.

De **voorzitter**:

Nee, nee. Het woord is aan de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Dank aan de bewindspersonen voor de beantwoording. Ik heb een aantal punten. In de eerste termijn had ik het over schijnzelfstandigheid. Ik hoorde de Minister zeggen dat zij dat een keer gaat bespreken, maar dat mag van mij wat concreter. De vraag is dus: wanneer en hoe worden wij daarover geïnformeerd?

We hebben het gehad over de safety deals. Ik zou daar graag ook een brief willen ontvangen. Als er al een brief komt, dan zou ik graag zien dat de inhoud daarvan daarin wordt meegenomen.

De Minister van J en V had het over het vergroten van de pakkans. Ik heb eigenlijk niet gehoord dat er extra geld of extra capaciteit voor komt. Dat baart mij zorgen. Ik zal daar tijdens het VAO dus zeker op terugkomen.

Er is ook gesproken over voetgangers. We willen dat de voetganger serieuzer wordt meegenomen in het toekomstige beleid.

Tot slot, een laatste zin. De Minister van I en W gaat in gesprek met gemeenten over gekleurde zebapaden. Ik zou zeggen: als het geen gevaar oplevert, vooral blijven doen. Het is een teken van een inclusieve samenleving en daar staan wij voor.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ten slotte is het woord aan mevrouw Van Brenk.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Dank u wel, voorzitter. De SWOV en VeiligheidNL hebben onder de mooie kreet «laat de voetganger niet vallen» een kenniscafé georganiseerd. Ik ben benieuwd of de Minister daar kennis van heeft. Zij geeft aan dat zij de fietsers zal meenemen in de Nationale Omgevingsvisie, de NOVI, maar dan vraag ik ook nog een keertje aandacht voor de benenwagen. Hebben we hierbinnen ook aandacht voor de voetgangers? Het aantal van 60.000 voetgangersongevallen, waarvan 142 overlijdensgevallen, is niet niks. Het is dus echt belangrijk dat we hier meer aandacht aan besteden. Ik overweeg ook een motie op dit punt.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Vijftien seconden gewonnen! Dank, mevrouw Van Brenk. Ik kijk naar de bewindspersonen. Ik geef ze eigenlijk geen ruimte voor een schorsing. Ik stel gewoon voor dat begonnen wordt met de beantwoording van de vragen die er nog zijn. De heer Sienot vraagt om een korte schorsing, maar ik doe een dringend appel op hem om het nog even vol te houden, nog twintig minuten. Ik geef graag het woord aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dank u wel. Ik begin met de vraag van de heer Bisschop over fel verlichte verkeersreclames. Voor reclames langs autosnelwegen geldt dat die objecten niet mogen verblinden. Ze moeten voldoen aan de richtlijn lichthinder van Rijkswaterstaat. In 2014 zijn daar ook normen aan toegevoegd ten aanzien van de felheid van het bord bij duisternis. De gemeente is de vergunningverlener daarvoor. We zijn dus ook van de gemeente afhankelijk voor de handhaving. Indien nodig zal Rijkswaterstaat graag het gesprek daarover met de gemeente aangaan. Als iemand een voorbeeld heeft van een te fel verlicht stuk, dan is het raadzaam om daarvoor eerst even de aandacht van de gemeente te vragen.

Dan de fietsveiligheid. Er is gevraagd om een brief daarover, maar ik vind dat een beetje lastig, want dat is de portefeuille van de Staatssecretaris. Ik weet niet of er nog een AO over de fiets gepland staat.

De **voorzitter**:

Nee, dat niet.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik vind het ook zo wat om de Staatssecretaris op te zadelen met een aparte brief hierover. We zullen bekijken of we in het kader van de rapportage over het MIRT, waarover we toch al een brief naar de Kamer gaan sturen, aandacht aan dit onderwerp kunnen besteden.

Ik kom bij VIND en EuroRAP. EuroRAP geeft wel data, maar dat levert voor Rijkswaterstaat onvoldoende informatie om op maatregelen te kunnen nemen. Wegbomen zitten bijvoorbeeld niet in EuroRAP, maar die vormen juist een reden voor gevaarlijke en ernstige ongelukken. De Kamer kent allemaal de meer of minder vergevingsgezinde berm, maar wat dat betreft is een boom natuurlijk niet vergevingsgezind. Hetzelfde geldt voor de provincies. Zij zien dus meer heil in de andere methode.

De heer Van Aalst sprak over het theorie-examen. Ik ben heel erg overtuigd door het CBR, in die zin dat men er alles aan heeft gedaan. Ik zie ook echt niet hoe je dit door trucjes zou kunnen omzeilen. Ik ga binnenkort een wat uitgebreider werkbezoek bij het CBR afleggen. Ik zal er dan nog een keer naar vragen, maar ik heb er alle vertrouwen in dat het goed is geregeld.

De ILT mag bij handhaving niet selecteren op nationaliteit. De ILT werkt gewoon risicogestuurd, maar dat is onafhankelijk van het soort kenteken van de auto.

Dan de zebrapaden. Ik ben erg van de regenboog. Ik vind dat ook wel mooi, maar ik zie ook het veiligheidsaspect van zo veel mogelijk uniformiteit. Ik kan alleen maar herhalen dat ik bij de VNG onder de aandacht zal brengen dat men daar niet al te wild mee moet omgaan, zodat het herkenbaar blijft voor het doel waarvoor het is bestemd.

Dan de voetgangers. In overleg met BZK en de VNG zullen we bekijken of daar voldoende aandacht voor is. Ook in het kader van de NOVI zullen wij dat graag met de collega's van BZK en ook met de VNG bespreken. We moeten inderdaad ook, zoals dat zo mooi is gezegd, aandacht hebben voor de benenwagens.

Dan de schijnzelfstandigheid van de heer Laçin. Leuk dat ik het daar een keer over ga hebben, maar mag de Kamer dan ook weten wanneer? Dat zal in ieder geval gebeuren als alle adviezen binnen zijn. Ik sprak in dat kader al over het onderzoek. Laten we zeggen: in ieder geval voor de zomer. De heer Laçin wil ook graag worden geïnformeerd over die safety deals. Het lijkt mij heel leuk om daar wat meer informatie over te geven, dus daar gaan wij ook voor zorgen. Ik ben erdoorheen.

De voorzitter:

Dank. Dan gaan we snel door naar de Minister van Justitie en Veiligheid voor de beantwoording van de in tweede termijn aan hem gestelde vragen.

Minister Grapperhaus:

Ik begin met het punt van de heer Laçin van de SP over de kwestie van de pakkans. Ik zal, zoals al eerder toegezegd, de Kamer voor 1 juni informeren over de staandehoudingen. Ik blijf het belang daarvan bij de politie benadrukken. De Kamer moet zich wel realiseren dat uiteindelijk het lokaal gezag beslist over hoe men gaat «inzetten» als men begrijpt wat ik bedoel. Dat heb ik al eerder gezegd, ook de vorige keer. U weet dat dit kabinet veel geld extra heeft ingezet voor de politie, dus daar kan het in ieder geval niet aan liggen.

Ten slotte. Ik heb een paar van die innovatieve methodes genoemd om de pakkans te verhogen. De politie is er druk mee bezig om die verder te ontwikkelen. Het lijkt mij het verstandigst als wij, als we die ontwikkeling van de staandehouding hebben, verder kijken hoe we daarmee door kunnen.

Dan de vraag van de heer Dijkstra over de scooters. Er zijn de afgelopen jaren de nodige maatregelen genomen om strenger te handhaven. De meetmarge bij het controleren van de maximumconstructiesnelheid is met 4 kilometer aangescherpt, waardoor de pakkans aanzienlijk is verhoogd. Een scooter wordt in beslag genomen als een bestuurder voor de derde keer binnen twee jaar wordt gepakt. Per 1 januari 2014 zijn de boetes voor het opvoeren gelijkgetrokken met de boetes voor te hard rijden. Dat betekent een stijging van gemiddeld 25%. Als een scooter is opgevoerd, krijgt betrokkene een «wacht op keuren»-status, een WOK-status, wat ik een wat ongelukkige afkorting vind. Dat leidt ertoe dat hij niet meer met het voertuig mag rijden tot het in oude staat is teruggebracht en is gekeurd door de RDW. Met zo'n voertuig met een zogenaamde WOK-status mag niet gereden worden. Als er toch mee wordt gereden, zal de politie het direct in beslag nemen.

Ik heb net al gezegd dat er een onafhankelijke rechterlijke macht is. We kunnen de rechter niet verplichten om op enig moment te zeggen dat we het proportionaliteitsbeginsel niet meer gaan toepassen. Dat is nou net de vrijheid van de rechter, vandaar dat we goed kijken naar hoe de rechtspraktijk was. Zo hebben we het gezet op drie keer in twee jaar. Nogmaals, ik begrijp de gedachte, maar er zit echt beleid achter.

De volgende vraag wilde ik tot het laatst bewaren, want die heeft een beetje een filosofisch gehalte. 56% is het percentage bij de Fransen. Waarom is dat bij de Fransen zo onder het gemiddelde? Waarom betalen Fransen gemiddeld minder goed dan verkeersovertreders uit andere landen? Ik vind dat een heel lastige vraag om op een middag, als het begint te schemeren, te beantwoorden. Als het in het Frans kon, zou het misschien nog wat kunnen opleveren. Maar goed, ik wil wel benadrukken dat de Franse en Nederlandse uitvoeringsorganisaties voor de verwerking van verkeersboetes echt goede contacten met elkaar hebben. Er wordt echt gewerkt aan het verbeteren van de samenwerking. We zullen nog kijken hoe we dat verder kunnen verbeteren. Omdat het primaire percentage van wat wij innen bij de Fransen 56% is, zullen we kijken hoe we dat misschien nog omhoog kunnen krijgen, maar dat is een gegeven. Daarmee wilde ik het blokje Fransen afsluiten.

De voorzitter:

Waarmee u ook aan het eind bent gekomen van de complete behandeling van de vragen die aan u zijn gesteld, begrijp ik. Dan hebben we het keurig binnen de tijd gehaald, waarvoor allen dank. We zijn nog niet klaar, want ik heb nog een aantal toezeggingen die ik wil voorlezen. Ik vraag iedereen om heel kritisch mee te luisteren. De Minister van Infrastructuur heeft al een aantal toezeggingen gezien, dus dat zou goed moeten lopen, maar luister goed mee of het op de goede manier is verwoord. De toezeggingen zijn de volgende:

- I en W. Rond de zomer ontvangt de Kamer de uitkomsten van het proefproject Doortrappen, waarbij ouderen worden geholpen om veilig te blijven fietsen, en nadere informatie over fietsveiligheid volgt daarbij.
- I en W. Binnen een maand ontvangt de Kamer een brief over fileaanpak, waarin ook het opwaarderen van spitsstroken zal worden opgenomen.
- I en W. Voor de zomer ontvangt de Kamer nadere informatie over het voorkomen van verstoringen bij Kornwerderzand (in het kader van MIRT-overleg).
- I en W. De Minister van I en W zal het punt van schijnzelfstandigheid bij de rijschoolbranche nagaan bij de Inspectie SZW. Voor de zomer, staat er ook nog bij.
- I en W. De Kamer zal geïnformeerd worden over de safety deals. De vraag is nog wanneer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In ieder geval voor de zomer. Maar dat gaat heel snel gebeuren.

De voorzitter:

Voor de zomer of zoveel eerder.

En dan nog drie toezeggingen van de zijde van J en V.

- Na het zomerreces ontvangt de Kamer een tussenstand van de proef met de alcoholmeter, waarbij ook het punt van het geschiktheidsonderzoek zal worden betrokken.
- Voor de herfst ontvangt de Kamer nadere informatie over de inzet van boa's.
- Voor 1 juni wordt de Kamer geïnformeerd over de cijfers ten aanzien van staandehoudingen.

De heer Sienot (D66):

De brief over fietsveiligheid zou bij de MIRT-rapportage worden betrokken.

De voorzitter:

Dat heb ik toch voorgelezen of niet?

De heer **Sienot** (D66):
Dat heb ik niet gehoord.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Het leek of het bij doortrappen kwam, maar daar hoort het niet bij.

De **voorzitter**:
Het leek of het bij doortrappen kwam, maar daar hoort het niet bij, hoor ik de Minister zeggen. We hebben nu allemaal goed begrepen wanneer u de brief rondom de fietsveiligheid ontvangt. Ten slotte de Minister van Justitie.

Minister **Grapperhaus**:
Ik heb een toezegging gedaan over het handhaven op rijden met een niet-geldig rijbewijs.

De **voorzitter**:
Nou, dank u wel. Die heb ik niet voorgelezen. Hij werd niet gemist.

Minister **Grapperhaus**:
In plaats van die andere toezegging. Dus die alcoholmeter, dat klopt, maar u las iets anders voor en dat is denk ik niet correct.

De **voorzitter**:
Ik lees hem nog een keer voor. Luistert u goed mee. Na het zomerreces ontvangt de Kamer een tussenstand van de proef met de alcoholmeter, waarbij ook het punt van het geschiktheidsonderzoek zal worden betrokken. Klopt dat zo? Nee? Zegt u dan nog even wat u heeft toegezegd op dit punt.

Minister **Grapperhaus**:
Handhaving op het rijden zonder geldig rijbewijs.

De **voorzitter**:
Prima. Dat lijkt inderdaad iets anders. Handhaving op het rijden zonder geldig rijbewijs. Dat ontvangt de Kamer na het zomerreces of zoveel eerder.

Minister **Grapperhaus**:
De laatste toezegging die u noemde was een verwijzing naar een eerder gedane toezegging.

De **voorzitter**:
Oké. Daarmee zijn we gekomen aan het einde van dit algemeen overleg. Er is een VAO aangevraagd, dat door de plenaire griffie wordt ingepland. Ik dank u allen voor de tijdsbewaking en in het bijzonder de beide bewindspersonen. Allen nog een fijne avond.

Sluiting 18.57 uur.