

Vergaderjaar 2011–2012

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 321

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 10 april 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ en de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie² hebben op 15 maart 2012 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en minister Opstelten van Veiligheid en Justitie over **Verkeersveiligheid**.

(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Snijder-Hazelhoff

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

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

Voorzitter: Snijder-Hazelhoff
Griffier: Israel

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Aptroot, Bashir, Van Gent, De Jong, Kuiken, De Rouwe, Snijder-Hazelhoff en Verhoeven,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en minister Opstelten van Veiligheid en Justitie, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministeries.

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over verkeersveiligheid en heet alle aanwezigen welkom.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik heb een heel overzichtelijke inbreng. Ik ga van de 15 kilometerzones, de woonerven, door naar het 130 km/u rijden en vervolgens naar de verkeersshuften die zich aan geen enkele grens houden.

Allereerst kom ik op de 15 en 30 kilometerzones. Het is heel goed dat de minister maandag start met een campagne om aandacht te vestigen op het belang van veiligheid en het rijden volgens de snelheid die in de bebouwde kom wordt aangegeven. Ik verzoek de minister om hierbij specifiek aandacht te besteden aan de 30 kilometerzones omdat deze met name een groot probleem vormen. Onlangs bleek uit een onderzoek van het AD dat die snelheid veelvuldig niet wordt gehandhaafd. Weliswaar komt dit deels door de eigen bewoners, maar ook door mensen daarbuiten. Gisteren is de Kamer door Jantje Beton en de stichting Woonerfgoed opgeroepen om in de woonerfgebieden 15 kilometerborden te plaatsen, zodat het voor automobilisten inzichtelijker wordt dat daar slechts 15 km/u, oftewel stapvoets, gereden mag worden. De PvdA vindt dit heel erg belangrijk. Kinderen moeten ruim baan krijgen. Als we 130 km/u kunnen scheuren op de snelweg, is 15 km/u rijden ook belangrijk. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat we op de snelweg prijs-schieten met allerlei laserguns, terwijl de veiligheid van onze kinderen geen aandacht krijgt in de handhaving. Graag ontvang ik op dit punt een reactie van de minister.

We hebben van minister Opstelten een brief gekregen over scooter-overlast. Hierin poetst hij wat oude plannen op. Het was eigenlijk een herhaling van de brief van 27 oktober jl. Desalniettemin is mijn fractie heel blij dat de minister het aanvalsplan van de PvdA over scooteroverlast grotendeels overneemt. Ik heb nog wel een paar vragen. Op welke wijze wordt de handel in scooteronderdelen en onderdelen die nodig zijn om scooters en bromfietsen op te voeren aangepakt? En hoe worden dealers die hiervoor verantwoordelijk zijn aangepakt? Hoe gaan we een en ander handhaven? Dit geldt eigenlijk voor veel aspecten. We constateren dat het belangrijk is. De politie heeft het druk zat. Zeker nu, met al die cao-onderhandelingen, is de genegenheid om te handhaven nog verder afgenomen. In het algemeen is er natuurlijk een gebrek aan capaciteit. Hoe gaan we die handhaving nu doen? Het moet immers niet bij mooie woorden blijven. Mijn laatste vraag over scooteroverlast betreft een suggestie van de Fietsersbond. Deze vraagt zich af of het niet verstandig is om de Europese richtlijn te volgen, waarin het type brommers en scooters dat heel makkelijk opgevoerd kan worden, simpelweg verboden wordt. Graag ontvang ik een reactie.

Dan kom ik op het 60 km/u rijden. Ook daarbij gebeuren heel veel ongevallen, met name in de berm. Dit heeft voornamelijk te maken met het feit dat veel bochten simpelweg te scherp zijn om 60 dan wel 80 km/u te rijden. Er wordt al voor gekozen om objecten, zoals een boom, uit de weg te halen. Helaas heb je soms echter te maken met viaducten of iets anders. De PvdA zou het dan ook verstandig vinden om in die scherpe

bochten over te gaan tot snelheidsreducties. Dit is nu niet overal het geval. Ik ontvang graag van minister Schultz een reactie. Wij vinden het 130 km/u rijden prima, maar het mag niet ten koste gaan van de veiligheid en de gezondheid. De minister scheurt door op dit onderwerp, terwijl je je in tijden van crisis kunt afvragen of je deze rechtse hobby zou moeten blijven subsidiëren. Mijn vraag betreft specifiek ook de toenemende kritiek van externen. Onder anderen een verkeerskundige uit Breda van de Noordelijke Hogeschool zet grote vraagtekens bij het 130 km/u rijden. Het zou juist zorgen voor extra files en de doorstroming belemmeren, omdat men te veel kan optrekken naar 130 km/u en vervolgens weer naar 120 of 100 km/u moet. Hierdoor ontstaat er juist meer onveiligheid en een vermindering in de doorstroming. Graag ontvang ik een reactie op dit punt. Ik ben derhalve ook benieuwd naar de inbreng van het CDA over de uitvoering van de moties die de heer De Rouwe heeft ingediend.

Dan ga ik in op het scheuren en de verkeershuffters. De ANWB heeft voorgesteld om te komen tot een veelplegersaanpak voor asociale rijders in het verkeer. Mijn fractie omarmt dit voorstel samen met het CDA, maar heeft nog wel een aantal vragen. Hoe gaan we dit praktisch doen? De verkeersboetes worden automatisch afgehandeld. Hoe registreer je dit dan? Mijn fractie heeft een rekensommetje gemaakt. We hebben het al snel over zo'n kleine 30 000 mensen die voor deze aanpak in aanmerking zouden kunnen komen. Hoe gaat de minister invulling hieraan geven? Kan zo'n veelplegersaanpak ook gecombineerd worden met een substantiële verhoging van de boetes bij overtredingen, alsook met een inbeslagname van de auto c.q. het rijbewijs?

Ik heb een allerlaatst puntje over onze oudere automobilisten. Mijn fractie is altijd voorstander geweest van het voorstel om pas bij de leeftijd van 75 jaar keuringen te doen. Feit is echter dat dementie een steeds verder toenemend probleem is. De PvdA ontvangt signalen dat hiervoor in het verkeer te weinig aandacht is. Kan de minister aangeven of keuringsartsen getraind zullen worden om dit veel beter te signaleren?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Er staan veel stukken op de agenda. Ik begin met het CBR (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen). We hebben het hier eerder gehad over een forensisch onderzoek naar de pensioenproblemen bij het CBR. De Kamer heeft toen besloten om het CBR de ruimte te geven om zelf dit onderzoek te verrichten. Kan de minister ons over de vorderingen hiervan informeren? Is het onderzoek al opgepakt en hoe staat het met het vertrouwen? Is het vertrouwen op de werkvloer weer teruggekeerd?

Daarnaast heeft de Kamer in december 2010 de motie-Bashir aangenomen. Hierin wordt de minister verzocht om met het CBR in overleg te gaan om te komen tot een onafhankelijke klachtencommissie rijbewijzen. Inmiddels heeft de Nationale ombudsman aangegeven hierin een belangrijke rol te willen spelen. Hoe werkt diens rol concreet en hoe heeft deze uitgepakt? Op welke wijze willen de minister en het CBR hieraan bekendheid geven?

De SP-fractie vraagt al heel lang om een einde te maken aan onnodige medische keuringen die het CBR oplegt aan mensen die prima in staat zijn om aan het verkeer deel te nemen. Mensen met ADHD moeten bijvoorbeeld elke drie jaar gekeurd worden, terwijl er volgens mij niemand met ADHD echt afgekeurd wordt. Het is gewoon ordinare geldklopperij. Wat de SP-fractie betreft moet er dus snel een einde komen aan deze onzin. Helaas duurt het allemaal erg lang voordat de minister tot een besluit komt en ondertussen blijven mensen in een keuringsmolen zitten. Goed nieuws is het feit dat de Nederlandse Vereniging voor Psychiatrie (NVvP) inmiddels ook geadviseerd heeft om te stoppen met deze geldklopperij-keuringen. Ik verzoek de minister derhalve om vandaag nog te besluiten hiermee te stoppen. Ik overweeg een motie op dit punt. Als het goed is, is

de minister bezig met een analyse van alle medische keuringen. Ik wil de minister hiervoor natuurlijk alle tijd geven, maar wanneer kan de Kamer het resultaat hiervan verwachten? Graag ontvang ik een reactie.

Dan kom ik op de aanpak van overlast door snor- en bromscooters. Op zich kan de scooter een goed en fijn vervoermiddel zijn voor mensen in de steden. Helaas zien we ook de keerzijde, aangezien heel veel mensen overlast veroorzaken. Mijn partij wil dat scooteraso's hard worden aangepakt. Niet voor niets heb ik samen met de heer Aptroot een motie ingediend. Deze is ook aangenomen. Hierin wordt verzocht om scooters die fors zijn opgevoerd, te vernietigen. Nu heeft de minister een brief geschreven waarin een hele pagina gewijd wordt aan deze motie. De brief is gisteren binnengekomen. Hiervoor ben ik de minister natuurlijk heel erg dankbaar. Ik durf het eigenlijk niet te zeggen, maar er is ook iets fout gegaan. De minister heeft namelijk een verkeerde motie uitgewerkt, eentje zelfs die niet in stemming is gebracht. Ik zal de juiste motie dadelijk overhandigen aan de minister. In de betreffende motie krijgt de minister tot aan de zomer de tijd om met een goed plan te komen. Hij hoeft zich dus geen zorgen te maken, want hij heeft nog alle tijd. De SP-fractie is over het algemeen heel erg tevreden met de stappen die in de goede richting worden gezet, zoals de voorstellen om het opvoeren harder aan te pakken en de boetes voor opvoeren verder te verhogen. Hoe staan de beide ministers tegenover het invoeren van een apk-keuring voor brom- en snorscooters? Je hebt dan meteen een periodieke keuring om te bekijken of de scooters nog wel voldoen aan alle gestelde eisen. Racen door de bebouwde kom kan letterlijk levensgevaarlijk zijn. Het is daarom geen gek idee om te bezien of het rijbewijs van een wegpiraat eerder kan worden ingenomen door de invorderingsgrens te verlagen. Wat mij echter verbaast aan de brief van de minister is het feit dat enerzijds wordt gesteld dat het verlagen van de invorderingsgrens van 50 naar 30 km/u nauwelijks invloed heeft op de snelheid en verkeersveiligheid, terwijl anderzijds wordt gesteld dat bij een verlaging van de invorderingsgrens met 10 km/u in 2010 maar liefst 2 239 rijbewijzen zouden zijn ingevorderd in plaats van de huidige 189. Dit geeft aan dat veel mensen fors te hard rijden, maar net onder de invorderingsgrens zitten. Waarom is de minister toch zo terughoudend? Ik wil graag opheldering.

In de brief gaat de minister ook geheel voorbij aan de woonerven. Heel veel Nederlanders wonen in de bebouwde kom in een woonerf. Hier spelen ook de kinderen. Nu is het door de inrichting hiervan al lastig om hard te rijden. Het is een forse overschrijding als automobilisten 30 km/u te hard rijden op een woonerf waar stapvoets mag worden gereden. Hoe wil de minister omgaan met hardrijders op woonerven? Is het mogelijk om een maximale snelheid van bijvoorbeeld 15 km/u vast te leggen «op de borden» en deze ook te handhaven?

Ik ga van de woonerven naar de snelwegen. De matrixborden boven de wegen zorgen in bepaalde gevallen voor chaos op de wegen. We hadden de minister via schriftelijke vragen gevraagd om een back-up. Zij heeft hierop geantwoord dat zij een en ander zou uitwerken. In een recente brief heeft zij echter aangegeven hiervan af te zien. Hoe staat het hiermee? Komt er nu wel of geen back-up? Graag ontvang ik opheldering.

Tot slot kom ik op de brief die is uitgewerkt naar aanleiding van de moties van het CDA over de 130 km/u. Het is mijn fractie onduidelijk welke wegen het uiteindelijk betreft. Gaat het bijvoorbeeld ook om de ringwegen? Dit zou voor de SP-fractie volstrekt onacceptabel zijn. Kunnen we een overzicht krijgen van de wegen waar de maximale snelheid wordt opgevoerd?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik sluit aan bij de collega's die ook de petitie hebben ontvangen over de woonerven en snelheden. Mijn fractie vond het een aardige suggestie van de indieners van de petitie om het

standaardbord waarmee een woonerf wordt aangeduid te integreren met het bordje waarop de maximumsnelheid van 15 km/u staat. Heel veel mensen weten niet dat bij een woonerf 15 km/u hoort. Zij denken dat het een 30 kilometerzone is of dat er wellicht geen beperking geldt. Het is een goede suggestie. Ik verneem graag hierop een reactie van het kabinet. De VVD is blij dat er bij het CBR langzaam orde op zaken is gesteld, dat de medezeggenschap normaal verloopt en dat de pensioenen gewoon en niet overdreven luxe zijn. Het is echter jammer dat er geen gehoor wordt gegeven aan het verzoek van mijn fractie. In het bijzonder de SP en de VVD hebben steeds gehamerd op het voorstel voor een onafhankelijke klachtencommissie. De Nationale ombudsman adviseert anders. Ik vind de adviezen van de Nationale ombudsman niet altijd erg indrukwekkend, maar dat is een ander punt. Hij kijkt wel naar de werkprocessen en dergelijke. Het CBR constateert zaken, legt zelf een sanctie op en gaat ook zelf de klacht behandelen. Mijn fractie meent dat dit principe van «alles in één hand» te ver gaat. Zij houdt echt de voorkeur voor een onafhankelijke klachtencommissie, ongeacht het feit dat zij meent dat het CBR zijn best doet. Mensen vertrouwen het niet en hebben er een slecht gevoel bij. Ik begrijp dat wel en ontvang graag nog een reactie van de regering aangaande het CBR.

De heer Bashir heeft terecht al ADHD genoemd. Ook mijn fractie heeft de indruk dat die extra keuringen kunnen vervallen. Er loopt echter nog steeds een adviesaanvraag bij de Gezondheidsraad over epilepsie. Mijn fractie vindt het gek dat mensen met epilepsie privé wel, maar zakelijk slechts beperkt mogen rijden. Je kunt verantwoord en veilig een voertuig besturen of je kunt het niet. Kan het kabinet ervoor zorgen dat er snel een advies van de Gezondheidsraad komt zodat we deze overdreven beperkingen voor epilepsiepatiënten wellicht kunnen schrappen en ADHD'ers zich niet onnodig hoeven te laten keuren? Laat de deskundigen hierover een advies geven.

Ik kom op de snor- en bromfietsen. Ik heb de laatste brief gelezen, waarboven staat «diverse onderwerpen verkeersveiligheid». Toen dacht ik: ja, terecht dat de motie van de heren Bashir en Aptroot wordt afgewezen. Maar het is inderdaad wel de motie die we gewijzigd hebben. Het ging dus niet om het eruit halen van onderdelen, want dat kost te veel werk. Mijn fractie vindt het echter nog steeds gek dat een opgevoerde brommer of scooter pas in beslag wordt genomen als je drie keer gepakt bent. Opvoeren mag niet. De brommer of scooter voldoet niet aan de toelatingseisen en zou niet op de weg mogen. Het lijkt mijn fractie prima als hij, indien opgevoerd, direct in beslag wordt genomen. De VVD is het tevens eens met de hardere aanpak, zoals het naar beneden bijstellen van de bekeuringsmarge. Het verhogen van de boetes en dergelijke is goed, zij het dat een bekeuringsmarge van 10 km/u voor een 25 kilometervoertuig hoger is dan de bekeuringsmarge voor auto's op de snelwegen waar je 100, 120 of 130 km/u mag rijden. De VVD vindt deze marge nog steeds fors, maar ik weet niet of het praktisch mogelijk is om deze verder terug te brengen.

Wat betreft het aantal verkeersgewonden valt het op dat maar liefst 69% fietser is. We spreken natuurlijk terecht over de gevaren van auto's en snelheden, maar 69% van gewonden betreft fietsers. Bij 86% van die gevallen is helemaal geen auto betrokken. Fietsers zijn vaak een gevaar voor zichzelf. Uit de analyses blijkt dat we hieraan deels niets kunnen doen. Een deel wordt echter veroorzaakt door de weginrichting. Er staan paaltjes midden op het fietspad of de doorgang is wat nauw. Met name de oudere fietsers komen hierdoor in de problemen. Zou het niet verstandig zijn om eens met de VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) te overleggen over de vraag of er niet een programma kan komen om met name de veiligheid op fietspaden te bekijken? Dat programma zou het Rijk dan niet moeten uitvoeren. Als een club dit eens bekijkt en deskundig advies vraagt ... Je kunt je indenken dat er best practices zijn bij

gemeenten die dit hebben gedaan. We zouden het aantal verkeersgewonden fors kunnen terugbrengen als we het voor de fietsers, met name de oudere, wat makkelijker maken.

Mijn fractie vindt het prima dat het trekkrijbewijs wordt ingevoerd. Waarom geschiedt dit echter pas per 1 januari 2014? Kan dit niet al per 1 januari 2013 gebeuren? Het duurt mijn fractie wat lang. De Kamer heeft wel een brief ontvangen van CUMELA Nederland (brancheorganisatie voor de cumelabedrijven in Nederland), die aangeeft dat de uitzondering van zelfrijdende werktuigen niet zo aardig is als de regering voorstelt. Ik dacht aanvankelijk ook dat het zo'n klein veegvoertuigje was dat in de gemeenten wordt gebruikt. CUMELA Nederland zegt echter dat onder die categorie ook grote oogstmachines en grondverzetmachines vallen. Klopt de kritiek? Zo ja, dan is deze uitzondering niet verstandig en zou een en ander moeten worden aangepast en teruggebracht tot datgene waar het echt om gaat.

De VVD-fractie legt zich neer bij de voorstellen van de regering inzake de uitwerking van de maximumsnelheid. Er zijn immers twee moties van de heer De Rouwe aangenomen. Als de meerderheid van de Kamer het wil, dan moet het. Ten opzichte van het totale aantal trajecten betreft het niet dramatisch veel wegen. Op diverse wegen wordt 130 km/u ingevoerd. Mijn fractie heeft echter moeite met bepaalde trajecten. Het is aan automobilisten bijvoorbeeld niet te verkopen dat de weg van Amsterdam naar Utrecht, de A2, is verbreed naar twee keer vijf rijstroken, terwijl daar straks maar 100 km/u mag worden gereden. Dit geldt ook voor andere wegen met drie en vier rijstroken. Daar mag men maar 100 km/u rijden. Geen enkele automobilist begrijpt dit. Automobilisten moeten weten waarom we hen daar niet wat harder laten rijden. Het zou aardig zijn als we, ingeval er geen weersomstandigheden zijn, voortaan andere berichten op de matrixborden zetten in de trant van: «Hier slechts 100 km/u door CDA en links.»

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb een vraag aan de heer Aptroot. Ik kwam gisteren natuurlijk niet meer bij van het lachen vanwege zijn goede grap over de matrixborden. De heer De Rouwe reageerde hierop in het ANP-bericht met: «Aptroot moet niet zo piepen, want het CDA heeft voorwaarden gesteld. Wij kiezen voor een vlotte, veilige doorstroming en voor de mensen die in de buurt van snelwegen wonen.» Kiest de VVD-fractie daar nu helemaal niet voor en is zij op een enigszins onverantwoorde, onveilige en slechte manier bezig? Op zich ben ik het wel eens met de heer De Rouwe: de heer Aptroot piept.

De heer **Aptroot** (VVD): De laatste twee vragen kan ik allebei met nee beantwoorden. Een en ander is niet het geval. Ik ben overigens wel blij dat mevrouw Van Gent om een uitlating van mij heeft gelachen. Ik ben immers altijd blij als collega's vrolijk van mij worden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dit is weer de bekende truc van de heer Aptroot. Ik zou toch graag van hem een reactie willen op het punt dat de heer De Rouwe woensdag zegt: «Aptroot moet niet zo piepen.» Mijn stelling is dat beide heren een beetje piepen, maar dat even terzijde. Is het CDA nu de enige partij die kiest voor een vlotte, veilige doorstroming en voor de mensen die in de buurt van snelwegen wonen? Kiest de VVD daar niet voor? Anders begrijp ik dat hele gekissebis van deze twee mannetjes niet. Ik probeer helder te krijgen waar nu de precieze ruzie ligt. Dat is voor mij en de mensen die toeluisteren, ook wel interessant.

De heer **Aptroot** (VVD): Mijn antwoord hierop is nee. Mijn fractie heeft steeds gezegd dat zij alleen voorstander is van een hogere snelheid als het voor de veiligheid en het milieu verantwoord is. Dit betekent dat je bij de A2 op een klein stukje een scherm nodig hebt. Door de motie die

mevrouw Van Gent samen met de heer De Rouwe en anderen heeft ingediend mag je zelfs voor een klein scherpje geen euro meer uitgeven. Derhalve blijft het op die brede snelweg 100 km/u. Als wij een beetje piepen, zijn we daar heel blij mee. Piepende en krakende wagens lopen immers het langst.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het komt erop neer dat de heer Aptroot piept en de heer De Rouwe kletst.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb een vraag over een heel ander punt, te weten de keuringen van mensen met ADHD. Ik begrijp het standpunt van de VVD-fractie dat hiermee snel kan worden gestopt. Nu heeft ook de NVvP geadviseerd om onmiddellijk te stoppen met die keuringen. Kunnen we hier gewoon zaken doen en vandaag nog besluiten om ermee te stoppen? De zakken van die mensen worden geleegd en vervolgens weten ze toch dat ze goedgekeurd worden. Er is volgens mij nog nooit iemand afgekeurd. Graag ontvang ik een reactie.

De heer **Aptroot** (VVD): Het besluit zal uiteindelijk moeten worden genomen door het kabinet. Ik heb mij ook bij de woorden van de heer Bashir aangesloten. Wij hebben ook de indruk dat die keuringen overbodig zijn. Het feit dat deze mensen elke twee jaar gekeurd moeten worden, is irritant en kost onnodig geld, terwijl anderen dat rijbewijs gewoon krijgen en na tien jaar zonder keuring kunnen verlengen. Ik wil snel een reactie van de regering. De SP en VVD denken op dit punt hetzelfde.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik heb nog een korte vraag aan de heer Aptroot. Ik vind het op zich wel een leuk idee om op die matrixborden iets te zetten in de trant van: «Dankzij het CDA en links mag u hier maar 120 km/u.» Is het dan ook een idee om deze af te wisselen met een boodschap aan vrachtwagenchauffeurs, die allemaal verplicht op de rechterbaan moeten rijden, in de trant van: «U moet verplicht rechts rijden door rechts.»?

De heer **Aptroot** (VVD): Laten we eerst vaststellen dat D66 onder de categorie links valt. Dat is dus duidelijk. Als je de recente ongevalstatistieken bekijkt, zou het heel goed zijn om het inhalen door vrachtwagens nog eens te bekijken. Ik heb hiervoor een voorstel gedaan en wacht nog op het kabinet. Dat totaalverbod zag de minister niet zitten, maar een uitbreiding van het verbod zou mogen. Ik zou er trots op zijn als we ertoe besluiten om het inhalen door vrachtwagens verder te beperken op wegen waar dit een gevaar veroorzaakt. De Kamer weet dat een behoorlijk percentage van de ongevallen waarbij vrachtwagens betrokken zijn te wijten is aan de inhaalbewegingen. Als daar dan iets komt van «dankzij rechts of dankzij de VVD», zou ik heel blij zijn. Als we elkaar steunen qua informatie op die matrixborden over verkeersmaatregelen, bijvoorbeeld dat de heer Verhoeven voorstander is van 100 km/u op een twee keer vijfbaansautoweg en dat de VVD op bepaalde smalle wegen voor een inhaalverbod door vrachtauto's is, dan zijn wij het met elkaar eens.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Laat ik beginnen met een compliment te maken aan minister Opstelten. De vorige keer hebben we in deze commissie gesproken over een plan voor de ambulanceklevers, een gerichtere aanpak en over veel klachten uit diverse hoeken over het verschil in aanpak. Ik ben de minister zeer erkentelijk voor het feit dat er nu een landelijke aanpak ligt met goede afspraken. Het ziet er goed uit. Dit geldt ook voor de aanpak van de scooterproblematiek, waarover al vaak is gesproken. Deze is van harder, hardst naar allerhardst gegaan. De maatregelen die hier zijn voorgesteld, vinden nu ook hun weerklink in het

kabinet. Er is dus sprake van werk in uitvoering. Het is goed dat het nu op de rit staat.

De heer Slob is er niet. Hij heeft de vorige keer mede namens anderen aandacht gevraagd voor de woonwijken en de overlast die daar heerst. Ik zou ook deze middag een paar voorstellen willen doen. Ik realiseer mij dat we niet zomaar een blik agenten kunnen opentrekken, maar misschien kunnen we wel effectiever werken en ons meer richten op de plaatsen waar problemen zijn.

Ik ga direct naar een concreet voorstel toe. Er zijn geen doelstellingen voor de inzet van verkeershandhaving. We hebben een behoorlijke inzet op snelwegen, maar ook in woonwijken, woonerven en op provinciale wegen. Voor zowel het een als het ander ligt dit percentage nu ongeveer op 50. Ik zou graag een reactie van het kabinet willen op de vraag of we niet meer kunnen gaan controleren in woonwijken en op provinciale wegen, in plaats van op de snelwegen. De reden hiervoor is heel verklaarbaar. Nu ligt die druk gelijk, terwijl het aantal slachtoffers en doden op provinciale wegen en in woonwijken veel hoger is. Bovendien ligt het subjectiviteitsgevoel van onveiligheid daar ook veel hoger. Ik zou graag een reactie van het kabinet hierop ontvangen.

Tevens vraag ik aandacht voor de nazorg van verkeersslachtoffers. Hierover hebben we in vorige algemeen overleggen een paar keer gesproken. Kan het kabinet bij een volgend algemeen overleg over verkeersveiligheid nog eens de stand van zaken op een rij zetten wat betreft de initiatieven van de overheid voor nazorg van verkeersslachtoffers? Er zijn verschillende verzoeken vanuit de Kamer gedaan, bijvoorbeeld over de informatie-uitwisseling. Een en ander hoeft niet nu, maar ik zou de volgende keer graag weer eens de stand van zaken scherp hebben.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb een vraag over meer controle in woonwijken. Ik heb begrepen dat de verkeershandhaving in de bebouwde kom op dit moment ook al prioriteit heeft. Van de bonnen wordt 52% in de bebouwde kom uitgedeeld. De heer De Rouwe stelt voor om langs snelwegen minder te handhaven. Hoe gaat hij dit in de praktijk doen? Die vlieger gaat namelijk nauwelijks op. Langs snelwegen wordt immers vooral geflitst wat veel minder arbeidsintensief is. Ik heb begrepen dat flitsen in de bebouwde kom veel minder gemakkelijk gaat. Daar is het meestal een kwestie van signaleren, zeker in die 30 kilometerzones. Dit is dus meer iets voor de wijkagent. Om te voorkomen dat dit iets moois lijkt maar verder niet wordt ingevuld, zou ik graag willen weten hoe een en ander er concreet uit gaat zien en op welke wijze het CDA dit gaat organiseren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik denk niet dat ik het ga organiseren. Dat is niet mijn taak. Laat ik in ieder geval ingaan op de inhoudelijke opmerking. Ik heb de woonwijk als voorbeeld genoemd, maar ik heb ook de provinciale wegen genoemd. Daarmee vervalt het tegenargument dat je daar niet kunt flitsen. Overigens is dit in de woonwijk ook mogelijk, maar dat terzijde. De argumentatie erachter is heel simpel: we hebben gewoon veel meer slachtoffers op die snelwegen. Derhalve is de vraag relevant waarom hierop zo veel nadruk ligt. Het is heel belangrijk dat daar gecontroleerd blijft worden, misschien nu juist extra. Ik zie echter wel een onbalans, die ik vandaag graag wil aankaarten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind het nog niet heel erg helder. Ik heb net een aantal getallen genoemd. Ik neem aan dat de minister van Infrastructuur en Milieu hierop straks uitgebreid ingaat. Ik heb nog een aanvullende vraag. Zou het niet goed zijn als we het te hard rijden in die woonwijken bij die 30 kilometerzones fysiek onmogelijk maken door drempels en andere aanpassingen? Het zijn altijd buurtbewoners die thuis als bestemming hebben en in hun eigen buurt te hard rijden. Zouden we

dit niet fysiek onmogelijk moeten maken? Zouden we ter voorkoming hiervan geen middelen beschikbaar moeten stellen? De heer De Rouwe heeft zelf al eerder gezegd dat gemeenten hiervoor onvoldoende geld hebben. We gooien nu echter het geld over de balk door 130 km/u te scheuren op de snelweg. Moeten we niet eens prioriteiten stellen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Het zijn goede vragen, die ik alle zal beantwoorden.

Ten eerste stel ik inderdaad voor om prioriteiten te stellen en de prioriteit te leggen bij de plaatsen waar de meeste slachtoffers zijn en mensen de meeste onveiligheidsgevoelens hebben. Het feit dat mevrouw Van Gent hierover niet spreekt, nodigt mijns inziens uit om hierin haar instemming terug te zien.

Ten tweede ben ik niet zo'n voorstander van drempels. Ik ben voor een goede inpassing, maar drempels hebben veel nadelen. Denk alleen al aan de hulpverleners, die hierdoor later op hun plaats van bestemming kunnen komen en belemmerd worden. Ik vind het echter een terecht punt. De gemeenten hebben in het verleden met de ministers het programma Duurzaam Veilig afgesproken. Veel gemeenten plaatsen heel gemakkelijk een bordje met 30 km/u. Zij doen echter niet datgene wat erbij hoort, te weten een fatsoenlijke inpassing. Op dit punt vinden mevrouw Van Gent en ik elkaar. Ook ik vind dit van groot belang. Misschien heeft het wel meer effect dan alleen de handhaving. Ik stel voor om beide te doen: preventie, maar ook optreden. Dat is nog altijd de beste combinatie. In dit kader wil ik ook een vraag stellen aan de minister van Veiligheid en Justitie. Ik krijg heel vaak van wijkbewoners te horen dat er door de politie niet wordt gehandhaafd omdat de wijk niet is ingericht op 30 km/u. De gemeente zegt dat er gewoon gehandhaafd kan worden en dat er niets aan de hand is. De betreffende bewoners worden van het kastje naar de muur gestuurd. Kan de minister aangeven wie er nu gelijk heeft? Hoe kunnen we deze mensen tegemoetkomen? Aan de minister van Infrastructuur en Milieu zou ik willen vragen om de inrichting en toepassing van Duurzaam Veilig opnieuw te agenderen bij de gemeenten. Hierin zijn we enigszins blijven haken. Dit beleid is in 2002 heel enthousiast gestart, maar het valt al een paar jaar enigszins stil. Behalve de plaatsing van het bord 30 km/u wordt er niets gedaan. Ik ontvang hierop graag een reactie van minister.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Mijn fractie pleit ook voor een betere handhaving en prioriteit in de bebouwde kom, specifiek in die 30 kilometerzones. Ik hoor ook concreet terug dat korpsen en politieagenten niet handhaven. Als zij wel handhaven, doet het OM er niets mee, omdat een en ander afhangt van de inrichting. Dit is de omgekeerde weg. Ik ben echter blij dat deze vraag inmiddels al beantwoord is. We wachten derhalve de reactie van de minister af.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb de vraag gesteld en als het goed is zal de minister deze beantwoorden. Graag ontvang ik een reactie van de minister.

Voorzitter. Een gerichtere aanpak houdt ook in dat wij heel keurig netjes via de Wet Mulder een geweldig apparaat hebben in Leeuwarden, het CJIB (Centraal Justitieel Incasso Bureau), dat iedereen anoniem boetes geeft. Het gaat mij niet om het kleine aantal boetes. Er is echter onderzoek gedaan door de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) en er zijn mensen in dit land met 100 en meer boetes per jaar. Die krijgen nu keurig netjes anoniem de acceptgiro en betalen deze. Opgeteld levert dit echter heel veel overlast op. De ANWB heeft hierover ook een publicatie uitgebracht. Het CDA heeft zich hierbij aangesloten. Ik heb twee vragen aan het kabinet. Is het kabinet bereid om te bezien of hier niet een meer effectievere aanpak mogelijk is? Ik noem bijvoorbeeld

het uit de anonimiteit halen van mensen of de inzet van een wijkagent voor de grootste overlastgevers in plaats van het achternalopen van allemaal kleine visjes. Daarnaast wordt in enkele onderzoeken aangegeven, ook in het buitenland, dat mensen die heel overlast op de weg veroorzaken dit ook vaak in de woonwijk doen: geluidsoverlast, vernieling, mishandeling. Ik zeg niet dat dit bij iedereen het geval is, maar verschillende studies wijzen op een verband. Zou het niet zinvol zijn om via een pilot of een inzet van bestaande middelen te bekijken of we hiertegen effectiever kunnen optreden? Een ding is immers duidelijk: bij deze groep die voor heel veel overlast zorgt, helpt een boete of een verhoging niet langer. Graag ontvang ik een reactie van het kabinet. Ik kom op de 130 km/u, waarnaar al veel is gevraagd. Ik heb de brieven van de minister hierover ...

De heer **Verhoeven** (D66): Ondanks het heldere betoog van de heer De Rouwe, vraag ik mij af waar hij naartoe gaat. Hij eindigt met het verhaal over die boetes en geeft aan dat deze niet meer afdoende zijn. Zijns inziens is er een gerichtere aanpak nodig. Hij zegt dat er mensen zijn die voortdurend in overtreding gaan. Het betreft lichtere vergrijpen en deze mensen krijgen anonieme boetes. Hoeveel mensen gaan er voortdurend als verkeersshuffer de fout in en komen er enkel met een boete van af? En aan welk type overtredingen denkt de heer De Rouwe?

De heer **De Rouwe** (CDA): Dit gaat eigenlijk over de definitie van een verkeersrecidivist, verkeersasos of noem maar op. Die definitie is er niet. Wat mij betreft komt deze er wel. Het is een discussie waard om te bekijken hoe effectief een en ander voor bepaalde groepen is. Laten we die discussie maar starten. De SWOV heeft geconstateerd – je kunt het je haast niet voorstellen – dat de afgelopen jaren zo'n 100 000 kentekens 100 of meer overtredingen op hun naam hebben staan. Het is prima dat dit kennelijk een goede geldmachine voor de overheid is. Het levert heel veel acceptgiro's op, maar het is geen effectief beleid. Dat punt wil ik maken. Het gaat mij niet om mensen die een paar keer de fout in gaan. Voor mijn part doen zij dit zelfs wat vaker dan gemiddeld: 10 of 20 keer. Het gaat mij om de mensen die keer op keer de fout in gaan en zich niet laten corrigeren door een boete. Ik had zo'n veelpleger aan de lijn, de heer Giel Beelen van 3FM. Hij is meerdere keren veroordeeld en was het zelfs met mij eens. Een boete hielp bij hem niet, maar de EMA-cursus (Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer) bijvoorbeeld wel. Dit kan nu nog niet, aangezien de Wet Mulder het nu nog niet toestaat. Ik wil het kabinet vragen, uitnodigen en uitdagen om dit onderwerp te bekijken. We komen hier immers niet uit.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik ben het hiermee van harte eens. De heer De Rouwe heeft echter eerst gezegd dat er zwaarder gestraft moet worden. Vervolgens zegt hij dat we op zoek moeten naar een definitie. Daarna zegt hij dat hij eigenlijk niet weet om hoeveel mensen het gaat. En nu zijn het er ineens 100 000. Dat kan ik mij inderdaad niet voorstellen. Gaat hier niet een heel rare en onbegrijpelijke boodschap, een soort dubbele moraal, van uit? Aan de ene kant zegt de CDA-fractie: hup harder rijden! En aan de andere kant zegt zij: bij milde straffen een optelsommetje maken en mensen misschien wel in de cel zetten. Is dat niet een heel onduidelijke, rare boodschap aan de automobilist?

De heer **De Rouwe** (CDA): Onze boodschap is altijd heel consistent. Mijn fractie heeft, net als D66 overigens, ingestemd met 130 km/u op een genuanceerde en veilige manier. In die lijn doe ik nu voorstellen om op een genuanceerde manier te bekijken of het mogelijk is een gerichte aanpak te ontwikkelen voor mensen die ongenueanceerd rijgedrag vertonen en keer op keer in de fout gaan. En nee, er is geen definitie. Dat

heb ik al genoemd. Dat neemt niet weg dat we het een keer kunnen agenderen.

Het punt over de straf of wat dan ook betrekken we er wat mij betreft allemaal bij. Een taakstraf of het uit de anonimiteit halen van mensen wordt door verkeersdeskundigen ook heel vaak aangegrepen. Laten we het hier maar eens bespreken. Het gaat er niet om of het de ene of de andere kant op gaat. Ik richt mij nu even niet op de middelen, maar op het doel: het agenderen van het gegeven dat er een groep is die zich niet laat corrigeren door een stapel boetes, die overlast veroorzaakt en een plaag vormt voor mensen in de woonwijken en op de snelwegen.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb begrepen dat het CDA heeft voorgesteld om eventueel ook celstraffen in te voeren voor mensen die veel te vaak de fout in gaan. Dit lijkt mij niet zo'n goed idee, aangezien het de samenleving uiteindelijk heel veel geld kost. De gevangenen kosten allemaal geld. Een educatieve maatregel zou veel beter zijn. Dat kost de aso zelf geld. Waarom kiest het CDA niet hiervoor?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben blij dat deze vraag gesteld wordt. Als dit de hiccup vormt voor de SP, stel ik voor om alle middelen eens op een rij te zetten en te bekijken of we deze efficiënter kunnen inzetten. Een celstraf is inderdaad een heel extreem voorbeeld. Dat doen we niet zomaar. Overigens komt het wel gewoon voor. Op basis van de Wegenverkeerswet kunnen mensen veroordeeld worden tot een celstraf. De SP zegt in dat geval ook niet dat het ineens niet kan. Het is geen onbekend middel, maar ik geef toe dat het een zwaar middel is. Laten we het niet hebben over het uiteindelijk zwaarste middel, maar over het probleem. Die vraag ligt hier vandaag voor.

De heer **Bashir** (SP): Volgens mij moeten we het over beide hebben. Uiteindelijk gaat het om de keuze. Een celstraf voor iemand die 100 boetes heeft gekregen, is een heel zware maatregel die de samenleving uiteindelijk heel veel geld kost. We willen juist de aso's zelf in hun portemonnee treffen door hen in een saaie klas neer te zetten waar zij twintig uur les krijgen in het kader van bijvoorbeeld een educatieve maatregel. Als je je middelen wilt inzetten, kies dan wel voor de juiste. Ik zou niet voor de celstraffen willen kiezen en ik hoop dat het CDA dit uiteindelijk ook niet doet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat heb ik ook genoemd en daar ben ik het ook mee eens. Ik heb niet voor niets het voorbeeld gegeven van de heer Giel Beelen, die zelf ook hiermee kwam. Het zijn allemaal heel nuttige punten. Als er draagvlak is voor het voorstel dat we ons nu gaan focussen op de grote vissen in plaats van op al die kleine boetes her en der, hebben we de eerste stap al gezet.

Ik heb de brief van de minister over de 130 km/u gelezen. Ik ben tevreden over het feit dat zij duidelijk maakt dat we eerst de aanpassingen gaan doen en dan gaan verhogen. Dit is ook conform de motie. Uiteindelijk blijft er één traject over dat een aantal maanden vertraging heeft. 22 punten moeten worden aangepast. Dit lukt in 18 gevallen. Over die laatste 4 ga ik niet moeilijk doen. Voor het CDA is de volgorde altijd als volgt geweest: eerst veilig en dan vlot. De minister neemt deze onverkort over, wat ook in lijn is met de ingediende motie. Ik ben wel benieuwd hoe het met de grote steden afloopt. Dit is haast een discussie op zich. Er zijn veel brieven geweest van de colleges. Zit de minister inmiddels al met deze steden aan tafel om eruit te komen? Dit is wel de weg die het CDA voor ogen heeft.

De heer Aptroot, campagneleider van de VVD, wil in de toekomst op de matrixborden een campagne maken voor het CDA. Tijdens de discussie over die 130 km/u heb ik mij afgevraagd hoe het mogelijk is dat we goede

afspraken op papier hebben over de voorwaarden, de veiligheid en het milieu, maar dat de heer Aptroot dit de hele tijd niet ziet? Hij staat immers open voor goede suggesties, is een redelijk persoon en ook intelligent. Toch ziet hij een en ander niet. Ik kreeg een ingeving en wil de heer Aptroot heel graag een cadeautje aanbieden. Ik heb namelijk een leesbril voor de heer Aptroot meegenomen, want waarschijnlijk ligt het daaraan. Wellicht is zijn bril nu gericht op grote bordes op afstand met 130 km/u. Ik wil de heer Aptroot echter ook een modieuze bril aanbieden zodat hij die voorwaarden in het regeerakkoord nog eens kan lezen en hij kan zien dat de lijn van de CDA zeer consistent is.

De heer **Aptroot** (VVD): Het valt mij op dat datgene wat de CDA-fractie aanbiedt allemaal rood is. Het is jammer dat zij overbodig geld uitgeeft, want mijn leesbril zit al ingebouwd. Zelfs dit overbodige cadeau waardeer ik echter zeer.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat laatste was mij niet opgevallen, maar wellicht dat op deze manier het regeerakkoord toch goed gelezen kan worden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dacht dat er weer sprake is van vriendschap, maar ... Wij wachten op de omhelzing. Dat wordt het hoogtepunt van de dag.

Voorzitter. Iedereen, inclusief de GroenLinks, zal hier terecht zeggen dat verkeersveiligheid belangrijk is. Maar wat doe je eraan? Dat is de grote vraag. Hoe serieus neem je dit thema? In deze zaal worden veel krokodillen tranen geplengd. Je krijgt dan weer een nat wegdek, waardoor je uit de bocht vliegt. Partijen zijn voor 130 km/u op de snelwegen, terwijl we weten dat het onveiliger is dan de huidige 120 km/u. Het is heel lastig te verteren dat hieraan zoveel geld wordt besteed, terwijl bij andere verkeersmaatregelen schraalhans keukenmeester is. Het geld dat nu wordt uitgegeven aan de 130 km/u, olopend tot 132 mln., kunnen we ook uitgeven aan extra wijkagenten om scheurende hufters in woonwijken aan te pakken, om bijvoorbeeld malafide scooterhandelaren in hun nekvel te grijpen of om fietspaden breder en veiliger te maken voor onze kwetsbare ouderen. Binnen deze commissie zijn we het weliswaar vaak eens over het belang van verkeersveiligheid, maar de concrete invulling is nog niet om over naar huis te schrijven.

De Kamer heeft een brief van de minister ontvangen, waarin zij uitlegt op welke wijze zij omgaat met de motie van de heer De Rouwe, die stelt: «eerst veilig, dan vlot». Dit is natuurlijk leuk gevonden, maar het moet geen holle frase worden. Ik constateer dat de minister het uitgangspunt geweld aandoet. Op minstens vijf trajecten, de A7, A16, A17, A32 en A58, moet zij nog allerlei aanpassingen plegen om de situatie niet minder onveilig te maken dan deze voor de snelheidsverhoging was. Zij is hiermee pas op 1 september 2012 klaar en voor de A58 zelfs nog later. Ik heb enigszins de idee dat het adagium «vooral vlot en voorlopig desnoods onveilig» gaat gelden. Hierover zou ik graag opheldering hebben.

Verder vraag ik mij af hoe die verhoging van 80 naar 100 km/u bij de grote steden verloopt. De heer De Rouwe noemde dit ook reeds. Het is goed nieuws dat de heer De Rouwe zegt dat we hierover met de grote steden moeten uitkomen. Dan heb ik nu een nieuwtje, of de heer De Rouwe heeft niet opgelet. De grote steden zijn namelijk mordicus tegen de verhoging van 80 naar 100 km/u. Hierover hebben we al allerlei brieven ontvangen. Er is aangetoond dat de luchtkwaliteit daar slechter wordt. Ik zeg dus in de richting van de heer De Rouwe datgene wat hij gisteren zelf zei in het ANP-bericht: mijn fractie maakt zich zorgen en is er voor de mensen die in de buurt van snelwegen wonen. Ik hoop dat een en ander ook geldt voor de mensen die in de grote steden en vrijwel bovenop die wegen wonen

en hiervan echt last hebben. Ik ontvang echter ook graag een reactie van de minister.

De minister komt voor de zomer met een uitrol voor de rest van de snelwegen. Kan zij nu vast beloven dat er per wegdeel exact wordt aangegeven welke knelpunten zij bij de kritische ontwerpelementen gesignaleerd heeft? Welke maatregelen heeft zij per knelpunt genomen? Wanneer is die maatregel afgerond en hoeveel kost elke maatregel? Ik ontvang hierop graag een toezegging, zodat de Kamer bij de volgende gelegenheid precies kan controleren of de minister haar toezeggingen nakomt.

Dan kom ik op het hardrijden in de bebouwde kom en de zogenaamde verkeershufters, de types die maling hebben aan hun medeweggebruikers zoals spelende kinderen, voetgangers, fietsers et cetera. Ik pleit voor een beetje meer rationaliteit in het debat teneinde te bezien op welke wijze we dit gedrag kunnen voorkomen. De SWOV toonde onlangs nog aan dat de hoogte van verkeersboetes geen enkel effect heeft op het gedrag van dit soort veelplegers. Ik vind het allemaal best om die boetes steeds verder op te schroeven. We hebben er echter niets aan bij het oplossen van het probleem. Het is meer spierballentaal.

Ik las in de krant dat de heer De Rouwe van plan was om mensen ook in de bak te gooien. Hij heeft dit nu alweer wat genuanceerd, misschien na een goed gesprek met de heer Aptroot zonder leesbril. Hij trekt hierin samen op met de ANWB. Ik heb die brieven van de ANWB ook gelezen. Hierin wordt echter helemaal niet gepleit voor gevangenisstraf, maar voor een integrale aanpak van veelplegers en straf op maat. Een straf op maat voor hardrijders lijkt mij het eerder afpakken van het rijbewijs en het eventueel opnieuw rijexamen laten doen na een bepaalde periode. Het is goed dat minister Opstelten de lokale driehoeken nog eens gaat wijzen op die optie. Daarnaast wil ik van de minister horen of hij meer mogelijkheden ziet voor confronterende cursussen om de meest hopeloze gevallen eens flink te confronteren met de gevolgen van hun rijgedrag. Zou het geen goed idee zijn als minister Opstelten en minister Schultz samen een plan van aanpak maken voor de wijze waarop verkeershufters het beste aangepakt kunnen worden, zonder spierballentaal maar met concrete maatregelen?

Mijn laatste opmerking betreft de scooters. Klopt het dat de verkoop van voertuigen die geen typegoedkeuring hebben, strafbaar is? Wat betekent dit voor de verkoop van brom- en snorfietsen waarvan de begrenzing door de leverancier hoger is afgesteld waardoor ze veel te hard scheuren? Kunnen we nu niet voorkomen dat die opgevoerde kleredingen op de weg komen? Het is immers hartstikke gevaarlijk. Mijn laatste vraag aan de minister is of het niet mogelijk is om in de grote steden experimenten te doen waarbij scooters van de fietspaden af gaan, zodat deze veiliger worden, en gewoon op de weg gaan rijden. Vindt de minister dit zonder helm ook veilig?

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. We hebben zo nu en dan een algemeen overleg over verkeer of verkeersveiligheid. Inmiddels begint zich een soort patroon af te tekenen. Eerst doen met name het CDA en de VVD heel grote voorstellen, die uiteindelijk een soort krimpende plannetjes blijken te zijn. De vorige keer hadden wij het totaalverbod voor het inhalen door vrachtwagens, wat nu alweer is teruggebracht tot alleen zo nu en dan, heel soms en op bepaalde plekken. Vandaag hebben we de celstraf voor recidivisten, die nu alweer is afgezwakt tot het zoeken naar een definitie. We hebben het natuurlijk ook gehad over de 130 km/u, die vol bombarie voor 60% van de wegen is aangekondigd, maar nu wordt teruggebracht naar slechts 45%.

Over dat laatste wil ik nog een paar dingen zeggen. Na alle versnipperde plaatjes, tabellen en kaartjes van de afgelopen maanden komt de minister nu toch tegemoet aan de wens van de Kamer om rekening te houden met

de gevolgen van 130 km/u rijden voor schone lucht en veilig verkeer. Zij is hiervoor zelfs op rekenles geweest. In haar brief rekent zij foutloos voor dat van het oorspronkelijke plan van 58% 2,7% afgaat voor de lucht en 10% voor de dingen die we later gaan doen. Er blijft dan 45% over. Dit rekensommetje klopt volledig. Het is derhalve duidelijk dat het kabinet nu toch een belofte moet breken. D66 zal er in dit geval geen punt van maken en is heel verheugd over het feit dat deze verstandige weg gekozen wordt. Ik heb hierover nog twee vragen. De eerste vraag heeft betrekking op de kosten. De heer De Rouwe heeft namelijk een motie ingediend. Daarin schreef hij dat ons land zich bevindt in economisch zwaar weer en dat elke euro doelmatig en efficiënt moet worden ingezet. De D66-fractie is het hiermee eens, maar vindt het voeden van de onderbuik van de VVD-stemmer niet zo heel doelmatig en efficiënt. Kan de Kamer derhalve van de minister een overzicht krijgen van de kosten die gepaard gaan met de aanpak van de zogenaamde kritische ontwerpelementen? Kan de minister deze ook uitsplitsen per traject?

De tweede vraag betreft de duidelijkheid voor de automobilist. De plekken waar men 130 km/u of een andere snelheid mag rijden, lijken om de haverklap te wisselen. Op een aantal trajecten worden nu eerst aanpassingen gedaan voordat men 130 km/u mag rijden. Op andere trajecten worden eerst de gevolgen voor de natuur onderzocht. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat er duidelijkheid komt voor de automobilisten over de vraag waar, wanneer en met welke snelheid mag worden gereden? Ik heb liever die duidelijkheid dan allerlei rare boodschappen op de matrixborden, zoals de heer Aptroot voorstelde, over iets met het CDA en links en over degenen aan wie het te danken is dat we gelukkig enigszins verstandig omgaan met de snelheden. Gaat de minister hiervoor een campagne lanceren? Gaat zij wellicht via de matrixborden en via websites duidelijkheid bieden? De automobilist heeft hieraan behoefte. Door een aantal collega's zijn al verstandige dingen gezegd over snelheden in woonerven en over scooters. Ik sluit mij hierbij aan. De aanpak van de minister van I en M is heel goed. Mijn fractie is heel positief over de campagne tegen het te hard rijden in de bebouwde kom. Ik sluit mij ook graag aan bij de vraag van mevrouw Kuiken over de scooters. Over het punt van de PvdA en met name het CDA inzake de veelplegersaanpak heb ik zo mijn twijfels. Ik wacht ook even op de reactie van de minister. Wat betreft D66 is het in ieder geval niet de bedoeling dat we met stoere taal schijnzekerheid en nepveiligheid gaan bieden. We moeten goed nadenken over de wijze waarop we het beste ervoor kunnen zorgen dat onveilige, verkeersovertredende automobilisten zo weinig mogelijk op de weg komen zonder dat zij allemaal in de cel moeten gaan zitten.

Ik heb ook nog een aantal punten over het elektrisch vermogen van de elektrische fietsen. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid kun men daarbij natuurlijk vraagtekens zetten. E-bikes met een groot vermogen kunnen makkelijker worden opgevoerd en kunnen ook voor oudere mensen lastig zijn in het gebruik. De Fietsersbond en de RAI Vereniging hebben hierover opmerkingen gemaakt. Ik ben benieuwd of de minister deze zorg als terecht waardeert. Hoe wil zij hiermee omgaan? Ik kom op het begeleid rijden. Volgens het CBR is de proef met begeleid rijden onder de achttien jaar, 2toDrive, een succes. Jongeren zijn immers gemotiveerder en slagen eerder. De minister schrijft ook dat de instroom conform verwachting verloopt. Wat mijn fractie betreft is de definitie van succes vooral het feit dat jongeren veiliger gaan rijden. We moeten niet alleen maar de deelnemersaantallen en slagingspercentages bekijken. Kan de minister aangeven of 2toDrive ook vanuit het oogpunt van veiliger verkeer door jongeren een succes is? Zijn hierover cijfers bekend?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik kom nog even op de veelplegersaanpak van verkeersshuften. Ik verzoek de ministers om met een voorstel te komen,

zoals ook de ANWB bepleit. Volgens mij geldt dit ook voor het CDA. Ik vergelijk het maar met dronken rijden of iemand die zijn vuisten misbruikt in het uitgaansverkeer en zorgt voor geweld. We hebben het over mensen die in het verkeer hun auto als een potentieel dodelijk, overlast gevend of gewelddadig instrument gebruiken. Als iemand op een gegeven moment na 100 keer niet wil voelen, moeten we met maatregelen komen die ertoe doen. Dit kan een taakstraf, een cursus, een hogere boete of de inname van het rijbewijs of de auto zijn. Ik ben geen tegenstander van een celstraf als ultieme remedie. Overigens ben ik niet zo'n voorstander van het voorstel om een en ander over de schutting van de wijkagent te gooien, maar het vraagt natuurlijk om een bepaalde mate van handhaving. Het lijkt mij dat het CDA de oproep aan het kabinet om met een plan van aanpak te komen kan steunen.

De heer **Verhoeven** (D66): Het CDA wel, denk ik.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): D66, sorry.

De heer **Verhoeven** (D66): Er is wel een overeenkomst tussen het CDA en D66, te weten dat beide partijen in het radicale midden verkeren. D66 was daar al en het CDA kwam ernaar toe.

Ik kom op de vraag van mevrouw Kuiken. Er is niemand positief over overtredingen waarbij mensen hun auto als potentieel moordwapen gebruiken of veel te hard rijden in de bebouwde kom. Als je echter zegt dat je zwaarder moet straffen en mensen in de cel moet gooien op het moment dat je niet eens duidelijk hebt om welke vergrijpen en groepen het gaat, draai je de volgorde van het beleid om. Je bedenkt dan eerst welke straf je hebt en gaat dan pas bekijken voor wie die straf bestemd is. De D66-fractie vindt dit geen goede volgorde. Zorg nu eerst ervoor dat je die definitie, waarnaar de heer De Rouwe is teruggekrabbeld, helder hebt. Vervolgens ga je bekijken op welke wijze je omgaat met die groep en welke categorie straffen je toepast. Het is allemaal een beetje te snel gegaan door gelijk weer te focussen op zwaarder straffen in de trant van strenger, strenger, strengst. Je zou ervoor moeten zorgen dat je zo min mogelijk mensen op de weg hebt die zware overtredingen begaan.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik constateer alleen dat we een probleem hebben. Laten we dus niet in een kramp schieten, maar gewoon aan de minister vragen om inzichtelijk te maken hoeveel mensen het betreft. Welke definitie past hierbij? Laat de minister met een deugdelijk plan van aanpak komen. Vervolgens kunnen we hierover verder praten.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat is nu een groot deel van het probleem van de Nederlandse politiek, in ieder geval van een aantal partijen dat dit soort voorstellen doet. Problemen zien, bekijken en benoemen kunnen we allemaal. Dat is helemaal niet zo moeilijk en is ook prachtig. Het gaat echter om het oplossen ervan. In dit geval gaat het echter weer mis omdat het probleem vooropgesteld wordt. Er wordt een heel zware remedie tegenovergesteld om het zo groot mogelijk te doen lijken. Vervolgens wordt er teruggekrabbeld en is niemand er wat mee opgeschoten. Op deze manier wordt de verkeersveiligheid in dit land niet beter. Om die reden zet D66 vraagtekens hierbij.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Op dit moment is er ook een hoorzitting gaande van de vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid, waarvan ik eveneens lid ben, over de Wet werken naar vermogen. Ik hoop dat ik het hele debat kan meedoen. Dit hangt echter enigszins af van de vraag hoelang het hier gaat duren. Als ik eerder weg moet, is dat niet vanwege de interesse – deze is zeer groot – maar vanwege een andere bezigheid in een andere zaal.

Waar sommige partijen wanhopig de snelheidsverhoging op het hoofdwegennet aanklappen om hun pleidooi over verkeersveiligheid te houden, focust de PVV zich het liefst op de echte problemen op de weg. Mijn fractie is derhalve verheugd over het feit dat mijn motie voor een onderzoek naar de rijopleidingen in onder andere de MOE-landen (Midden- en Oost-Europese landen) is aangenomen. Er worden nu zelfs twee onderzoeken uitgevoerd, een door het ministerie van Buitenlandse Zaken en een door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV). Heeft de minister al enig idee wanneer de resultaten van deze onderzoeken worden verwacht? De mogelijke sancties waarom mijn motie vroeg, zijn hierbij belangrijk: het niet langer erkennen van een buitenlands rijbewijs of het opleggen van een verplichte rijvaardigheidstest aan houders van een buitenlands rijbewijs, indien wordt vastgesteld dat de rijopleiding in een bepaalde lidstaat van onvoldoende niveau is ten opzichte van de Nederlandse standaard. Vooral op het terrein van vrachtwagenvervoer is actie geboden. Mijn fractie verneemt uit het land signalen van verdrukking op de arbeidsmarkt door onder andere MOE-landers, waardoor Nederlandse vrachtwagenchauffeurs in de problemen komen. Daarnaast toonde een enquête onder vrachtwagenchauffeurs in 2006 aan dat Nederlandse vrachtwagenchauffeurs zich grote zorgen maken over de rijvaardigheid van met name hun Oost-Europese collega's. Tevens verneemt mijn fractie berichten over zorgelijke situaties op de Nederlandse parkeerplaatsen langs ons hoofdwegennet. Een rondgang langs vrachtwagenchauffeurs en werkbezoeken schetsen een beeld van onveilige situaties. Ook wordt er ieder jaar voor zo'n 350 mln. aan lading gestolen op parkeerplaatsen en deze overvallen worden steeds gewelddadiger. Onder meer brancheorganisatie TLN (Transport en Logistiek Nederland) en verladingsorganisatie EVO vragen terecht aandacht voor deze onveilige situaties langs ons hoofdwegennet en verzoeken het kabinet deze aan te pakken. Kan de minister aangeven hoe de veiligheidssituatie langs de weg momenteel is? Klopt het beeld dat het aantal incidenten stijgt? Wat gaat de minister hieraan doen?

Ik kom op het CBR. Het is natuurlijk goed dat de minister na al die jaren van interne problemen orde op zaken stelt en dat het nieuwe management erin slaagt de financiële huishouding en interne verhoudingen weer enigszins op orde te brengen. Hoe zien de medewerkers dit? Wat is de situatie op de werkvloer? Vinden de medewerkers ook dat het verbetert? Kan de minister hierover iets zeggen? Helaas is er tijdens de begrotingsbehandeling een motie aangenomen die het CBR een discretionaire bevoegdheid geeft. Hiertegen kan mijn fractie niet zo veel doen, maar zij vindt het uitermate onverstandig, aangezien op deze wijze verwacht wordt dat het CBR op de stoel van de rechter of de dokter gaat zitten. Bovendien wordt hiermee een precedent geschapen waardoor een ieder die zijn rijbewijs kwijtraakt zichzelf als schrijnend geval kan beschouwen en een beroep kan doen op het CBR. Dit leidt wellicht tot extra kosten en personele lasten bij het CBR. Hierop zou ik graag een reactie ontvangen van de minister.

Graag wil ik nog mijn aandacht richten op de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom. Wat de PVV betreft is daar veel winst te behalen door te werken met een eenduidige regelgeving. Terwijl in de meeste steden de automobilist op rotondes voorrang heeft, kiezen sommige gemeenten ervoor om dit, tegen de algemene lijn in, om te keren. In de Kamer is dit ook veelvuldig besproken. De SWOV heeft aangetoond dat op rotondes waar automobilisten geen voorrang hebben zo'n 50% tot 70% meer slachtoffers of ziekenhuisgewonden vallen. Dit valt vrij eenvoudig op te lossen door met de gemeenten aan tafel te gaan opdat deze het zelf oppakken. Of de minister moet eenduidige regelgeving hierop toepassen. Hoe staat zij hiertegenover? Hoe ziet zij dit en welke belemmeringen op het terrein van verkeersveiligheid komt zij tegen?

Wat betreft de fietsers valt op dat het aantal gewonden door eenzijdige fietsongevallen het afgelopen jaar is toegenomen. Dit valt grotendeels te verklaren door de strengere winter van het afgelopen jaar en de toenevende vergrijzing. Ik heb reeds aangegeven dat er veel winst valt te behalen met zaken als de aanpak van fietspaden. Kan de minister aangeven of hierin vorderingen zijn?

Er is natuurlijk ook gesproken over het zwaarder straffen. Op het moment dat men zich als verkeersshufter opstelt, vormt men echt een gevaar voor de verkeersveiligheid. Een celstraf kan dan ook op zijn plaats zijn, zeker als het een recidivegeval betreft. Ik ben het ermee eens dat de minister over de wijze van aanpak en de exacte grootte van de groep meer duidelijkheid moet geven. Om taakstraffen sta ik helemaal niet te springen. Deze werken volgens de PVV-fractie niet. Zij heeft in het verleden ook al moties ingediend om die taakstraffen uit het wetboek te halen. Deze motie heeft het echter niet gehaald. Op het moment dat mijn fractie de kans krijgt om deze motie opnieuw in te dienen, zal zij dat zeker doen. Wat betreft het aanpakken van verkeersshuften en de verkeersveiligheid op de wegen zou ik de minister willen vragen om een overzicht met de mogelijkheden. Een celstraf zou hierin ook absoluut een plaats moeten krijgen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Voorzitter. Ik heb allereerst twee thema's waarover meerdere vragen zijn gesteld. Ik start met het CBR en alle ontwikkelingen daar. Vervolgens ga ik in op de vraag over de snelheden van 15 tot en met 130 km/u. De rest van de vragen heb ik onder overig staan.

Ik ben blij met het feit dat we met het CBR over heel andere situaties spreken dan in het verleden. Ik heb de Kamer in een brief geschreven dat er heel veel vorderingen zijn gemaakt. Hierop hebben we met elkaar streng toegezien. Er is in de tussentijd ook heel veel gebeurd. Het gaat de goede kant op. De Kamerleden stellen mij vragen in de trant van: u vindt dat en het CBR vindt dat. Vinden de medewerkers dat ook? Op dit moment loopt er zowel een klantenonderzoek als een medewerkersonderzoek. Ik kan niet precies zien of men nu ook de cultuurverandering ervaart, maar dit wordt onderzocht. Met die onderzoeken zullen we dit uiteindelijk boven tafel krijgen. Drie van de vier divisie managers zijn vervangen. Dit betekent veelal dat er in zo'n organisatie echt iets aan het veranderen is. Wat betreft de cultuur zal de tijd natuurlijk moeten uitwijzen of dit ook tot in de haarvaten gebeurt. Ik heb echter de impressie dat de samenwerking tussen de directie en de rest van de organisatie veel beter is dan in het verleden. Het forensisch onderzoek over de pensioenproblematiek loopt. De resultaten worden in juni of juli verwacht. Het CBR voert dit uit en zal de resultaten zelf bespreken met de personen die continu hierom hebben gevraagd.

Het volgende punt betreft de medische klachten. In het AO van september is hieraan terecht nadrukkelijk aandacht besteed. Onder anderen de heer Bashir vroeg hierom. Ik heb hem gezegd dat ik het zelf ook een heel belangrijk onderwerp vind. Uiteindelijk is men genoodzaakt om veelvuldig gebruik te maken van een auto teneinde überhaupt aan het sociale verkeer te kunnen deelnemen. Het is dan ook van belang dat het kunnen beschikken over een rijbewijs niet al te veel onnodige obstakels kent. Ik heb aangegeven dat ik een onderzoek zal laten doen dat bestaat uit een paar delen.

Ten eerste worden alle procedures aangaande die medische keuringen bekeken. Hebben wij nog Europese koppen die niet nodig zijn? Moet een en ander eigenlijk überhaupt gekeurd worden? Als we het wel moeten keuren, kunnen we de wijze waarop we dat organiseren dan niet handiger doen? Welke gegevens bewaren we en kunnen we nog een keer gebruiken? Moeten we iedere keer alles opnieuw laten uitzoeken? Dit onderzoek loopt. Ik zal de Kamer hierover in het voorjaar van 2012 informeren. Het duurt nog circa een maand voordat het is afgerond.

Ten tweede bekijken we bijlage III. Deze bevat medicijnen voor mensen met chronische ziektes. Die bijlage lopen we helemaal door. Hierover vragen we ook advies aan de Gezondheidsraad. Ik verwacht dat dit in dezelfde periode klaar is en zal het derhalve in dezelfde brief aan de Kamer doen toekomen.

Tot slot richten we ons specifiek op epilepsie. Hiervoor geldt ook dat een en ander over ongeveer een maand klaar is. Dit voorjaar zal ik de Kamer hierover in zijn totaliteit iets laten weten. De NVvP heeft in dezelfde periode een eigen onderzoek aangekondigd naar ADHD. Dit zou al klaar zijn. Wij hebben het echter nog niet, ook niet in conceptvorm. Misschien is het al klaar, maar naar mijn weten is het nog niet definitief. Ik verwacht dat het over niet al te lange tijd zal komen. We zullen het dan ook hierbij betrekken. Uiteindelijk zal ik voor dat laatste ook een advies van de Gezondheidsraad moeten vragen. Psychiaters vormen natuurlijk ook een partij bij de keuringen. Derhalve moeten we dit altijd onafhankelijk laten onderzoeken. Dit onderzoeken we nu allemaal. Straks blijkt uit die lijst met categorie III medicijnen wat we niet meer hoeven te doen en wat we nog wel moeten doen.

Over datgene wat we wel moeten doen kunnen we dan nogmaals een advies van de Gezondheidsraad vragen. Dat is een soort tweede tranche: als we dit doen, kan het dan niet volgens een betere methode? Kan het niet eenvoudiger? Kan het niet langer in de tijd? Moeten we elke vijf jaar keuren of kan dit ook om de tien jaar? We zullen alle mogelijkheden bekijken om de medische keuringen te vergemakkelijken. We zullen dit streng doen waar dat noodzakelijk is. We willen immers geen gevaar op de weg. We zullen het echter gemakkelijker maken waar dit kan. We hebben het gevoel dat dit op heel veel plekken mogelijk moet zijn. Er komen derhalve twee momenten. Ten eerste ontvangt de Kamer datgene wat ik zojuist allemaal genoemd heb. Ik kom in het voorjaar bij haar terug en dan zullen we hierop acteren. Ten tweede zal aan de Gezondheidsraad gevraagd worden om datgene wat wel moet, nader te onderzoeken. Het gaat dan niet om epilepsie en ADHD – deze hebben we allemaal wel in beeld – maar om allerlei andere ziektebeelden. Ook dementie maakt bijvoorbeeld deel uit van zo'n lijst. Op dat moment zullen we het debat hierover voeren.

De heer **Bashir** (SP): Ik waardeer het zeer dat de minister al deze medische keuringen onder de loep neemt en hierop terug zal komen. Het is goed om hiermee zorgvuldig om te gaan. Wat betreft de ADHD'ers kunnen we hier met ons allen concluderen dat we eigenlijk onnodig bezig zijn met al die keuringen. Ik heb heel veel klachten ontvangen. Het is mij duidelijk geworden dat er eigenlijk nog nooit iemand is afgekeurd die onder behandeling is voor ADHD. Deze medische keuringen zijn derhalve onnodig. De minister moet blijkbaar een procedure volgen. Is het niet mogelijk om hier te besluiten dat we heel snel die procedure richting de Gezondheidsraad doen en dat we aangeven dat het advies met spoed moet komen, zodat we heel snel de keuringen kunnen afschaffen? Of kunnen we – dat is nog beter – vandaag besluiten dat we ermee kappen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat laatste is niet mogelijk. Je moet een en ander zorgvuldig doen. De Kamer kan niet van het ene ziektebeeld zeggen dat het wel kan en voor het andere ziektebeeld de officiële wegen volgen. De beoordeling of iemand rijgeschikt is tot het besturen van motorvoertuigen is geregeld in de Regeling eisen geschiktheid 2000. Daarvoor hebben we met elkaar allemaal procedures vastgesteld. Als we die willen wijzigen, is een advies van de Gezondheidsraad nodig. Ik moet eerst het advies krijgen van de NVvP. De Kamer heeft dit kennelijk al wel, maar het kabinet nog niet. Ik laat de Gezondheidsraad hierover ook iets zeggen en heb deze inzake het epilepsie-dossier en andere dossiers gevraagd om vaart te maken met die categorie

III medicijnen. De Gezondheidsraad krijgt natuurlijk niet alleen vragen van ons, maar ook heel veel vragen van het ministerie van VWS. Het is derhalve soms lastig met alle prioriteiten. Ik heb hierover met de voorzitter zelf gesproken en haar gezegd dat ik er waarde aan hecht dat het allemaal zo snel mogelijk gebeurt. Ik heb haar zelfs aangeboden om hierin ondersteuning te geven, voor zover wij hiertoe qua capaciteit of menskracht in staat zijn. De Gezondheidsraad heeft dit aangehoord. We zullen er nogmaals over spreken. Van onze kant houden we in ieder geval alle druk erop.

De heer **Bashir** (SP): Ik neem aan dat de minister straks na het algemeen overleg opdracht geeft om snel met de Nederlandse Vereniging voor Psychiatrie in overleg te treden om dat rapport te krijgen. Daarnaast neem ik aan dat zij ervoor zorg draagt dat het bij de Gezondheidsraad wordt ingebracht. Hoe langer het duurt, hoe meer mensen die keuringen moeten ondergaan, wat eigenlijk onnodig is. Ze worden immers toch goedgekeurd. Mijn vraag luidt dus: hoe snel is snel?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal de Gezondheidsraad na dit overleg aangeven dat mij ter ore is gekomen dat het rapport kennelijk gereed is en dat ik er ook graag over wil beschikken, zodat wij het traject verder kunnen inzetten.

Voorzitter. Er is ook gevraagd naar de onafhankelijke klachtencommissie. We hebben hierover met de Ombudsman gesproken. Op advies van de Ombudsman ben ik tot de invulling gekomen. Ik heb dit ook in de brief van 14 oktober weergegeven. De Ombudsman is eigenlijk geen voorstander van een onafhankelijke klachtencommissie. Hij meent dat dit voor de burger juist vertragend werkt en het risico scheidt van verdere juridisering, omdat je een soort drietrapsraket krijgt. Eerst vindt er een informele ronde plaats bij het CBR. Aansluitend volgt de onafhankelijke klachtencommissie en uiteindelijk komt daar bovenop nog de Ombudsman. Volgens de Ombudsman is dit moeilijk te verenigen met de wens om een snelle oplossing voor de burger te vinden. De kern van de zaak is natuurlijk dat het CBR zijn werk op dusdanige wijze doet dat het zo min mogelijk klachten veroorzaakt. Mochten zich toch klachten voordoen, dan moet het CBR hierop zo snel en effectief mogelijk acteren. Het CBR moet echter ook goede terugkoppeling krijgen over datgene wat er eigenlijk verbeterd kan worden, zodat het hiervan in zijn uitvoering snel kan leren. Ik ben het hiermee eens en heb dit ook gecommuniceerd aan de Kamer. Ik hecht natuurlijk wel aan de onafhankelijkheid. We hebben derhalve een onafhankelijke voorzitter aangetrokken om een onafhankelijke commissie te vormen. Deze zit weliswaar binnen de organisatie, maar wel met iemand die niet van de organisatie is. Hiervoor is een rechter aangesteld. Deze is sinds januari voorzitter van die klachtencommissie. Bij ieder contact over klachten verwijst het CBR naar dit specifiek ingerichte meldpunt. Het zijn onafhankelijke mensen en een onafhankelijke voorzitter. Er wordt vermeld dat het CBR ook bij de Ombudsman een ingericht meldpunt heeft. Dit is een aanvullende voorziening. De gang naar de Ombudsman is natuurlijk altijd mogelijk.

Er is ook een bestuursrechtelijke mogelijkheid voor bezwaar en beroep. Het CBR heeft in het kader van het verbeterprogramma uitgebreide acties om de contacten met de klanten te verbeteren. Ik heb geprobeerd om de portee van de betreffende motie over te nemen door binnen de organisatie een onafhankelijke organisatie te positioneren. Ik heb dit ook in overleg met de Ombudsman gedaan, die hierover natuurlijk ooit ook signalen heeft afgegeven.

De woordvoerder van de PVV heeft nog gevraagd naar de discretionaire bevoegdheid.

De heer **Bashir** (SP): Zou de minister in een brief uiteen kunnen zetten op welke wijze het loket van de Nationale ombudsman is ingericht? Deze kan vervolgens tezamen met de actuele stand van zaken aan de Kamer worden gestuurd. We kunnen een en ander dan terugkoppelen aan de mensen die zich nu nog bij ons melden met hun klachten over het CBR.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is geen probleem. Ik heb dit al in hoofdlijnen gedaan in de brief van 14 oktober. Sinds januari is een en ander nu gaande. We zullen ondanks de korte periode bekijken of er reeds eerste bevindingen zijn.

Voorzitter. De heer De Jong heeft gevraagd naar de discretionaire bevoegdheden. Ik heb in het debat aangegeven dat ik er geen van voorstander ben dat uitvoeringsorganisaties discretionaire bevoegdheden hebben, omdat deze bij bestuurders zouden moeten liggen. De Kamer heeft hiertoe echter wel besloten en ik heb dus hiernaar gehandeld. We hebben er in ieder geval voor gezorgd dat het CBR bij de beoordeling van de medische rijgeschiktheid maatwerk kan leveren door het afnemen van rijtesten. Op het moment dat er discussie is over de vraag of zo'n maatregel wel terecht is, kan het CBR een rijtest afnemen. Als de rijtest goed uitpakt, kan op basis van deze uitslag afgeweken worden van een bepaald regime. Hiermee heeft het een ietwat andere invulling dan een puur discretionaire bevoegdheid, waarbij je een en ander zelf doet zonder rijtest. Ik denk dat het beter wordt, omdat op grond van het praktijkbewijs beoordeeld wordt of iemand wel of niet geschikt is. Die motie hebben we derhalve uitgevoerd.

De heer **De Jong** (PVV): Het is een aangenomen motie waartegen mijn fractie natuurlijk niets kan doen. De minister moet deze derhalve uitvoeren. Is er nu echter een toestroom voor die testen? Maken meer mensen hiervan gebruik dan verwacht? Doet het iets met de personele belasting? Kost het niet meer geld?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat kan ik nu nog niet zeggen. Als we dat hele medische dossier gaan doorlichten, verwacht ik echter dat we vaker op dit soort zaken zullen stuiten. Als we straks medische keuringen hebben, willen we iedereen niet alleen onder een regel laten vallen. We willen ook weten of iemand in de praktijk al dan niet hieronder zou moeten vallen. Een en ander zal derhalve wel vaker gaan voorkomen. In dit specifieke geval kan ik het niet zeggen. Als we het straks hebben over het hele medische dossier, is het goed om op een gegeven moment ook eens na te gaan wat het betekent voor de belasting van de organisatie.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als indiener van de motie wil ik die laatste woorden graag onderstrepen. De beweging om de praktijktest mogelijk te maken is prima. De vraag is echter of hiermee de motie volgens de indiener is uitgevoerd. Laten we dat debat inderdaad voeren op het moment dat we alles op een rijtje hebben, maar ik wil die opmerking hier wel gemaakt hebben. Anders zou het beeld ontstaan dat het hiermee klaar is. Wat mijn fractie betreft staat dit punt echter nog even open. De richting is goed. Qua totaalbeeld wil ik echter de ruimte hebben om ook een andere conclusie te trekken, dan wel om met de minister misschien nog een betere afspraak te maken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wat jammer nou! Dat is prima. De Kamerleden zijn te allen tijde gerechtigd – ook al hebben zij met elkaar besloten – om ergens op terug te komen. Dit is mijns inziens een goede manier. Je moet uiteindelijk wel ervoor waken dat je bij uitvoeringsorganisaties geen bevoegdheden neerlegt die je politiek niet direct kunt aansturen.

Voorzitter. Ik ga over op het snelhedendossier. Ik begin met 15 km/u en dan voer ik de spanning langzaam op. Allereerst is er gevraagd naar 15 en 30 km/u in de woonwijken en is aandacht gevraagd voor de campagne. We zijn inderdaad een heel belangrijke campagne gestart. De strekking hiervan luidt dat er geen excuus is om te hard te rijden in de woonwijken. De ongevallen daar gebeuren weliswaar met lage snelheden, maar de gevolgen zijn natuurlijk desastreus. Er zitten verhaaltjes achter de campagne: iemand heeft het druk, moet nog snel even iets doen of houdt geen rekening met. Volgens de campagne is er echter geen excuus. We zullen hiermee nog een tijd doorgaan.

Er is gevraagd of we in woonwijken borden kunnen plaatsen voor 15 kilometerzones. Dat is natuurlijk een taak van de gemeente. Ik geloof echter dat ik op 26 maart a.s. weer bestuurlijk overleg heb met het IPO (Interprovinciaal overleg) en de VNG. Ik heb regelmatig overleg met deze medewegbeheerders, maar op 26 maart zit ik specifiek met het IPO en de VNG. Ik zal dit idee wederom inbrengen en met hen bespreken in hoeverre zij hiermee aan de slag willen gaan. Hetzelfde geldt overigens voor het helpen herinneren van gemeenten aan het programma Duurzaam Veilig. Ik denk niet dat het is weggezakt, want in veel gemeenten zie ik op dit terrein nog steeds heel veel initiatieven. Dit zal echter niet overal het geval zijn. Het is derhalve goed om het weer eens goed tussen de oren te krijgen en hun reactie hierop te vernemen. De PvdA heeft gevraagd om snelheidsreductie tot 60 km/u in scherpe bochten. Ook dit is een kwestie van de wegbeheerders. Soms betreft het Rijkswaterstaat, die in zijn richtlijnen heeft staan welke wegen aan welke veiligheidseisen moeten voldoen, ook wat betreft de bochten. Deze zijn juist heel belangrijk. Bij 130 km/u spelen bijvoorbeeld bochten of afslagen expliciet een rol bij het bepalen van het veiligheidsniveau. Het zit specifiek in de richtlijnen. Heeft mevrouw Kuiken een concreet voorbeeld waarbij dit speelt?

Ik kom bij de 130 km/u.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik voeg de 15 en de 60 km/u uur even samen. De stichting Woonerfgoed heeft met name gevraagd om de bestaande borden voor woonerven dusdanig aan te passen dat het 15 kilometer-vignet daaraan toegevoegd kan worden en dat nieuwe borden heel nadrukkelijk dat vignet hebben, zodat het voor iedereen helder is dat het een woonerf betreft en wat stapvoets rijden betekent. Concrete voorbeelden zullen we natuurlijk aanleveren. Het zou goed zijn als de minister toezegt dat in het IPO hiervoor nadrukkelijk aandacht wordt gevraagd. Onder andere in Zeeland is een belangrijke proef gedaan. Daarbij zien we dat we niet altijd weggelaten met het verplaatsen van objecten, maar dat er soms echt een snelheidsreductie nodig is. Het gaat ook om bewustwording en het doen van een oproep aan de provincies om zelf te onderzoeken hoe het zit met hun 60 en 80 kilometerwegen. Mijn beleving is dat er het nodige aan schort.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, ik ben zelf niet de initiatiefnemer. Dat zijn de gemeenten. Ik breng het in en ik zal melden dat de suggestie gedaan is om dit te koppelen aan de bestaande bebording van woonerven. Het is natuurlijk aan de gemeenten om de vorm te kiezen waarin ze dat zullen doen. Het lijkt me logisch dat als je al een bord hebt hangen, je er beter iets anders aan kunt hangen dan weer een apart bord neer te zetten. Dat geldt voor alle overheidslagen. Mevrouw Kuiken heeft gevraagd wat de effecten zijn van 130 km/u. Ze vraagt of er op de doorstroming echt reistijdwinsten zijn en of een snelheid van 130 km/u niet meer file veroorzaakt en daarmee een verhoging van de kans op ongevallen. We hebben experimenten gedaan. We hebben ook onderzoek gedaan naar de verkeerskundige indicatoren als snelheid, onderlinge verschillen en afstanden. Daaruit is gebleken dat

er echt een nettoreistijdwinst is. Dat staat ook in de onderzoeken die ik de Kamer al eerder heb toegestuurd. Zelfs de SWOV zegt dat het verband tussen files en ongevallen niet aangetoond is. Ik durf nooit te zeggen dat het niet zo is. Dat weet je immers niet, maar het is in ieder geval niet aangetoond.

De woordvoerder van VVD wil iets met matrixborden evenals een aantal andere woordvoerders. Ik wil niet dat men op de matrixborden naar links of naar rechts kijkt zoals wordt voorgesteld. Ik wil dat men de ogen op de weg houdt. Ik stel voor om de matrixborden te houden voor de informatie die we er nu op zetten.

Er is gevraagd naar de stand van zaken van het overleg met de grote steden over de 130 km/u. Die 130 km/u vindt niet plaats op de ringwegen. Op de ringwegen gaat het om andere snelheden. Die is wel verhoogd van 80 naar 100 km/u maar niet naar 130 km/u. De steden hebben daarover inderdaad brieven gestuurd. Ze hebben geschreven dat ze zich grote zorgen maken omdat ze in het verleden de snelheid omlaag hadden gebracht in het kader van luchtvervuiling, terwijl die snelheid nu weer omhoog gaat. De Kamer heeft de brief met mijn antwoord ook ontvangen. Die is behandeld bij het AO over de leefomgeving. Daarin heb ik geschreven dat het effect van de wegen op de luchtvervuiling minimaal is. Dat ligt anders dan in het verleden. In de tussentijd zijn de auto's immers veel schoner geworden en de effecten van de verhoging van de snelheid op de ringwegen op die steden zijn nu zeer beperkt.

Vervolgens speelt hierbij ook de motie die breed door de Kamer is aangenomen. Met het voorstel van het kabinet zouden op een aantal plaatsen wel effecten zijn voor de luchtkwaliteit. Op die trajecten wilde ik maatregelen nemen. Daarover heeft de Kamer zich breed uitgesproken en gezegd dat er geen geld uitgetrokken mocht worden voor luchtkwaliteitsmaatregelen. Ik heb die trajecten er dan ook uitgelaten. Bijvoorbeeld bij Utrecht is het niet meer aan de orde. Verder blijven we altijd in gesprek met de grote steden omdat we een heel programma met ze uitvoeren in het kader van het NSL. Daarover hebben we regelmatig contact. Ik hoop dat ik op dit onderwerp de zorg van mijn collega's die ze bij de Kamer geuit hebben, heb weggenomen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister maakt zich er wat gemakkelijk vanaf met betrekking tot de verhoging van de snelheid van 80 naar 100 km/u. Wij zien dat niet zitten. Tegen de heer Aptroot zeg ik: ga met uw leesbril spelen en lees het regeerakkoord. Het punt is namelijk dat het CDA nu, maar ook de vorige keren, aangaf dat er met die grote steden wel uitgekomen moet worden. Op dit moment hebben de grote steden aangegeven dat ze deze maatregel niet zien zitten. En dat betreft niet allemaal wethouders van GroenLinks, maar ook VVD-collega's van de minister. Wat is nu dan nog het probleem? Luister naar die grote steden en doe het gewoon niet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij heb ik daarop net antwoord gegeven. De grote steden hebben brieven gestuurd dat ze zich hierover grote zorgen maakten. Ik heb daarop geantwoord door aan te geven dat de effecten van de snelheidsverhoging op de ringwegen direct om de steden minimaal tot nul zijn. Ze hebben mij naar aanleiding van mijn antwoord geen nieuwe brieven gestuurd waarin ze zeggen dat ze alsnog niet akkoord gaan. Ze hebben overigens ook niet aangegeven dat ze wel akkoord zijn, maar we zitten met de grote steden om de tafel in het kader van het NSL dat we continu monitoren. Daarbij zullen ook dit soort vraagstukken aan de orde zijn.

Ik heb met de Kamer besproken op welke trajecten ik een snelheidsverhoging wil inzetten. De Kamer heeft in meerderheid gezegd dat ik dit mocht doen onder bepaalde voorwaarden. Daaraan heb ik me gehouden. De wegen waarvoor we geld moesten uittrekken in verband met de

luchtkwaliteit, heb ik eraf gehaald. Ik heb de wegen aangehouden waarover de Kamer gezegd heeft dat ik eerst verkeersveiligheidsmaatregelen moest nemen voordat ik tot snelheidsverhoging kon overgaan. Ik ben heel hard bezig met de wegen die ik voor september kan aanpassen. Daarmee heb ik voldaan aan wat de Kamer me heeft gevraagd. Groen-Links kan wel een stap verder willen gaan, maar dit heb ik met de Kamer afgesproken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind het op zijn minst apart. Ik zou bijna de minister niet een leesbril maar een gehoorapparaatje willen aanbieden. Vorige keer heeft de heer Holtackers van het CDA helder aangegeven dat het niet meer geld mocht kosten en dat de grote steden wel moesten instemmen. Toen hebben we het met name gehad over de 6 mln. in Amsterdam en de cijfers van Amsterdam van de GGD over de luchtkwaliteit. De minister komt nu weer met cijfers waarvan we de vorige keer al hebben geconcludeerd dat dit een staaltje van creatief boekhouden was. Wat is nu het probleem? De brieven van de grote steden liggen er. Die hebben ze niet ingetrokken. Ze zijn tegen. Moet ik dan nu vaststellen dat de minister zich er niets van aantrekt? Of gaat ze in overleg en is er nog hoop voor de mensen die bijvoorbeeld rond de A10-West in Amsterdam wonen en die nu al bijna stikken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ten eerste, ik houd me aan de normen die in dit land gelden. Ten tweede, ik was ook bij het debat met de heer Holtackers aanwezig waarbij mevrouw Van Gent heel blij was met zijn uitspraken. Het is goed om het debat dan ook helemaal uit te horen en hem te horen zeggen aan het einde van het debat dat hij tevreden was met mijn beantwoording. Ten derde, natuurlijk is er ook discussie over meten en rekenen. Die discussie is er continu. Mijn collega heeft onlangs weer aan de steden aangeboden om dieper in te duiken op dat meten en rekenen. We moeten natuurlijk wel met elkaar het gevoel hebben dat we op dezelfde dingen aan het sturen zijn. Daarover wil ik ook helemaal niet mistig doen. Nogmaals, ik blijf binnen de afgesproken norm. We hebben in dit land een NSL waarbij we kunnen groeien. Een stad groeit bijvoorbeeld ook. Ik heb ook die brief gezien waarin die 6 mln. genoemd wordt. In die 6 mln. zit ook de groei van de haven en nog meer zaken. Op sommige punten willen we met elkaar groeien. We willen ook betalen zodat we binnen die 40 µg blijven. En daarop moeten we blijven sturen.

Met betrekking tot de kritische factoren heb ik in het eerste debat al genoemd dat de kosten voor deze verkeersmaatregelen op ongeveer 45 mln. komen. Dat is geen extra budget, maar het budget dat ik sowieso wil investeren in verkeersveiligheid om de wegen op een hoger level te trekken. Ik kan voor de experimentwegen inzichtelijk maken, en later ook voor de andere wegen, welke maatregelen er genomen moeten worden. Dat programma hebben we natuurlijk. Daarom werd gevraagd. De kosten van de maatregelen voor de experimentgebieden zullen tussen de 16,5 mln. en de 18,5 mln. zitten. Dat past binnen die 45 mln. De overige wegen, die twee jaar later aangepakt zullen worden, blijven ook binnen die 45 mln.

Per wegdeel is dat heel complex. Ik wil het ook niet op die manier aanleveren. We proberen natuurlijk zo veel mogelijk werk met werk te maken. Aannemers verrichten werkzaamheden aan een weg en doen daar van alles en nog wat in. Het is heel erg lastig om dat allemaal uit elkaar te halen. Zoals ik heb aangegeven zal ik voor de zomer een plan van aanpak voor het geheel aan de Kamer laten zien. Daarin staat wat we allemaal doen om die kritische factoren weg te nemen. Daarin staat op welke wegdelen er 130 km/u gereden gaat worden. Het principe is dat we uiteindelijk 130 km/u als norm hebben en daarop steeds verder uit gaan bouwen. We zullen dan dus laten zien op welke wegen er vanaf welk

moment 130 km/u gereden mag worden. Dat zullen we te zijner tijd communicatief zo begeleiden dat dit ook helder is voor de weggebruiker. Het kabinet breekt geen beloften. Het kabinet heeft een voorstel gedaan. De Kamer wil dan vervolgens nog wel eens zeggen dat het een mooi voorstel is maar dat ze toch bepaalde elementen ervan niet wil. Zo werkt de democratie. Ik ben blij met het deel dat er nu ligt. Ik hoop het verder voortvarend uit te voeren zodat de automobilist zo snel mogelijk duidelijkheid heeft. En ik ben ook blij omdat D66 nu gezegd heeft verder akkoord te kunnen gaan met dit voorstel.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Wie heeft deze ruzie nu gewonnen, de VVD of het CDA? Eigenlijk kan ik alleen maar constateren dat er slechts verliezers zijn. De VVD heeft niet helemaal haar zin gekregen, maar het CDA ook niet. Het CDA legt zich er nu bij neer dat de minister op een aantal trajecten door kan gaan met 130 km/u. Voor de zomer komt ze met een plan van aanpak. Dan duurt het nog twee jaar voordat ze tot een uitrol komt. Dat betekent wel dat we ondertussen 130 km/u kunnen scheuren op een aantal wegen waar nog niet aan de voorwaarden is voldaan. Dit nog los van het feit dat we een beetje lijken te vergeten dat we in een economische crisis zitten waarin we wel 132 mln. uittrekken voor een rechtse hobby. Het is zoals het is, maar ik kan me niet voorstellen dat het CDA of de VVD in deze constellatie tevreden zijn. Als ik alleen al kijk naar de A107, voldoet die weg niet aan de voorwaarden die de heer De Rouwe heeft opgesteld. Is de minister dat met me eens?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ga niet in op de vraag wie nu wel of niet een wedstrijd gewonnen heeft. Dat mogen de woordvoerders zelf bepalen. Ik wil wel een aantal essentiële onjuistheden wegnemen.

Onze wegen zijn veilige wegen. Al onze wegen voldoen aan de Road Protection Score (RPS), drie à vier sterren. Ik heb aangegeven dat sneller rijden altijd een extra risico geeft. Het is dus niet zo dat de wegen onveilig zijn of een snelheidsverhoging niet aankunnen. De discussie ging erover dat ik wel meer verkeersonveiligheden veroorzaak. De Kamer wilde graag dat ik iets zou doen om die weer weg te nemen. Ik heb aangegeven dat we dat zouden doen en dat we eerst het verkeersveiligheidsprogramma uitrollen op al die wegen waar wij kritische factoren zien zitten. Dat doen we voor een deel voor 1 september, op de experimentwegen. Dat heb ik ook aangegeven in het debat. Ik vind het zonde om voor een paar maanden op de wegen waar we nu een experiment hebben, een bord weg te halen en het daarna weer terug te plaatsen. Dat geeft ook geen duidelijkheid. Daarom zet ik er bij die wegen extra vaart in. Voor de overige wegen neem ik daarvoor de komende jaren de tijd en doe ik het op het moment waarop toch al aanpassingen aan die wegen gepland stonden. Dat is essentieel om te weten. Ook de A7 is een veilige weg waarop men 130 km/u kan rijden. We zorgen ervoor dat we de wegen met een verkeersveiligheidsprogramma nog veel veiliger gaan maken. Dat geldt ook voor de mensen die 120 of 100 km/u rijden. Het is gewoon goed voor ons allemaal.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik constateer dat ik geen antwoord krijg op mijn vraag. Die is heel simpel. Voldoet die weg aan de voorwaarden die de heer De Rouwe heeft gesteld? Ik constateer dat dit niet zo is. Er liggen allerlei mooie rapporten, maar onlangs nog las ik een interview met een verkeerskundige die geanalyseerd heeft hoe het zit met de wegen rond Breda. Die ziet ook dat die 130 km/u juist tot meer files zal leiden en tot een vermindering van de doorstroming. Het lijkt mij dat we ons in dat opzicht nog niet rijk moeten rekenen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De A7 voldoet aan de RPS en aan de bestaande EuroRAP-eisen. De motie van de heer De Rouwe vraagt het algehele verkeersveiligheidsniveau te repareren voordat we harder gaan rijden. Dat doe ik ook voor alle wegen. Over de experimentwegen heb ik gezegd dat ik ervoor zal zorgen dat deze voor 1 september, de datum waarop het algemeen regime gaat gelden, ook aangepast zijn. Dat lijkt me heel helder. Mevrouw Kuiken citeert een onderzoek. Wij hebben ook onderzoek gedaan, we hebben experimenten gedaan. Daar komt die nettowinst wel uit. Die informatie ligt allemaal bij de Kamer. Ik heb ook gerapporteerd dat zelfs de SWOV zegt dat er geen aantoonbaar verband is tussen files en onveiligheid. We kunnen natuurlijk allerlei onderzoeken tegenover elkaar zetten, maar ik wil me nu houden bij wat de Kamer mij gestuurd heeft.

De heer **Verhoeven** (D66): Wij gaan inderdaad akkoord met de invulling zoals de minister die heeft beschreven in haar brief en zojuist ook heeft genoemd. Ik heb nog wel een paar vragen. Het punt dat we werk met werk gaan maken en daarom niet per weg kunnen uitsplitsen, vind ik een waterig argument. Dat vind ik een manier om te zeggen: ik heb geen zin om het te doen, dus ik doe het niet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Per weg wordt het anders. U had het over wegdelen. Dat zijn heel kleine stukjes.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik heb gezegd per traject maar ik bedoelde per weg. Ik zou het raar vinden als dat door werk met werk als argument niet kan, maar ik wil eigenlijk het volgende punt maken. We hebben dat 45% plan; en 45% is minder dan de helft. De minister zegt dat 130 km/u de norm wordt. Terwijl op minder dan de helft van alle wegen met 130 km/u wordt gereden, wordt dat dus de communicatienorm. Dat vind ik geen goede boodschap aan de automobilist. Die weet niet waar hij aan toe is. We hebben 60 km/u in de bocht, 80 of 100 km/u op de ringwegen, 120 of 130 km/u op de snelwegen, en dan zegt de minister dat 130 km/u de norm is en dat we zo duidelijkheid bieden. Dat is niet de goede manier. We moeten echt differentiëren. Ik hoor graag een reactie van de minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom terug met een plan van aanpak. Daarin geef ik inzicht in de verschillende kritische factoren, de aanpak daarvan en de budgetten in brede zin. Ik zal bekijken hoever het opgesplitst kan worden, maar ik probeer vooral te voorkomen dat het zo gedetailleerd wordt dat je er niets meer mee kunt. Ik zie er eigenlijk tegenop; dat heb ik gezegd. Dat is gewoon helder. Wat betreft de norm van 130 km/u start ik in september met 45% van de wegen. Ik heb aangegeven dat er 10% in de komende twee jaar bijkomt. Daarnaast zijn we nog aan het onderzoeken hoe het zit met de natuur voor nog 19% van de wegen. Daarvoor willen we langer de tijd nemen om de effecten te bekijken. Een deel zal ook niet uitgevoerd kunnen worden binnen de eisen die de Kamer in de motie-De Rouwe heeft gesteld. Daarmee zullen we in dat plan van aanpak ook komen. Daarmee komen we wel over de 50% heen. Daarmee is er dus een norm omdat er altijd gekeken moet worden wat er op het merendeel van de wegen geldig is en wat er vervolgens op sommige plekken als terugvalregime geldt. Nogmaals, ik wil dat zorgvuldig doen. Ik wil er ook zorgvuldig over communiceren juist om geen lappendeken te veroorzaken. Daarom geef ik de moties op deze manier vorm. Dat heeft de Kamer gevraagd en daarvoor voel ik steun. Ik zal de Kamer voor de zomer informeren over de manier waarop ik de verdere uitrol specifiek zal doen.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik ben gelukkig met die zorgvuldigheid. Ik hoop wel dat de minister niet vooruit gaat lopen op allerlei trajecten die

nu nog niet naar 130 km/u gaan, maar die dat misschien ooit wel zullen gaan. Ik hoor graag van de minister op welke manier ze die communicatie denkt in te vullen. Beperkt dat zich tot de matrixborden of komt er ook een bredere multimediale campagne tot stand om het bewustzijn van en de duidelijkheid over de snelheid op diverse wegen in het land te krijgen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Gezien het feit dat er zoveel aandacht is voor dit politieke debat over de 130 km/u, vraag ik me af of er nog iemand is die niet weet op welke wegen het allemaal wel of niet gaat gebeuren. We zullen op meer manieren, en dus niet alleen maar via de weg zelf, aandacht vragen en aandacht geven aan de veranderingen. Het is lang geleden dat er een zo'n grote operatie heeft plaatsgevonden. De laatste keer was in 1988 toen we van 100 naar 120 km/u gingen. Het is belangrijk dat mensen weten waar ze aan toe zijn. Ik probeer het juist niet zozeer een soort politieke campagne te laten zijn. Laten we vooral kijken hoe we het zorgvuldig communiceren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik zie dat de liberalen van D66 en de VVD weer herenigd zijn en ik denk dat de heren Pechtold en Verhoeven nu ook op zaterdag met een wit jasje aan lekker weer een bord gaan onthullen. Ik zou zeggen: ieder zijn hobby. Ik heb een andere vraag. Kan de minister mij garanderen dat de wegen waar de snelheidsverhoging van 120 naar 130 km/u heeft plaatsgevonden of gaat plaatsvinden, allemaal vallen onder «eerst veilig dan vlot», en niet onder «we gaan eerst vlot en zijn ondertussen bezig met het veilig maken»? Ik heb een paar voorbeelden genoemd. Het draait om die datum van 1 september 2012. Dan zijn die maatregelen klaar, maar de snelheidsverhoging is dan al doorgevoerd. Als dat het geval is, moet ik concluderen dat het vooral «vlot en voorlopig onveilig» is. Is dat de uitvoering van de motie-De Rouwe? Zorgvuldig is hier al minstens vijftig keer over de tafel gegaan, maar ik vind dit niet zorgvuldig.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Deze discussie hebben we al vele malen gevoerd. De wegen zijn veilig. Ik heb in de Kamer aangegeven dat ik het zonde vind de snelheid voor de wegen waarvoor het experimentstatus is ingesteld in de tussentijd weer terug te brengen naar 120 km/u om vervolgens een paar maanden later het 130 kilometerbord weer terug te hangen. Ik heb gezegd dat die allemaal voor 1 september wanneer het brede feit aan de orde is, aangepast zullen worden. Voor de overige wegen kan ik dat pas doen zodra ik de kritische factoren heb aangepakt. Dan pas kan er harder op die wegen gereden worden. De komende twee jaar zal af en toe ergens het bordje met 120 door een bordje met 130 vervangen worden, als ik klaar ben met die maatregelen. Die probeer ik zo veel mogelijk mee te laten liften in de reguliere werkzaamheden zodat we daarvoor nu geen specifieke contracten hoeven open te breken. Daarover ben ik volstrekt helder.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is wel zo dat de wegen veilig zijn, maar ze worden minder veilig door die snelheid van 130 km/u. Die discussie hebben we ook al een aantal keren gevoerd. Ik begrijp dus dat «eerst veilig dan vlot» niet geldt voor de experimentwegen. Daarbij laten we het tot 1 september zoals nu. Dat kan ik nauwelijks serieus nemen. Het was toch echt de bedoeling dat er pas harder gereden zou worden op het moment dat het veiliger zou zijn. Daaraan wordt niet voldaan. Ik vind het compleet onbegrijpelijk dat het CDA dit accepteert. Het is hoog inzetten en diep vallen. Wil de minister welbewust het risico lopen bij de experimenten dat er niet uitgegaan wordt van «eerst veilig dan vlot»? Dat is dan gewoon een holle frase gebleken want tot 1 september is het niet veilig.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Alle wegen in Nederland zijn veilig. Als we 130 km/u gaan rijden, gaat dit in totaal een effect hebben. Dat betekent niet dat het specifiek op deze wegen onveiliger wordt dan op andere wegen. In heel Nederland rollen we een programma uit waarbij we wegen zien die kritische factoren hebben die de onveiligheid vergroten. Met dit programma maken we het totale veiligheidseffect dus weer groter. Wat we aan de ene kant veroorzaken, doen we aan de andere kant weer teniet door ervoor te zorgen dat het relatief veiliger wordt. Daarmee ben ik bezig. We hebben van tevoren met elkaar bepaald dat we een experimentstatus aangingen op een aantal wegen. Dat betekent ook dat bepaalde zaken bijvoorbeeld de snelheidsbegrenzing buiten werking treden. Dat wil ik ook graag zo laten. Ik wil dat niet voor een paar maanden weer terugdraaien en vervolgens de bordjes met 130 weer ophangen. Ik heb daarvoor ruimte gezocht en gevoeld en nu dus ook genomen. Ik heb daarop geacteerd door mijn programma's zodanig te versnellen dat alles voor 1 september klaar is. Daarmee kan het beeld voor de burger eenduidig zijn per 1 september 2012 en weet hij waar hij aan toe is.

Wat betreft het aantal ernstige verkeersgewonden is duidelijk dat het vooral om fietsers gaat. Er vindt een verschuiving plaats in het aantal doden en gewonden naar een ander type groepen. Ik heb het initiatief genomen om met de stichting Blijf Veilig Mobiel en met de Fietsersbond zaken te doen. Ik heb met de gemeenten, de IPO en de VNG hierover gesproken. Het heeft ook te maken met de inrichting van de steden en dorpen. Daarover heb ik met de wegbeheerders contact gehad. Er werd bijvoorbeeld gezegd dat er paaltjes midden op de weg staan. Dat is vaak niet het geval, maar de mensen kunnen niet meer goed onderscheid maken tussen fietspad en stoeprand, dieptes en allerlei andere zaken. Het zou goed zijn als de gemeenten daarmee de komende jaren meer rekening gaan houden.

Ook e-bikes en andere elektrische fietsen veroorzaken meer risico's doordat ze sneller zijn. Als je ouder bent, breek je nu eenmaal sneller wat, en dan val je onder die categorie van gewonden. Ik wil niet dat ouderen vervolgens van de fiets afstappen. Fietsen heeft namelijk ook heel veel positieve gezondheidseffecten. Dat is heel belangrijk. Het gaat er vooral om dat we ervoor zorgen dat ouderen zich ervan bewust zijn dat ze risico lopen doordat ze kwetsbaarder zijn. De gemeenten moeten ook meer nadenken over de grotere groepen ouderen en wat ze met hen moeten doen. Wat de Fietsersbond en de stichting Blijf Veilig Mobiel doen is bijvoorbeeld ouderen rondom verzorgingshuizen trainen over de manier waarop ze om moeten gaan met elektrische fietsen. We zijn ook bezig met een actualisatie van het Verkeersveiligheidsprogramma. We willen nadrukkelijk aandacht besteden aan de groep van ouderen en hun specifieke problematiek.

Wat betreft periodieke keuringen voor brom- en snorfietsen: er bestaat nu geen algemene periodieke keuring (apk) voor brom- en snorfietsen. Het is ook geen onderdeel van de EU-apk-richtlijn. Ik wil geen koppen op de richtlijnen leggen, maar zo'n apk is ook niet effectief. Een apk-keuring brengt een flinke last mee voor de burger. Het gaat om 1 miljoen brom- en snorfietsen en er zijn een aantal overtreders, maar geen 1 miljoen. We moeten goed bekijken welk instrument we waarop zetten. Ik wil die apk-keuring niet als instrument inzetten. Daarmee raak je heel veel mensen, terwijl het om een kleine groep gaat.

Wat betreft het opvoeren zijn we gehouden aan de EU-richtlijnen en die opvoerbesteding is daar onderdeel van. Het blijkt in de praktijk wel heel lastig te zijn. De ouders zijn slim. Het heeft mijn aandacht. Het heeft ook de aandacht van RAI Vereniging en BOVAG. Die werken ook aan dit probleem en hebben onderling een convenant gemaakt waarin BOVAG zegt geen opvoersets meer te verkopen bij de aangesloten leden om het zo wat moeilijker te maken. De creativiteit van de jeugd is groot. Het

probleem is daarmee dus nog niet opgelost, maar het wordt in ieder geval lastiger gemaakt.

De heer Verhoeven zegt dat 2toDrive qua aantal een succes is, maar vraagt zich af of het dat qua veiligheid ook is. We weten nog niet hoe het met de veiligheid zit. Er is nog pas kort met 2toDrive gestart. We kennen alleen maar de aantallen en weten dat ze sneller slagen. We weten wel dat in Duitsland het qua veiligheid een groot succes was. Daar is het een stuk veiliger geworden. In Nederland is het zo recent ingevoerd dat we dat nog niet kunnen zien. Het is gestart op 1 november 2011; het is dus nog te vroeg voor een evaluatie.

Ik ben bezig met de beloofde uitbreiding van de inhaalverboden. Die zal ik dit voorjaar naar de Kamer toesturen. Wat betreft experimenten met scooters op de fietspaden in de stad hebben de wegbeheerders – dat heb ik vorige keer ook al gezegd – nu al heel veel mogelijkheden om de snorfietser naar de rijbaan te verwijzen. Dit kan middels borden. De helmdraagplicht bestaat alleen voor bromfietzers en is nationaal. Daarvan wil ik niet afwijken. Dit is namelijk het enige voordeel van een snorfiets. Dat heb ik al vaker gezegd.

De heer Bashir vraagt naar de matrixborden en back-up. Ik ken geen motie of toezegging daarop. Ik heb aangegeven wat we allemaal gaan doen om de problematiek van die matrixborden te voorkomen. Misschien kan de heer Bashir me even aangeven waar dat gezegd is. We zijn er in ieder geval heel goed mee bezig.

De heer Aptroot vraagt waarom het trekkertijbewijs zolang duurt en of het niet wat sneller kan. Dat komt doordat de wet moet worden aangepast. Dat duurt twee jaar: het advies van de Raad van State, Tweede Kamer, Eerste Kamer. Ik kan er pas mee beginnen nadat de uitvoeringstoetsen van het CBR en de RDW binnen zijn. Op basis daarvan pas ik de wetgeving en de onderliggende regelgeving aan. De uitvoeringsorganisaties moeten de benodigde voorbereidingen treffen voor het theorie- en praktijkexamen. Ook de lesstof moet worden ontwikkeld. Daarom staat er januari 2014.

De heer **Bashir** (SP): De minister vroeg naar informatie over de toezegging. Dat staat hierin, in het aanhangsel 2010–2011, nr. 3389. Ik zal het haar via de voorzitter overhandigen.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat het rijbewijs ontwikkeld moet worden, begrijp ik. Ik vond het al onbegrijpelijk dat het maken van een dergelijk wetsvoorstel zo lang moet duren. Ik begrijp nu dat het probleem meer bij de andere organisaties zit. Ik neem aan dat het ministerie het wetsvoorstel nagenoeg klaar heeft en dat het direct wordt ingediend als al die andere zaken geregeld zijn. Mag ik dan 1 januari 2014 als een soort uiterste datum zien, terwijl het ook mogelijk is dat het drie of zes maanden eerder gebeurt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Een van die andere organisaties is de Tweede Kamer. U hebt daar dus zelf ook mede een rol in.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat wisten we wel.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Aptroot vraagt ook naar het onderscheid tussen de landbouwtrekkers en motorvoertuigen met beperkte snelheid. Het is niet mijn bedoeling om die heel grote apparaten daarvan uit te zonderen. Het probleem bij het invoeren van het T-rijbewijs is dat we er op gegeven moment op stuiten dat met een aantal machines, bijvoorbeeld een kleine grasmaaier, soms mensen met een verstandelijke beperking werken die dan onder dat rijbewijs zouden vallen. Dat kan nooit de bedoeling geweest zijn van de Kamer. Ik

wil die uitzonderen. Daarop studeer ik nog. Ik zal ook proberen onderscheid te maken tussen die grote gevaarlijke bakken en de andere voertuigen.

Over de buitenlandse opleiding van chauffeurs heeft de heer De Jong in december 2011 een motie ingediend. Ik heb toegezegd een inventarisatie te maken van de eisen. Dat onderzoek is voor het einde van dit jaar klaar. Ik maak gebruik van de resultaten van het onderzoek van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV) naar ongevallen met vrachtwagens op snelwegen. Ik maak ook gebruik van het onderzoek van het ministerie van Buitenlandse Zaken naar de kwaliteit van de opleidingen van andere lidstaten. Ik zal ook ingaan op de vraag of er opvallende zaken te melden zijn. Eind van dit jaar zal ik de Kamer conform de in de motie genoemde termijn hierover informeren.

Ik hoorde mijn collega Opstelten net mompelen dat hij wat wilde zeggen over de bewaakte vrachtwagenparkings. Dus om het niet dubbel te doen, geef ik die vraag aan hem.

De voorzitter: Minister Opstelten begint met de vragen van de heer De Jong. Die heeft dit verzocht omdat hij dan nog naar een ander overleg kan gaan.

Minister Opstelten: Voorzitter. Omdat de heer De Jong geen moment kan verliezen, begin ik over de onveiligheid op parkeerplaatsen langs de snelwegen en Secure Lane. Die pakken we natuurlijk aan. Het is een serieuze problematiek. Er is een speciaal rechteam voor samengesteld en een landelijke officier van justitie met het accent op de bestrijding van de ladingdiefstallen. De nadruk hierbij ligt op Zuid-Nederland omdat deze problematiek daar het meest voorkomt. Ik heb gelden beschikbaar gesteld voor de continuering van dit team. Ladingdiefstal en transportcriminaliteit worden bestreden door het aannemen van betrouwbaar personeel. We moeten de verantwoordelijkheid daar leggen waar hij hoort door een goede planning van ritten, laden en lossen, een elektronische beveiliging door lading en vrachtwagen van tracking en tracing te voorzien en door beveiligde parkeerplaatsen. Sinds 2009 bestaat Secure Lane waarover de heer De Jong sprak, een slim cameratoezicht langs de snelwegen. Op dit moment worden twee snelwegen op deze manier beveiligd. Het aantal zeilsnijdingen op de verzorgingsplaatsen langs deze snelwegen is hierdoor spectaculair gedaald. Om de ladingdiefstallen en transportcriminaliteit verder tegen te gaan is de intentie om de verworvenheden van Secure Lane breder toe te passen. Daartoe hebben mijn collega van het ministerie van I en M, de Stichting Secure Lane en het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CVV) om een solide businessplan van Secure Lane gevraagd. Dat zal op 23 mei worden gepresenteerd tijdens een vergadering van het Nationaal Platform Criminaliteitsbeheersing. Dit zijn mijn antwoorden voor de heer De Jong.

De heer De Jong (PVV): Ik wil dit moment graag gebruiken om de beide ministers te danken voor hun beantwoording. Ik heb toch nog een korte vraag aan de minister van Veiligheid en Justitie. Hij geeft aan dat de bevindingen over Secure Lane binnenkort naar de Kamer komen en dat het een stuk beter gaat met de beveiliging. Kan de minister cijfers naar de Kamer sturen van het aantal gevallen van criminaliteit op bijvoorbeeld parkeerplaatsen, waaronder mishandelingen? Onlangs stond er nog een artikel in de krant waarin stond dat iemand van 60 jaar met een paar metalen buizen in elkaar geslagen was. Is het mogelijk dat soort zaken naar de Kamer te brengen? Wat wordt daarvan opgepakt en hoe wil de minister dit probleem oplossen?

Minister Opstelten: Ik wil dat graag doen samen met mijn collega van I en M. Als dit plan verder gevolgd is en als het succesvol blijkt te zijn – wat

ik hoop – en als er een goed businessplan is, zal ik dat samen met de feiten en cijfers naar de Kamer sturen. Gun ons even de tijd om dit serieus en goed te bekijken. Dit is ook een private verantwoordelijkheid. Daarom spreek ik over een businessplan waarin we de markt medeverantwoordelijk stellen om dat aan te tonen en goed te doen. Dit natuurlijk samen met de verantwoordelijkheid die mijn collega heeft voor de voorzieningen op de parkeerplaatsen langs de hoofdwegen in het algemeen. Dat is een spanningsveld. Dat moeten we goed bekijken. We komen inderdaad met een brief hierover met de feiten en de situatie.

Dan kom ik bij de overige thema's: de scooters, de verkeersshuften, de bebouwde kom en woonerven, en natuurlijk de nazorg voor de verkeersslachtoffers. Ik wil beginnen met de leden van de commissie allemaal erkentelijkheid te betonen voor hun reacties op onze interventies en brieven. Ik voel een brede steun voor de aanpak. Dat is belangrijk, niet alleen voor mij, maar vooral voor degenen die het uitvoeren omdat het bij handhaving heel belangrijk is dat je weet dat je allemaal dezelfde kant uitkijkt. Dat stimuleert enorm en leidt ook tot resultaten. Die resultaten zijn in alle scherpste tot stand gekomen na goede stevige discussies en debatten in de Kamer. Er blijven natuurlijk een aantal punten over. Daarop wil ik graag ingaan.

Ik ga niet nog een keer oplepelen wat we allemaal doen met betrekking tot de scooters. Dat is duidelijk in de achtereenvolgende brieven naar voren gebracht, ook natuurlijk na de interventie en het plan van mevrouw Dijkma. Daarop hebben we gereageerd. Ik vond het wel nuttig om het voor dit AO nog een keer neer te zetten. Op lokaal niveau zullen bestuur, OM en politie besluiten hoeveel politiecapaciteit hierop wordt ingezet gezien de lokale situatie. We zien dat in alle grote steden hieraan de hoogste prioriteit wordt gegeven. Dat zien we ook in de media. Ik zie het in de veelvuldige contacten met de driehoeken uit de steden. Speciale scooterteams en grootschalige, heel stevige controles zijn daar uitingen van. Ik ben dus tevreden over de manier waarop dat wordt aangepakt. De heer Aptroot vraagt of we de marge bij de rollentestbanken niet naar beneden kunnen brengen. Zo heb ik het althans begrepen. Ik kan met andere woorden zeggen: waarom meer marge dan bij auto's? Dat is misschien het punt. Als ik me goed herinner, heeft het gewoon te maken met de manier van controleren. Zo simpel is het. De flitspalen zijn uiterst precies. Rollentestbanken zijn rollentestbanken en dus iets minder nauwkeurig. Dat moeten we niet te veel zeggen, maar het zijn wel de feiten. Ik denk dat dit op zichzelf voldoende aanleiding geeft om dat te zeggen.

Er is nadrukkelijk gesproken over de verkeersshuften door bijna alle woordvoerders. Mevrouw Kuiken begon erover. De heer De Rouwe heeft natuurlijk dat plan gelanceerd. Ik wil toch wel even zeggen dat men bezorgd dient te zijn wanneer bestuurders zich niet laten corrigeren door boetes. Daarover hebben we het natuurlijk. Allereerst, administratieve boetes werken voor het merendeel goed bij lichte overtredingen. Ik wil vier punten nog even helder neerzetten: snelle afdoening met standaardtarieven; op kenteken en automatisch verwerkt; het zorgt voor een hoge pakkans en het betalingspercentage ligt boven de 95. Dit zijn dus vier harde punten en samen met stevige boetes past het grootste deel van Nederland het rijgedrag gewoon aan. Dat is goed voor de verkeersveiligheid. Dat is ook goed voor de capaciteit van politie en het OM die kan worden ingezet om wegpiraten staande te houden.

Naar aanleiding van wat er is gezegd kan ik een paar toezeggingen naar de Kamer doen. Ik wil wel de zorgen die in de Kamer aan de orde zijn gesteld, meenemen. We maken ons zorgen over de extreme gevallen van overtreders die heel veel boetes krijgen en ook betalen, maar zich vervolgens niet beter gaan gedragen. Er wordt gevraagd of we hen uit de anonimiteit kunnen halen. Ik zeg de Kamer toe dat ik zal proberen om meer zicht te krijgen op deze groep. Ik zal onderzoeken welke mogelijk-

heden er zijn om hen uit de anonimiteit te halen en wat we kunnen doen om ervoor te zorgen dat ze zich voortaan wel aan de regels gaan houden. Ik zal uiterlijk medio dit jaar de Kamer hierover informeren.

De heer Verhoeven pleit voor een integrale aanpak. De heer De Jong heeft zijn standpunten ingebracht over de strafvariëteit. Dat moet natuurlijk altijd maatwerk zijn en binnen de regels van de wet passen. Ook de wijkagenten zijn genoemd. De inzet van de wijkagenten kan zeker helpen om verkeersovertreders uit de anonimiteit te halen. Gewoon aanbellen: dit weten we van u en dat wilden we u even laten weten. Uit mijn eigen ervaring weet ik dat dit in allerlei vormen een zeer beproefde methodiek is. Ik laat me er niet over uit wat we nu precies gaan doen. Ik wil dat goed en stevig bespreken met de politie, het Openbaar Ministerie en het bestuur, de burgemeesters. Ik weet bijvoorbeeld dat wijkagenten informatie over personen met een rijntzegging kunnen gebruiken om hen extra in de gaten te houden. Ik neem die suggestie dus mee. Deze toezegging kan ik de Kamer doen.

Verkeersshuften moeten hard worden aangepakt. De heer Bashir vraagt waarom ik de invorderingsgrens niet verlaag zodat het rijbewijs sneller wordt afgepakt. Ik heb in eerder overleg met de Kamer en ook in mijn brief laten doorschemeren dat ik het voorstel goed kan volgen. Dat was in ieder geval de bedoeling. Ik heb daarbij ook aangegeven dat ik vind dat er belangrijke redenen zijn om de invorderingsgrens gewoon op 50 km/u te laten staan. De politie kan het rijbewijs nu al invorderen en doet dat ook in alle gevallen waarin de bestuurder met een overtreding de veiligheid op de weg ernstig in gevaar heeft gebracht, ook als de snelheidsovertreding veel lager was dan 50 km/u. De wet biedt dus de ruimte aan de professionals van de politie om van die bevoegdheid gebruik te maken. Naar aanleiding van deze motie is hierop overigens vanuit het OM nogmaals geweest. Het OM heeft de beleidsregels een halfjaar geleden aangescherpt waardoor het rijbewijs vaker zal worden ingehouden en er ook vaker een rijntzegging zal volgen. Een lagere invorderingsgrens leidt tot een forse toename van de werklast bij politie en OM, terwijl het rijbewijs in meer gevallen zal moeten worden teruggegeven. In de brief heb ik gemeld dat het bij een invorderingsgrens van 40 km/u gaat om tien keer zoveel rijbewijzen die via de politie bij het OM terecht komen. Volgens de SWOV is het verwachte effect van een verlaagde invorderingsgrens op de verkeersveiligheid bovendien onzeker en vermoedelijk zeer beperkt. Daarmee is er te weinig grond om een wetswijziging te verantwoorden. Dat zijn mijn motieven. Het OM is er via het College van procureurs-generaal op gewezen om hier aandacht aan te schenken.

Er is al het nodige gezegd over de bebouwde kom en de woonerven. Er is ook veel over geschreven. Nu even de feiten: de manier waarop sommige bestuurders door woonwijken rijden is duidelijk niet de situatie die we voor ogen hebben. Fietsers, voetgangers en kinderen moeten veilig aan het verkeer kunnen deelnemen. Dat vinden we allemaal. We hebben het in de Kamer eerder gehad over de handhaving in de 30 kilometerzones. De Kamer weet dat we onze capaciteit inzetten op plekken waar de verkeersveiligheid dat verlangt en het overtredingspercentage hoog is. Het OM en de politie kijken goed naar de cijfers. Vorig jaar werd ruim de helft – om precies te zijn 52,2% – van het aantal snelheidsboetes binnen de bebouwde kom opgelegd. De heer De Rouwe refereerde hier al aan.

Gezien het feit dat de totale lengte van binnenwegen in Nederland veel langer is dan het hoofdwegennet, kunnen we constateren dat woonwijken als zodanig veel aandacht krijgen. Het is voor mij een belangrijke indicatie dat politie en OM zeker aandacht hebben voor gevaarlijk verkeer in woonwijken. De suggestie die ik ergens heb gelezen, dat het OM niet in de 30 kilometerzones wil handhaven omdat op andere locaties meer slachtoffers vallen, is dan ook onjuist. Die suggestie heb ik hier overigens niet gehoord.

Een belangrijke voorwaarde is dat een weg op een juiste manier moet zijn ingericht voordat er intensieve controles plaatsvinden. De SWOV concludeerde – weliswaar in 2009 – dat de weginrichting in 60% van de ongevallen op 30 kilometerwegen niet optimaal was. Mevrouw Van Gent vraagt aandacht voor die weginrichting. In de lokale driehoek spreken politie en OM daarover met de gemeente. Dat is de plaats waar dat ook moet gebeuren. Daarbij kunnen afspraken worden gemaakt over eventuele aanpassing aan de weginrichting en de inzet van de politie. Natuurlijk wordt er tot die tijd tijdelijk gehandhaafd. Naar aanleiding van het debat dat we de laatste keer in de Kamer hebben gehad over de verkeershandhaving in woonwijken heb ik het OM opdracht gegeven hieraan in de lokale driehoeken in het hele land nadrukkelijk aandacht te besteden. In januari hebben alle hoofdofficiëren deze instructie van het College van procureurs-generaal ontvangen waarbij ze ook nog zijn geweest op de mogelijkheden om rijbewijzen in te vorderen en auto's in beslag te nemen. Dat is het effect van het debat dat in de Kamer gevoerd is. Het kan de Kamer niet ontgaan zijn dat daarnaast de boetes voor overtredingen in woonwijken dit jaar extra verhoogd zijn naar aanleiding van de motie-Van der Staij over gerichte boeteverhogingen. Ik kan de commissie ten slotte melden dat het Landelijk Parket Team Verkeer sinds een paar jaar mensen en middelen beschikbaar stelt om klachten over de verkeersveiligheid in gemeenten te onderzoeken. Het kan daarbij gaan om aanpassingen van de infrastructuur, handavingscommunicatie en specifieke verkeerscontroles. Uit onderzoek blijkt dat de gemiddelde snelheid op deze wegen met 25% is gedaald en dat het gevoel van onveiligheid sterk is afgenomen. Ik lees in de ogen van de woordvoerders dat ze zich afvragen waartoe dit betoog leidt, want ze willen een toezegging. Hier komt de toezegging, maar ik moet hierbij wel precies zijn. Dan zijn de woordvoerders namelijk bij het volgende AO weer tevreden over wat we hebben gedaan. Dat is ons streven en niets anders. Doordat we op 1 januari van dit jaar een aantal specifieke verhogingen geïntroduceerd hebben is er vanaf dat moment zicht ontstaan op het aantal boetes dat voor snelheidsovertredingen in 30 kilometerzones wordt opgelegd. Ik stel voor dat ik de Kamer informeer over de resultaten na de eerste zes maanden van dit jaar, dat is dus voor de zomer. We zien dan hoeveel boetes er in woonwijken zijn uitgedeeld en of de verhoogde aandacht zich vertaalt in een stijgende lijn, en over een eventuele andere verhouding tussen boetes binnen en buiten de bebouwde kom. De heer De Rouwe sprak hierover. Ik heb de wens van de heer De Rouwe goed gehoord om het accent op de woonwijken te leggen. Ik ga nu niet in op mevrouw Van Gent die een volstrekt terechte opmerking maakte over capaciteit en apparatuur. Dat ligt anders. Ik vind dat het accent duidelijk moet liggen op de gebieden waar de prioriteiten liggen en waar we de problemen moeten oplossen. Ik hou ook van de feiten. Ik stel voor dat ik dit bezie nadat het effect van de verbetering in het boetestelsel bekend is. Ik informeer de Kamer dus in één pakket over de resultaten hiervan en ga dan ook concreet in op het verzoek van de heer De Rouwe. Nazorg voor de verkeersslachtoffers is een belangrijk punt. Ik kan er nu wel een paar belangrijke opmerkingen over maken maar ik zal de Kamer per brief informeren over dit belangrijke onderwerp.

Voorzitter: Aptroot

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik dank beide ministers voor de beantwoording. Namens Woonerfgoed en Jantje Beton dank ik de minister dat zij ook het punt van de 15 kilometer oppakt en er welwillend tegenover staat. Het gaat tenslotte ook om veiligheid voor kinderen en niet alleen om prijs-schieten op de snelweg. Ik merk aan beide ministers dat ze zaken als verkeersveiligheid voortvarend willen oppakken. Handhaving blijft een heel kwetsbaar punt. Is daar voldoende capaciteit

voor? Dat geldt zowel voor de bebouwde kom als voor de 60 en 80 kilometerwegen en de overige wegen. Zoals gezegd zijn we niet tegen 130 km/u rijden, maar doe het wel veilig voor de gezondheid als het kan. Bovendien is het de vraag of je het in het huidige klimaat moet doen. Er moet op sommige punten nog een plan van aanpak komen terwijl we al van start zijn gegaan met de 130 km/u. We zitten nog met het feit van de ringwegen met 100 km/u en hoger. Ik ben nog aan het bedenken of ik daarmee nog iets moet in het kader van een VAO, dus ik laat de tweede termijn nu even voor wat het is. Mevrouw Van Gent zegt dat we nog een VAO hebben staan, die zal dus sowieso volgen.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Namens mijn fractie dank ik de bewindslieden voor de beantwoording van de vragen en voor de gedane toezeggingen, bijvoorbeeld de brief over de klachtencommissie die bij de Nationale ombudsman over het CBR is neergelegd en de snelle aanpak van de problematiek van de medische keuringen van ADHD'ers. De vraag of het geen goed idee zou zijn om een apk-keuring voor scooters in te voeren, is nog blijven liggen. Ik heb nog een vraag aan de minister van Veiligheid en Justitie over de problematiek van de woonerven. De minister heeft gezegd dat er wel gehandhaafd wordt maar op voorwaarde dat de straat zodanig ingericht is. Waarom is die voorwaarde ingesteld? Kunnen we niet handhaven op het moment dat er nog niet aan die voorwaarde voldaan is? Het probleem bij de gemeente is dat het ook heel veel geld kost om een wijk in te richten als een woonerf. Graag krijg ik daarover nog opheldering.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik noemde net de heer Giel Beelen als verkeersrecidivist en ik noemde in dat verband de EMA-cursus, maar het ging om de EMG-cursus (Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer) Dat maakt een groot verschil. Ik wil het dus even rechtzetten. Die EMG-cursus hielp bij hem erg goed, vandaar mijn voorstel. Ik wil even bij dit onderwerp blijven. Minister Opstelten geeft aan dat hij oog heeft voor de problematiek van mensen die zich niet laten corrigeren door stapels boetes. Fijn dat de minister toezegt hiernaar onderzoek te doen en dit serieus op te pakken. Wat mij betreft kijken we dan ook in de brede naar welke sancties dan wel van toepassing kunnen zijn. De combinatie hiervan met het uit de anonimiteit halen, wat ook veel verkeerskundigen zeggen en wat we op andere terreinen succesvol terugzien, zijn elementen die ik zeer waardeer. Ik wacht het voorstel graag af.

Nog even over de woonwijken. Ik heb het minister Opstelten zo horen zeggen: ook al is een woonwijk niet voor 30 km/u ingericht, dan kan de politie daar wel gewoon handhaven. Het is goed dat even hier nog te horen en het vastgelegd te krijgen, want ik krijg er vaak vragen over. Wat betreft de 130 km/u geeft de minister duidelijk uitvoering aan de motie omdat ze eerst de aanpassingen doet en daarna de verhogingen. Er is een discussie geweest, ook in het debat, over de experimenten. Ik wijs deze Kamer erop dat we al hebben ingestemd met de experimenten, ook toen de problemen over de veiligheid bekend waren. Ik vind het niet meer dan redelijk dat we in deze korte periode al deze maatregelen nemen. Die twee tot drie maanden neem ik voor lief, want ik vind dat hierbij ook redelijkheid en billijkheid tellen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil de bewindspersonen bedanken, maar ik moet de volgende conclusie trekken. Minister Opstelten heeft een heel verhaal, want we moeten het wel allemaal goed begrijpen en hij houdt van de feiten. Dat doe ik ook, maar voor mij is het al een beetje een feit dat we voor de zomer wat statistiekjes krijgen van wat er nu precies in woonwijken wordt bekeurd. Er is eigenlijk geen capaciteit in die woonwijken. Natuurlijk kun je bekeuren, ook als er geen

fysieke maatregelen zijn getroffen, maar er is geen capaciteit. Dat zeg ik nog een keer. Wat voegt dit dus allemaal toe? Ik krijg toch een beetje de indruk dat alles blijft zoals het was. De verkeersshuften geven gewoon weer gas, die hebben niets te vrezen want er gebeurt voorlopig helemaal niets behalve wat onderzoekjes naar de hoeveelheid bekeuringen in de woonwijken.

Over het sneller intrekken van het rijbewijs zegt de minister dat hij geen wetswijziging wil omdat dat veel te weinig effect heeft. Ik heb in eerste termijn gevraagd om een gezamenlijk plan dat wel echt effect heeft. Ik ben ook tegen die verkeersshuften. Kwetsbare mensen die ook gebruikmaken van het verkeer, worden de dupe. Maar er gebeurt dus eigenlijk niets. Daarover wil ik graag opheldering.

Ik wil ook graag nog een antwoord op mijn vraag over die opgevoerde scooters. Die worden nu vaak door handelaren verkocht. Die hebben geen type goedkeuring volgens artikel 4.1 Regeling voertuigen. Is het dan niet gewoon strafbaar om die te verkopen en kan dit niet wat pittiger worden aangepakt? Ik wil geen statistieken maar actie.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Ik dank beide ministers voor de beantwoording van de vragen. Ik ben blij dat we duidelijkheid hebben en duidelijkheid krijgen over de lappendeken van allerlei verschillende snelheden. Ik ben heel blij met de informatiecampagne die de minister gaat voeren. Wat mij betreft is niet 130 km/u de norm, maar is duidelijkheid voor alle weggebruikers de norm. We zullen daar de komende tijd op gaan letten.

Het plan van aanpak dat de minister heeft aangekondigd, zien we vol interesse tegemoet. Ik hoop wel dat het een plan van aanpak is dat per weg en per kostenplaatje en per onderdeel een beetje duidelijk uitgesplitst is en dat het niet zo is van: we hebben het allemaal op een hoop gegooid omdat we werk met werk gemaakt hebben en zoekt u het maar uit. De minister heeft gezegd dat ze in ieder geval de intentie heeft om het uit te splitsen.

Ik ben erg opgelucht over de antwoorden van de minister over de e-bikes en 2toDrive. Dat waren twee belangrijke zorgpunten voor ons maar die heeft ze weg kunnen nemen.

Tot slot heb ik nog een vraag voor de minister van Veiligheid en Justitie. Ik ben benieuwd of er nog een intentie is om de definitie en de omvang van de groep herhaalovertridders op een heel zorgvuldige manier in kaart te brengen. Ik denk dat hij het gezegd heeft, maar ik kan de woordkeuze van deze minister nog niet altijd helemaal herleiden naar een heldere conclusie voor mezelf. Dat zal een kwestie van gewenning zijn. Veel dank in ieder geval voor de beantwoording en we hopen er dan maar het beste van.

Voorzitter: Kuiken

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording. We maken echt stappen vooruit op het gebied van verkeersveiligheid. Ik vind het jammer dat er bij het CBR geen onafhankelijke klachtencommissie komt, maar ik hoop dat in ieder geval het aantal klachten verder zal afnemen. Je ziet al iets van die tendens. En ik hoop dat de behandeling van de klachten zo onafhankelijk mogelijk gebeurt. Zo niet, dan kom ik daar absoluut weer op terug.

Ik vind ook dat we meters maken met betrekking tot de aanpak van de scooters. Het is jammer dat niet alles meteen kan zoals we willen, maar het lijkt ons ook wat rigoureuus als bijvoorbeeld het aantal inbeslagnames tien keer zoveel wordt bij het verlagen van de invorderingsgrens. We steunen het idee om op het wooneerfbord een 15 kilometer vignet te plaatsen. We hebben hier een aardig voorbeeld aangeboden gekregen van de gemeente Rijswijk waaruit blijkt dat dit lukt. We zijn niet helemaal

tevreden over de snelheid waarmee de 130 km/u wordt ingevoerd, maar wel over het feit dat 130 km/u de norm wordt. Ik constateer verheugd dat inmiddels ook D66 voor is, de SP niet meer tegen is en zelfs de PvdA instemt. Alleen GroenLinks is nog radicaal tegen de 130 km/u en die uitzonderingspositie gun ik GroenLinks ook. Verder wordt 130 km/u echt de norm en daar zijn we heel tevreden over.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil wel het voorstel doen dat je een standpunt inneemt namens je eigen partij en niet namens andere partijen. De SP is nooit tegen 130 km/u geweest. We zijn wel tegen 130 km/u geweest op plekken waar direct omwonenden zijn en waar de verkeersveiligheid slechter zou worden.

Voorzitter: Aptroot

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De vraag van de heer Bashir over de apk-keuring van scooters had ik wel beantwoord, maar die is er misschien even bij ingeschoten. Het antwoord was dat het instrument niet kosteneffectief is omdat het om meer dan een 1 miljoen scooters gaat en om veel minder overlastgevers gaat. Dat zou betekenen dat je iedereen aan zo'n apk zou moeten onderwerpen. Daarvoor moeten we dus andere instrumenten vinden.

Het antwoord op de vraag over het back-upstelsel heb ik naar aanleiding van het overhandigde artikel nog even opgezocht. Er wordt op dit moment aan gewerkt. De aanbesteding voor de back-up van de verkeerscentrale loopt, ook voor de aansturing van de camera's. De verwachting is dat dit eind van het jaar gereed is.

Ik onderken het probleem van de opgevoerde scooters. Ik ben in overleg met de betrokken partijen hoe we dat moeten aanpakken. Dat is niet zo eenvoudig. We kijken bijvoorbeeld naar de mogelijkheid van handhaving door de RDW. Over handhaving op straat door de politie zal mijn collega Opstelten straks nog wat zeggen.

Naar aanleiding van de discussie over de 15 km/u hebben we nog even nagevraagd of de gemeenten voldoende instrumentarium hebben om dit te kunnen doen. Het blijkt dat dit nu nog niet kan. Er is een ministeriële regeling nodig om dit te realiseren. Ik kan de commissie aanbieden dat ik dat ga aanpassen. Dat duurt zeker vier weken. Ik ga regelen dat die ministeriële regeling er komt. Dan heb ik een extra goed gespreksonderwerp met de gemeenten. Dat betekent dat ze daarna ook de mogelijkheid hebben om het woonerf zo'n 15 kilometerbord te geven. Tegen die tijd zal ik mijn witte jasje aantrekken om dat 15 kilometerbord feestelijk te onthullen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Heel hartelijk dank. Ik heb even gemist hoelang het gaat duren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Vier weken.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Vier weken? Dat is fantastisch.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, vier weken. Dat kan gewoon met de handen uit de mouwen. Wat betreft de 130 km/u ben ik blij dat nu de moties zijn uitgevoerd er wel brede steun is. Er is nog even verwarring over het plan van aanpak. Daar komen natuurlijk geen nieuwe dingen in voor. Ik heb de eerste keer een brief gestuurd met alle wegen voor de 60%. Daarna heb ik een keer kaartjes uitgedeeld naar aanleiding van de debatten hier. Daarbij heb ik gezegd dat het deze wegen nu nog niet zijn. Bij het plan van aanpak moet de commissie zich voorstellen dat de plussen en de minnen inzichtelijk worden, dat het inzichtelijk wordt hoe het nu met die 19% staat en dat

inzichtelijk wordt hoever we zijn met de aanpak van de kritische factoren. De kosten op hoofdlijn heb ik ook aangegeven. Wat mij betreft kan ik er nu voortvarend mee aan de slag, waarvoor dank.

Minister **Opstelten**: Voorzitter. Ik dank de Kamerleden voor hun vragen in tweede instantie. Die concentreren zich nog maar op één ding: verduidelijking over het punt van de woonerven. Ik wil er geen enkel misverstand over laten bestaan. Er wordt gewoon gehandhaafd in de woonerven. Daarom heb ik ook die cijfers aangegeven van 52,2%. Ik heb ook gezegd dat er meer gehandhaafd moet worden. Dat is iets anders.

De verantwoordelijkheid om de prioriteiten aan te geven op welke manier er gehandhaafd moet worden ligt bij de driehoek van gemeente, politie en OM. Daarover heb ik ook gesproken met het OM, dat ik natuurlijk aan een lijntje dien te hebben. Dit punt heb ik ook nadrukkelijk aangegeven.

De heer De Rouwe vraagt hoe de verhoudingen liggen tussen de provinciale wegen, de grote wegen en de bebouwde kom. Hij vraagt of die verhouding van fiftyfifty niet verschoven moet worden en wat de minister daaraan gaat doen. Ik heb daarover gezegd dat ik dat interessant vind. Ik wil nu twee punten weten. Ik wil weten wat de effecten zijn van het meer gerichte boetesysteem, gericht op onder andere handhaven in de bebouwde kom, de motie-Van der Staaij. Dat weten we over zes maanden. Een ander punt dat ik daarbij betrek is het instrumentarium van hoe de verhoudingen liggen en waar het meeste gehandhaafd wordt en of er genoeg gehandhaafd wordt in de bebouwde kom.

De heer Bashir vraagt of er wel wordt gehandhaafd in de woonerven, ook al zijn die nog niet optimaal ingericht door het gemeentebestuur. Ik heb al gezegd dat dit gebeurt. Ik moet er misschien duidelijker in zijn. Er wordt natuurlijk altijd gehandhaafd. We zijn niet gek; het gemeentebestuur is niet gek, en de politie en het OM zijn dat ook niet. Als de gemeente niets doet, terwijl ze dit wel zou moeten, heeft het OM van mij de opdracht om dat aan de orde te stellen in de driehoek, want we hebben natuurlijk capaciteit die we ook elders kunnen inzetten. Het raakt elkaar en het snijdt elkaar. Het kan soms tot spanning leiden maar de handhaving gaat in ieder geval door.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb een verduidelijkende vraag. De minister geeft aan dat hij de Kamer toezegt onderzoek te doen naar de verhouding snelwegen versus provinciale wegen en woonwijken. De link die mijn fractie daarbij legt, was ook het aantal verkeersongevallen hierbij te betrekken. Dat hoorde ik de minister niet zeggen, maar dat was eigenlijk ons punt.

Minister **Opstelten**: Natuurlijk, dat zullen we doen. We moeten natuurlijk onze capaciteit inzetten op basis van de feiten. Laat daar geen misverstand over bestaan. De Kamer moet de feiten kennen om te kunnen beoordelen of wat ik zeg en wat de gemeenten, de politie en het OM doen in die handhaving, klopt en goed gericht is. Daar gaat het om. Daarom is de vraag van de heer De Rouwe interessant en voor mij aanleiding om dit te bekijken, te analyseren en met eventuele voorstellen te komen, als ik vind dat de handhaving niet goed gericht is, gelet op de ongelukken die plaatsvinden en de verkeersongevallen. Daarom gaat het natuurlijk. Ik heb nog een antwoord voor de heer Verhoeven. Ik dacht dat ik hem al helemaal bediend had, maar ik wil nogmaals zeggen dat ik zijn punt van de definitie natuurlijk meeneem in het hele punt van de verkeersshuften.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik krijg graag bij de rapportage deze zomer wat er nieuw is en of er nog nieuwe actie komt. De ANWB heeft duidelijk aangegeven dat de zogenaamde confronterende cursussen c.q. het sneller intrekken van rijbewijzen het meeste effect heeft. Ik vraag de

minister dit er bij te betrekken. We zitten met de politiecapaciteit. Ik zit niet te wachten op een beetje gratis medeleven.

Minister **Opstelten**: Nu moeten we uitkijken dat we niet twee dossiers door elkaar gaan halen. Ik merk in het betoog van mevrouw Van Gent dat dit een beetje gebeurt. Ik wil de woonerven en de verkeershuffers apart houden. Anders gaan we het verbreden. Ik denk dat mevrouw Van Gent geen behoefte meer heeft aan een opsomming van een scala aan maatregelen die ik inmiddels in drie brieven aan de Kamer heb gegeven. Daar staat het allemaal in. Ook over de scooters staat het er allemaal heel precies in. Dat zijn de maatregelen die we nemen, die effect hebben en die resultaat geven. Ik wil telkens de cijfers van de resultaten aan de Kamer laten zien. Wat ik nu allemaal zeg over de woonerven zijn geen nieuwe maatregelen. Ik zeg nog een keer scherp wat er gebeurt en wat we bekijken naar aanleiding van het verzoek van de heer De Rouwe. We zullen ook heel veel nadruk leggen bij de gemeenten, de politie en het OM dat er ook in de woonerven gehandhaafd moet worden. Dat is het punt. Dat zijn keuzes die ook lokaal moeten worden gemaakt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het ging mij ook echt om die verkeershuffers. Ook de ANWB zegt dat confronterende cursussen c.q. eerder het rijbewijs innemen veel beter helpen dan de bak ingooien of boetes laten betalen. Zelfs die boetes hebben geen effect en de gevangenis ingooien lijkt me niet echt iets waarvoor we capaciteit hebben.

Minister **Opstelten**: Dat heb ik ook gezegd. Er zijn maatregelen te nemen. Er kunnen nu al strafrechtelijk maatregelen genomen worden, maar ik heb ook gezegd dat ik de Wet Mulder totaal niet ter discussie wil stellen. Dat wil niemand hier. Dat is ook belangrijk. We gaan kijken wat er aan de hand is, wie die veelplegers zijn en wat we kunnen doen. Ik heb gezegd dat ik daarvoor maatwerk wil leveren, in alle zorgvuldigheid, om te bekijken wat wel en wat niet kan. Dan heeft het ook effect. Ik kom voor het zomerreces met het pakket naar de Kamer. Dan kan de Kamer dat met mij bespreken.

De heer **Bashir** (SP): De minister zei in de beantwoording van de eerste termijn dat een belangrijke voorwaarde is dat woonerven als zodanig worden ingericht. Op grond daarvan kreeg ik de indruk dat er nu niet gehandhaafd wordt. De minister geeft nu de duidelijkheid dat er hoe dan ook altijd gehandhaafd wordt, ook als er niet ingericht is. Uit het land heb ik signalen gekregen van bewoners die zich bij de politie hebben gemeld en die vervolgens naar de gemeente doorverwezen werden met de opmerking dat de woonerven eerst anders ingericht moesten worden. Vervolgens werden ze door de gemeente weer terugverwezen naar de politie. Ik neem aan dat de duidelijkheid die de minister hierover in de Kamer heeft gegeven, ook snel aan de korpsen gegeven zal worden: dat er hoe dan ook altijd gehandhaafd moet worden.

Minister **Opstelten**: Dat heb ik ook gezegd, maar ik ga niet op de stoel van anderen zitten. Het is natuurlijk wel een afweging die in de driehoek gemaakt moet worden. Daar verdeelt men de capaciteit. Daar geeft men de opdrachten aan de politie. Ik ben er erg tegen en ik wil best aan de orde stellen in het overleg dat ik heb met de korpsbeheerders, de politie en het OM, dat de vrees bestaat dat men van het kastje naar de muur wordt gestuurd. Men moet duidelijk zijn. Men moet zeggen dat men er prioriteit aan geeft of dat men dat niet doet. Dan is het de zaak van de gemeenteraad om daarover een oordeel te geven.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben het helemaal met de minister eens. Het blijft een lokale afweging. Ik probeer duidelijk te maken dat dan in ieder geval

bij de lokale afweging de inrichting van die wijken niet altijd doorslaggevend moet zijn. Ik ben blij dat de minister het daarmee eens is.

De **voorzitter**: Ik heb de volgende toezeggingen genoteerd:

- De minister van Infrastructuur en Milieu zal de Kamer in aanvulling op haar eerdere brief nader informeren over de wijze waarop klachten door het CBR worden afgehandeld en daarbij tevens de positie van de Nationale ombudsman betrekken.
- De minister van Veiligheid en Justitie zal de Kamer informeren over de aanpak in het kader van Secure Lane en daarbij de criminaliteitscijfers van parkeerplaatsen langs snelwegen betrekken.
- De minister van Veiligheid en Justitie zal de Kamer medio 2012 informeren over mogelijke verscherping van de aanpak van veelplegers op de weg.
- De minister van Veiligheid en Justitie zal de Kamer voor het zomerreces 2012 informeren over de handhaving van verkeersregels in de bebouwde kom. Daarbij zullen ook de cijfers met betrekking tot handhaving in de bebouwde kom worden betrokken en de verschuiving van de politie-inzet naar de bebouwde kom en provinciale wegen.
- De minister van Veiligheid en Justitie zal de Kamer informeren over nazorg voor verkeersslachtoffers.
- De minister van Infrastructuur en Milieu zal een ministeriële regeling opstellen waarmee invoering van een snelheidslimiet van 15 km/uur mogelijk wordt en die binnen vier weken aan de Kamer doen toekomen.

Ik dank alle aanwezigen voor hun deelname aan het debat of hun belangstelling en sluit de vergadering.

Volledige agenda

1. Beoordeling voortgang CBR

29 398-299 – Brief regering d.d. 14 oktober 2011

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

2. Aanpak overlast snor- en bromfietsen

29 398-301 – Brief regering d.d. 28 oktober 2011

minister van Veiligheid en Justitie, I.W. Opstelten

3. Reactie op het verzoek van de heer Slob over de aanpak van grove verkeersovertredingen binnen de bebouwde kom

29 398-302 – Brief regering d.d. 27 oktober 2011

minister van Veiligheid en Justitie, I.W. Opstelten

4. Reactie op het verzoek van de commissie over een viertal klachtbrieven van personen die problemen ondervinden van de werkwijze van het CBR over medische keuringen

29 398-312 – Brief regering d.d. 12 december 2011

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

5. Reactie op verzoek van de commissie over de recente storingen in matrixborden boven spits- en plusstroken

29 398-314 – Brief regering d.d. 12 januari 2012

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

6. Stand van zaken van een aantal moties en toezeggingen m.b.t. verkeersveiligheid

29 398-315 – Brief regering d.d. 27 januari 2012

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

7. Actuele stand van zaken van de motie De Rouwe/Gesthuizen (33 000-XII-25) over de mogelijkheden om de discretionaire ruimte van het CBR te vergroten en een reactie op de uitzending van De Ombudsman d.d. 20 januari 2012 over de herkeuring in verband met de rijgeschiktheid van mensen met ADHD

29 398-316 – Brief regering d.d. 6 februari 2012

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

8. Trekkerrijbewijs (T-rijbewijs)

29 398-317 – Brief regering d.d. 9 februari 2012

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

9. Uitvoering motie-Van Bommel c.s. (29 398, nr. 309) over opnemen van buitenlandse kentekens in het Nederlands kentekenregister

29 398-318 – Brief regering d.d. 5 maart 2012

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

10. Uitwerking verhoging van de maximumsnelheid op autosnelwegen in verband met motie over de verkeersveiligheid

29 398-31 – Brief regering d.d. 8 maart 2012

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

11. Diverse onderwerpen op het gebied van verkeershandhaving

29 398-319 – Brief regering d.d. 13 maart 2012

minister van Veiligheid en Justitie, I.W. Opstelten

¹ Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Paulus Jansen (SP), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Kuiken (PvdA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Leegte (VVD), De Caluwé (VVD) en Holtackers (CDA).

Plv. leden: Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Bontes (PVV), Hazekamp (PvdD), Van Bochove (CDA), Groot (PvdA), Ulenbelt (SP), Agema (PVV), Grashoff (GroenLinks), Dijkers (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), Lodders (VVD), De Boer (VVD) en Van der Werf (CDA).

² Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Arib (PvdA), Çörüz (CDA), De Roon (PVV), voorzitter, Vermeij (PvdA), ondervoorzitter, Van Raak (SP), Gesthuizen (SP), Dibi (GroenLinks), Van Toorenborg (CDA), Peters (GroenLinks), Berndsen (D66), Van Nieuwenhuizen-Wijbenga (VVD), Schouw (D66), Marcouch (PvdA), Van der Steur (VVD), Recourt (PvdA), Hennis-Plasschaert (VVD), Helder (PVV), Bruins Slot (CDA), Taverne (VVD), Schouten (ChristenUnie) en Hazekamp (PvdD).

Plv. leden: Dijkgraaf (SGP), Bouwmeester (PvdA), Van Bochove (CDA), Dille (PVV), Smeets (PvdA), Kooiman (SP), Karabulut (SP), Van Tongeren (GroenLinks), Smilde (CDA), Voortman (GroenLinks), Pechtold (D66), Van der Burg (VVD), Koşer Kaya (D66), Kuiken (PvdA), De Liefde (VVD), Spekman (PvdA), Azmani (VVD), Bontes (PVV), Koopmans (CDA), Dijkhoff (VVD), Slob (ChristenUnie), Ouwehand (PvdD) en Elissen (PVV).