

Vergaderjaar 2009–2010

**29 398**

**Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 190**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 17 november 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 7 oktober 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 juni 2009 over toezegging tijdens AO CBR aangaande het reserveringssysteem van het CBR (29 398, nr. 161);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 juni 2009 over evaluatie fase 1 van het nieuwe reserveringssysteem CBR. Tevens aanbieding van het rapport van het CBR (29 398, nr. 167);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 juni 2009 over doorwerking rijbewijssancties en maatregelen in Europa (29 398, nr. 168);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 september 2009 over tweede evaluatie reserveringssysteem CBR (29 398, nr. 177);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 september 2009 over toezeggingen aangaande het CBR (29 398, nr. 178);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 mei 2009 over voorhang ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement rijbewijzen in verband met de invoering van een praktijkexamen voor de rijbewijscategorie AM (29 398, nr. 155);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 september 2009 over beantwoording vragen commissie VW inzake het ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement rijbewijzen in verband met de invoering van een praktijkexamen voor de rijbewijscategorie AM (29 398, nr. 173);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 september 2009 over beantwoording vragen commissie VW inzake rijontzeggingen (29 398, nr. 174);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 september 2009 over tweede evaluatie reserveringssysteem CBR (29 398, nr. 177);**

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Sterk (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA) en Agema (PVV).

- **de nog van de minister van Verkeer en Waterstaat te ontvangen brief inzake het spreekverbod dat het CBR aan de Vereniging van Rijscholen Belangen zou hebben opgelegd en inzake cijfers van deze vereniging die het evaluatierapport in een ander daglicht zouden stellen.**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

## **Voorzitter: Jager**

Griffier: Jongepier

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

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

De **voorzitter**: Goedemiddag. Welkom bij dit algemeen overleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat met als onderwerp CBR en bromfietsexamen. Ik heet de minister van Verkeer en Waterstaat in het bijzonder welkom. Ik heb zojuist even met de leden overlegd en afgesproken dat in de eerste termijn per spreker een maximale spreektijd van zeven minuten geldt. Er mogen twee interrupties per fractie gepleegd worden.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Met uw goedvinden wil ik een viertal punten bespreken. Allereerst het bromfietsrijbewijs. Met het bromfietsrijbewijs hebben we een probleem. Aanvankelijk waren de bromfietzers niet zo blij met de nieuwe verplichting en vervolgens maakte de minister de Kamer ongelukkig door niet te voldoen aan de eis van een kwalitatief goed examen van maximaal € 300. Nu geven de rij scholen zelfs aan dat ze voor € 390 geen goed examen kunnen geven. Veel rij scholen zeggen dan ook de lessen voor dit bedrag niet te willen verzorgen. Dan zitten we samen met een probleem, want de Kamer wil een bromfietsrijbewijs tegen beperkte kosten. Ik heb een voorstel gemaakt op basis van gesprekken die ik met diverse rij scholen heb gehad. Ik heb het voorstel verspreid onder de collega's en de minister heeft ook een exemplaar. Laten we de bureaucratie en de zinloze examens schrappen. Geef bromfietzers les en respecteer de vakkennis van een instructeur. Rij scholen vertellen mij dat ze dit nu al in de praktijk voor ongeveer € 200 doen: theorielessen, theorie-examen en acht uur praktijkles. Meer les tegen lagere kosten, dat is het voorstel. Ik hoor graag van de minister of hij het serieus wil bekijken en er in een later stadium – niet te laat, hoop ik – op wil reageren. Hopelijk krijgt mijn voorstel een kans.

De heer **De Rouwe** (CDA): De heer Roemer vraagt de minister om het voorstel te bekijken en ik steun hem daarin van harte. Ik heb over het voorstel vandaag en gisteren in de media dingen gezien en gehoord. Ik zie het nu net voor me liggen. Wat mij bezighoudt, zijn de kosten. De heer Roemer is het met ons en met velen eens dat er iets moet gebeuren. Dat waardeer ik in zijn initiatief, maar het grote verschil tussen zijn verhaal en dat van de minister bedraagt de helft aan kosten. Dat is interessant. Kan de heer Roemer vertellen wat de kostenopbouw is? Hij lijkt namelijk een marktkoopman – twee halen, een betalen – maar in het voorstel staat helemaal niet hoe hij aan de kosten komt. Over welke gemeenten gaat het voorbeeld dat hij geeft? Geven die gemeenten subsidie? De heer Roemer zegt dat hij geen bureaucratie wil, maar ik lees in zijn voorstel dat we moeten bijhouden wie de rijlessen geeft en dus als slager zijn eigen vlees gaat keuren. Heeft de heer Roemer dit soort kosten, die we nogal eens makkelijk vergeten, ook meegenomen in zijn koopje?

De heer **Roemer** (SP): De heer De Rouwe zegt dit een beetje met een denigrerende ondertoon. Dat mag.

De heer **De Rouwe** (CDA): Zo bedoel ik het niet, want ik ben begonnen met de opmerking dat we het voorstel serieus moeten onderzoeken. Het klinkt echter wel heel goedkoop.

De heer **Roemer** (SP): Als ik het zelf bedacht had, waren het heel terechte vragen geweest. Ik zeg het er eerlijk bij. Dit is gewoon bestaande praktijk van lokale rijschoolhouders samen met gemeenten. Ik zal mijn best doen om ervoor te zorgen dat ik de naam van de gemeenten in tweede termijn weet. Die zijn me even ontschoten, maar dit is al praktijk op vrijwillige basis. De gemeenten doen het nu nog voor rond de € 150, maar hebben aangegeven dat dit eigenlijk niet meer reëel is en dat het € 200 moet worden. Dat is reëel. De gemeenten bieden daar dit voor aan. De gemeenten leggen zelfs uit lokale middelen € 100 bij, zodat het pakket voor studenten betaalbaar wordt. Het lijkt mij ongelooflijk zinvol om het voorstel heel serieus te onderzoeken, zeker vanwege de kosten en vanwege het feit dat er twee keer zo veel lessen worden aangeboden. Ik vraag de minister om de voor- en nadelen ervan op een rijtje te zetten. Als wij zo'n mooi praktijkvoorbeeld in den lande hebben, is het zonde om daarvan geen gebruik te maken als het goed blijkt te werken.

De heer **De Rouwe** (CDA): De CDA-fractie steunt de oproep van de SP volledig om het voorstel gewoon maar eens te onderzoeken. Het komt op mij op dit moment nog wat onduidelijk over, maar de heer Roemer heeft gezegd dat hij een en ander gaat uitzoeken. Eén vraag blijft bestaan en daar zou de heer Roemer tenminste antwoord op kunnen geven. Hij vindt dat er niet meer getoetst moet worden door het CBR, zoals het kabinet wil. Is hij dan niet bang dat de slager zijn eigen vlees keurt? Als hij dit ten principale vindt, zou hij dan een voorstel willen indienen om de toetsing dan ook bij het autorijbewijs maar achterwege te laten? Dat zou dezelfde rijschoolhouder ook kunnen doen. Dan besparen we nog meer geld. Ik heb begrepen dat het voorstel van de heer Roemer wordt gesubsidieerd. Is het ook de bedoeling dat hier een subsidie op komt, of gaan we het voor de marktprijs aanbieden?

De **voorzitter**: Het is goed als de heer Roemer verduidelijking geeft over de € 100. Is dat een toeslag op de € 200 of is dat extra?

De heer **Roemer** (SP): Het bedrag maakt onderdeel uit van de € 200. In dit geval is zelfs de helft door de gemeente betaald. Het bedrag zit er dus niet boven op. Het wordt geen € 300. Ik ben er zeker geen voorstander van om dit bij de auto-examens of andere examens ook te doen. Waarom ben ik er niet zo bang voor dat de slager zijn eigen vlees keurt? Volgens het voorstel van de minister zijn er vier lessen. Vervolgens moet een bromfietser in drie kwartier laten zien dat hij zich netjes kan gedragen. Dat is eigenlijk wat het voorstelt. Dat onderdeel levert bovendien ontzettend veel kosten en logistieke problemen op, want iedereen moet naar een geschikte locatie van waaruit het examen afgenomen wordt. Rijschoolhouders vinden ook dat juist dat onderdeel de zaak ingewikkelder en duurder maakt. Mijn voorstel is gebaseerd op een praktijk bij rijscholen en gemeenten die blijkt te werken. Ik vind het absoluut de moeite waard om kandidaten voor een brommerrijbewijs niet op onnodige kosten te jagen als mijn voorstel in de praktijk blijkt te werken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik begrijp uit het voorstel dat er wel bromfietsrijlessen zijn, maar geen examens.

De heer **Roemer** (SP): Geen praktijkexamen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Maar wel een bromfietsrijbewijs.

De heer **Roemer** (SP): Ja.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Die koppeling snap ik niet. Een rijbewijs is niet zomaar iets in Nederland. Het is een identificatiebewijs

De heer **Roemer** (SP): Ik snap de vraag van mevrouw Roefs. Zie het als een persoonlijk bewijs dat je de verplichte rijlessen hebt gevolgd. Ik wil dat onderdeel er juist inhouden omdat het goede aan het voorstel en aan wat we hier gezamenlijk willen, is dat je iemand die zich misdraagt op de weg zijn bewijs kunt afnemen. Dat voordeel zit in het voorstel van de minister en dat wil ik in mijn voorstel behouden. Het is een middel om bromfietzers aan te kunnen blijven pakken die zich misdragen in het verkeer. Daarom wil ik dat onderdeel erin houden, maar zonder bureaucratie.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wie is dan degene die bepaalt dat iemand een rijbewijs krijgt? Wij hebben die taak in Nederland heel duidelijk bij een autoriteit neergelegd. In het voorstel van de heer Roemer kan de rijsschoolhouder er in feite zelf over beslissen. Volgens mij kan dat helemaal niet.

De heer **Roemer** (SP): Dat is een hele stap. Ik zou het in dit geval als experiment zeker aandurven, vooral omdat je met vier lessen en een examentje van drie kwartier ook nog niet zo bar veel bepaalt. Rijsscholen geven ook duidelijk aan dat in die vier lessen nauwelijks genoeg is aan te leren. In groepsverband is dat nog moeilijker. Ik zou niet weten waarom ik zou twifelen aan rijinstructeurs, die de acht verplichte uren dan gegeven hebben. Kandidaten hebben dan vier uur behendigheidstraining en vier uur training op straat. Dat gebeurt nu ook al. Het voorbeeld op vrijwillige basis blijkt goed te werken; ik verzin het niet zelf. Het is gewoon een praktijkvoorbeeld dat werkt. Er staat een gemeente achter, die het mede financiert. Ik zou dus zeggen: geef het voorstel een reële kans. Het bespaart ons een heleboel bureaucratie en de studenten een heleboel geld. Volgens mij willen we allemaal minder regeltjes en willen we onder de € 300 blijven. Dit is daarvoor de oplossing. Voor de minister is het alleen nog een kwestie van inkoppen.

De **voorzitter**: Mevrouw Roefs, hebt u nog een vervolgvraag?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb eigenlijk een constatering. Als dit een oplossing zou zijn, lijkt het me een heel onlogische gedachte om er een rijbewijs aan te koppelen. We moeten dan eigenlijk weer helemaal terug naar af. Einde verhaal bromfietserijbewijs. Dan doen we het gewoon met certificaten en zeggen we dat iedereen verplicht eerst rijlessen moet nemen. De koppeling met een rijbewijs lijkt mij onmogelijk.

De heer **Roemer** (SP): Hoe je dat bewijsje wilt noemen, maakt me niet zo veel uit, als het maar is uitgeschreven op naam, zodat het kan worden ingenomen als de houder zich onverantwoord gedraagt in het verkeer. Die kan dan opnieuw beginnen. Dat is ook het goede uit het voorstel van de minister. Hij hecht daar belang aan en ik ben het met hem eens. Daarmee kun je bromfietzers die zich misdragen, aanpakken. Dat onderdeel wil ik er graag in houden. Volgens mij moeten wij dit voorstel aan de minister voorleggen om het goed te laten uitzoeken. Ik hoop dat hij het een reële kans geeft, omdat het in de praktijk blijkt te werken. Ik zou zeggen: grijp die kans; het is de helft zo duur en de studenten krijgen nog meer lessen ook.

Mijn volgende punt is het nieuwe reserveringssysteem. Samen met de minister strijden we om de wachttijden bij het CBR te verminderen. Het CBR wil dat, de rijsschoolverenigingen willen dat, de individuele rijsscholen willen dat en het is in het belang van de examenkandidaat. De minister wil het en ik wil het, dus wat let ons? Vanuit het uitgangspunt dat het slechts een uitdaging is om goede gezamenlijke uitwerking te realiseren, zeg ik het volgende. Helaas zijn nu niet alle betrokkenen tevreden met het huidige voorstel. Het CBR en de rijsschoolverenigingen waren wel tot een akkoord gekomen, maar de rijsscholen en de kandidaten waren er onvol-

doende bij betrokken. Later is dat een heel eind rechtgetrokken en zijn er nog veel gesprekken gevoerd. Veel rijscholen zijn echter nog steeds niet tevreden over het aanpakken van de wachtlijsten. Dat geldt met name voor het gebied waar de flexibiliteit wordt losgelaten.

De minister is bij de evaluatie van de eerste fase gekomen. Over deze evaluatie is heel wat op te merken. Het lijkt er behoorlijk op dat de evaluatie bewust is geschreven naar de noodzaak om het nieuwe systeem met dit voorstel te gaan invoeren. Aangeleverde cijfers lijken niet te kloppen. Het CBR wil ons doen geloven dat er massaal examentijden zijn ingekocht die niet zijn gebruikt, of zijn omgezet naar toetsen om de tijd toch maar te gebruiken. Na opmerkingen hebben we daar ook zelf eens naar gekeken. Het lijkt erop dat er in het evaluatierapport melding wordt gemaakt van 1600 onbenutte examenplaatsen, maar als je de andere cijfers van hetzelfde CBR bij elkaar optelt, blijken er slechts 298 blanco's te zijn. Dat is een heel ander verhaal dan waar het evaluatierapport over spreekt. Niet alleen valt het aantal blanco examens mee, ook het aantal toetsen dat in april en mei 2009 gedaan werd, is opvallend laag. Terwijl meestal ongeveer 20% van de examens voorafgegaan wordt door een toets, ligt dat percentage in deze periode fors lager. Hoe kan de minister dat verklaren? Welk probleem zijn we eigenlijk nog aan het oplossen als blijkt dat er niet te veel examencapaciteit door de rijscholen werd opgekocht?

Het kan ook anders. De wachtlijsten van het CBR verdwenen toen de examens op naam werden gereserveerd. Dat lijkt mij dan ook heel verstandig. Dan hoeven we toch ook niet méér te gaan doen? Het probleem van mogelijk te veel vooraf inkopen van examentijden is daarmee opgelost en, belangrijker, voor dat gedeelte is brede steun. De minister moet regelen dat er een stuk flexibiliteit terugkomt bij rijschoolhouders en examenkandidaten en wachttijden van examens en herexamens gelijktrekken. Dan heeft hij een grote stap gezet. Er lijkt echter iets heel anders achter deze reserveringssystemen te zitten. Wellicht draait het wel om het CBR in plaats van om de examenkandidaat. Het CBR gaat bijvoorbeeld alle examens die zeven weken van tevoren niet op naam staan, in de etalage zetten. Nu ja, niet alle examens. RIS-examens worden uitgezonderd. Waarom worden die uitgezonderd en waarom lijkt het CBR wederom het RIS te willen bevorderen? Is het omdat daar flink aan te verdienen valt? Het lijkt mij goed om al deze twijfels weg te nemen.

We hebben het nu over de reserveringsproblemen bij het CBR en ik hoop echt dat de minister daar positief op gaat reageren, maar er is bij deze maatschappelijke organisatie meer aan de hand. Er spelen problemen die niet altijd bij het CBR liggen, zoals hoge kosten van herkeuringen en de kosten van het rijbewijs, maar ook problemen die wel bij het CBR liggen, zoals trage verwerking van gegevens, onduidelijke regels voor mensen met een ziekte, bureaucratische handelingen en zelfs vervelende opmerkingen van examinatoren. De mensen lopen met deze problemen vast in de molen van het CBR. Ze kunnen nergens hun klacht kwijt en worden niet serieus genomen. Wanhopig bellen ze dan zelfs naar ons. Dat heeft niet iedereen graag, maar toch. Ook wij kunnen het CBR echter nergens toe dwingen. Een dergelijke belangrijke instantie moet haar maatschappelijke taak en dus ook haar klachten serieus nemen. Is de minister bereid nog eens te overleggen over een goed en onafhankelijk klachtenmeldpunt? Zo worden klagers serieus genomen en zal het CBR alleen maar verbeteren. Nu wijst de minister erop dat een onafhankelijke commissie wellicht tot een tragere klachtafhandeling leidt. Dat zie ik echt niet zo. Bovendien is er heel wat aan de hand. We geven een zelfstandige organisatie een belangrijke wettelijke taak mee, maar laten haar zelf de klachten afhandelen. Dat kan echt niet. Het is niet democratisch en het doet geen recht aan de maatschappelijke taak.

Ik eindig met een persoonlijke opmerking. Het CBR staat zwaar onder druk. Er is veel kritiek, zeker ook van onze kant, en er moet veel gebeuren om van het CBR een organisatie te maken die haar taak aan kan en die

goed georganiseerd en van deze tijd is. Daar ben ik het mee eens. Blijkbaar is die druk echter een aantal mensen te veel geworden. Zo werden problemen rond vorderingen onder de mat geveegd en moest de minister al ingrijpen. Andere problemen mogen, koste wat het kost, niet worden onderzocht en ik kan hier niet iets uit mijn hoge hoed toveren zonder dat dit consequenties heeft voor mensen die van het CBR afhankelijk zijn. Aan rijsschoolhouders en medewerkers wordt op onacceptabele wijze duidelijk gemaakt dat zij de politiek, dus de volksvertegenwoordigers, erbuiten moeten laten. Als de minister dit soort intimiderend gedrag tolereert, hebben we een ander probleem.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Gaat het kabinet trakteren? We nemen namelijk aan dat voor de € 390 die straks moeten worden afgetikt voor het behalen van het bromfietsexamen, de brommer wordt bijgeleverd. Mocht ik de actie van het kabinet – nu examen met bromfiets! – verkeerd begrepen hebben, dan krijg ik graag opheldering over het feit dat er een woekerprijs wordt gevraagd voor het bromfietsexamen. Hoe verkoopt het kabinet dit aan bromfietshandelaren? Zij verwachten 10% tot 15% minder te verkopen, en dat in tijden van crisis.

Nu we het toch over financieel mindere tijden hebben: vindt de minister het gepast dat bij het omwisselen van het bromfietscertificaat, iets wat tot 1 oktober kon, direct weer leges werden verrekend variërend van € 30 tot € 60, afhankelijk van de gemeente waar de omwisseling plaatsvond? De PVV steunt het voornemen van de minister om het mogelijk te maken om vanaf je zeventiende achter het stuur te kunnen kruipen. De PVV-fractie heeft twee voorstellen om een en ander naadloos in elkaar te laten overlopen. Eén: verlaag de leeftijd voor het theorie-examen van 18 naar 16 jaar, zodat jongeren eerder de kans krijgen om aan dit examen deel te nemen. Twee: verleng de geldigheid van het theorie-examen van één naar drie jaar. Vaak moeten mensen opnieuw hun theorie-examen doen, omdat ze hun praktijkexamen niet binnen het jaar halen. Dat vindt de PVV onnodige geldklopperij. Maak één theorie-examen voor auto's en bromfietsen en val bromfietzers daarna niet meer lastig met een praktijkexamen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zou de heer De Mos willen vragen of de PVV gaat trakteren. Als de PVV dat doet, moet zij dat niet doen met voorstellen die al gedaan zijn. Ik hoor met veel plezier het voorstel aan om theorie-examen voor bromfiets en auto te gaan combineren, maar niet zo lang geleden heb ik samen met mevrouw Roefs exact hetzelfde voorstel in een motie ingediend. De partij van de heer De Mos was daar toen tegen. Hij mag dus van mij trakteren, maar niet uit het mandje van PvdA en CDA. De VVD was ook tegen, maar eigenlijk is zij voor, dat weet ik wel!

De heer **Aptroot** (VVD): Dat laat ik nog even boven de markt hangen!

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik hoor de heer De Mos zeggen dat het goedkoper moet. Gaat de PVV een subsidieregeling instellen om dit goedkoper te maken? Dan trakteert de PVV namelijk wel, en dan doet zij het uit haar eigen mandje.

De heer **De Mos** (PVV): De PVV had het over het bedrag van € 390 voor het bromfietsexamen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ook.

De heer **De Mos** (PVV): Dat vinden wij te hoog. Volgens mij is het theorie-examen een stuk goedkoper dan € 390.

De heer **De Rouwe** (CDA): Misschien mag ik mijn vraag herhalen, want ik heb niet het idee dat deze opmerking mijn vraag betrof. De PVV zegt

duidelijk dat zij € 390 te veel vindt. Ik heb van de heer Madlener in het verleden wel begrepen dat hij vindt dat er iets moet gebeuren. Mijn vraag aan de PVV blijft: als u toch gaat trakteren, gaat u dan subsidie geven? Dat is namelijk het enige wat de PVV kan doen. Het voorstel dat de heer De Mos zojuist deed voor het combineren van theorie-examen van auto en bromfiets, is niet nieuw. Het is een halfjaar geleden in de Kamer per motie aangenomen, waar de PVV-fractie toen tegen was. De PVV-fractie is er nu voor. Wat moet er volgens de heer De Mos meer gebeuren dan het kabinet voorstelt? Of wil de PVV echt gaan trakteren en de subsidieregeling in het leven roepen, omdat zij het bedrag te hoog vindt?

De heer **De Mos** (PVV): Nee, als het praktijkgedeelte uit het bromfiets-examen is en er allen theorie overblijft, zijn de mensen een stuk minder kwijt. Een theorie-examen is een stuk goedkoper.

De heer **De Rouwe** (CDA): Maar dat hebben we al.

De heer **De Mos** (PVV): Dus moet het zo blijven als het is. Voor een oud-onderwijzer is natuurlijk niets zo leuk als even bij een examen te blijven hangen. Het kopje «taalvaardigheid» dan maar. De zin «U nadert hier een vooraanduiding met een geslotenverklaring voor vrachtwagens» bekt wellicht heel lekker binnen de muren van het CBR, maar volgens BureauTaal kan zo'n 60% van de Nederlanders hier geen noten mee kraken. Waarom halen we die dekselse Jip en Janneke niet weer eens van stal en gebruiken we niet de begrijpelijke taal van Annie M.G. Schmidt? Dan wordt het: «U ziet hier een verkeersbord. Welke vrachtauto's mogen daar niet rijden?». Zo komt iedereen in aanmerking voor het behalen van het theorie-examen, waarbij het immers gaat om de verkeersveiligheid en niet om het communiceren op overheidsniveau. In mei heeft de minister opgetreden tegen het CBR, dat verzuimd zou hebben om honderden verkeersshuften van de weg te halen, die zich schuldig gemaakt zouden hebben aan diverse verkeersovertredingen. Hoe verloopt nu, een paar maanden later, het verscherpte toezicht van de minister op het CBR?

Over verkeersshuften gesproken: er bereiken de PVV geluiden dat bestuurders die zijn doorgestuurd voor een cursus bij het CBR na betrappt te zijn op rijden onder invloed, zelfs onder invloed op die cursus verschijnen. Hoe wordt opgetreden tegen dit soort lieden, dat overal lak aan schijnt te hebben?

Hoe meer zielen, hoe meer vreugd. Dat is een mooi spreekwoord, maar vier kandidaten tegelijkertijd laten lessen, vindt zelfs de PVV wat gortig. Het kan leiden tot gevaarlijke situaties, omdat het niet mogelijk is om zo veel mensen tegelijkertijd in de smiezen te houden. Wil de minister komen tot een wettelijk maximum van twee leerlingen per les?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Mijn fractie heeft zich altijd terughoudend opgesteld ten opzichte van de aanpassing van het reserveringssysteem bij het CBR. De reden hiervoor is dat wij van mening zijn dat de minister en het CBR, in overleg met de branchepartijen, heel goed in staat zijn om verbeteringen door te voeren. Dat vertrouwen is er bij ons altijd geweest en vandaag kan ik constateren dat dit niet onterecht was. Een compliment dan ook voor de partijen die betrokken waren bij de aanpassing van het oude reserveringssysteem. Wat ons betreft, kan worden doorgegaan met die ontwikkelingen.

De heer **Roemer** (SP): De heer De Rouwe staat bij mij bekend als iemand die wil weten wat er in de samenleving speelt. Waarom hoort hij blijkbaar toch de geluiden niet van verschrikkelijk veel rijsholen die zeggen dat het voor een groot gedeelte goed gaat, maar dat vooral het gebrek aan flexibi-



liteit dat erin gehouden wordt een doorn in het oog is? Waarom wil de heer De Rouwe die geluiden niet horen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Soms hoort u misschien ook wel eens geluiden die er niet zijn. Het kan van beide kanten een miscommunicatie zijn. Ik dank de heer Roemer overigens voor het compliment dat ik mijn oor graag te luister leg bij de samenleving. Dat heb ik ook gedaan. Drie branchepartijen sturen ons brieven. De situatie zag er begin dit jaar niet goed uit. Met name de nieuwe branchepartij had terecht noten op haar zang over een kritische houding. Ik heb gezien en van haar gehoord dat zij inmiddels zeer serieus wordt genomen. Dat compliment maak ik hier graag. Ik heb gekeken naar wat de minister over flexibilisering zegt, en die staat daar niet onwelwillend tegenover. In plaats van een zuur betoog te houden over hoe slecht het gaat, wil ik hier dus vooral hebben gezegd dat ik vind dat het erg goed gaat en dat ik erg blij ben dat de verschillende partijen met heel verschillende achtergronden hier met elkaar zijn gekomen. Ik kies eerder voor het compliment voor de mensen die het hebben gedaan, dan dat ik ontevreden blijf over alles wat tot nu toe is gedaan. Dan zou ik namelijk echt de energie miskennen die de branchepartijen, de minister en het CBR hierin hebben gestoken vanuit hun heel verschillende verantwoordelijkheden.

Opnieuw spreken wij vandaag over het praktijkexamen voor de bromfiets. Omgerekend is de bromfiets het meest dodelijke vervoermiddel in Nederland en gek genoeg is het ook het meest laagdrempelige gemotoriseerde vervoermiddel voor de doelgroep die de meeste brokken maakt, namelijk jongeren. Het CDA is en blijft tegenstander van een bromfietsverbod voor zestienjarigen. Wel is mijn fractie van mening dat je het niet kunt verkopen dat je slechts een boekje hoeft door te nemen voordat je mag rijden. Dat is misschien leuk voor de vwo'ers, die makkelijk leren, maar het is een ramp voor iemand die daar moeite mee heeft. Zegt een theorie-examen bovendien iets over de rijstijl? Nee, natuurlijk niet. Dat is een kwestie van praktijk en je houding daarin. Daarom zijn wij voor een praktijkexamen. Eerst laten zien dat je het kunt, dan rijden op de weg. Bij de auto vindt iedereen dit kennelijk doodnormaal, terwijl daarbij de kans op een ongeval veel kleiner is. De wereld zit soms gek in elkaar. En ja, mijn fractie vindt de kosten hoog, heel erg hoog, maar in alle ernst: het aantal doden en gewonden in verhouding tot andere vervoersmodaliteiten is ook extreem hoog.

Over de kosten valt nog wel iets te zeggen, of beter gezegd niet. De minister komt met een kostenplaatje en ik zag vandaag ook een lagere bieding van de SP. De SP belooft meer lessen voor de helft van het geld. Dat klinkt te mooi om waar te zijn. Mijn moeder leerde mij dat dat meestal ook het geval was, maar ik ben het met de SP eens dat dit voorstel wel onderzocht moet worden. Laten we elkaar echter niet voor de gek houden. De extra kosten zijn inderdaad het gevolg van overheidsbeleid, maar de kosten voor lessen worden niet bepaald of vastgesteld door die overheid. Dat doet de markt. Laat die zijn werk doen. Wel dienen we te zorgen voor een goede, onafhankelijke toetsing. Mevrouw Roefs zei daar ook iets over. Een rijsschoolhouder – de vele goede daargelaten – die lesgeeft en zelf bepaalt of een leerling geslaagd is, is hetzelfde als een DSB-accountmanager die je vertelt wanneer je voldoende koopsomposten hebt. Bij het auto-examen laat je toch ook niet de instructeur bepalen of je geslaagd bent, al zouden sommigen dat wel willen? Niet doen dus, hoe goedkoop het misschien ook mag klinken. Laten we elkaar niet voor de gek houden.

Over de prijs van het lespakket gaan wij niet, maar de minister gaat wel over de prijs van het examen. Die bedraagt ruim € 100, heb ik gehoord. Dat is meer dan het autorijexamen, terwijl dat langer duurt. Van de FAM en van BOVAG begreep ik dat er vragen zijn over de opbouw van deze prijs. Die vragen heeft mijn fractie ook. Daarom verzoek ik de minister om

nog eens heel kritisch naar deze prijs te kijken en om alles in het werk te stellen om samen met het CBR en de genoemde partijen te bekijken of de prijs omlaag kan.

Mijn volgende punt is de afstemming van Europese rijontzeggingen. Ik zou wensen dat de samenwerking tussen het CBR en de branche ook zou gelden in Europees verband voor de rijbewijssancties in de EU. Het is onbegrijpelijk dat iemand met een rijontzegging in bijvoorbeeld Polen gewoon kan rondrijden in Nederland en andersom. Wederzijdse erkenning is hier nodig, maar waarom moeten wij wachten tot alle landen dit gedaan hebben? Ik vraag de minister om geen afwachtende houding aan te nemen. In de brief van 30 juni jongstleden lees ik die afwachtende houding wel. De minister schrijft in zijn laatste zin: «Ik ben dan ook blij dat de commissie dit oppakt en zal de voortgang actief volgen». Ik heb de minister wel eens actievere afsluitingen horen uitspreken. Is het daarom niet beter om bilateraal met welwillende landen tot overeenstemming te komen? In dezelfde brief staat namelijk dat de techniek voor uitwisseling er al is. Een aantal lidstaten, waaronder Nederland, wisselt de informatie al uit. Waarom gaan we dus niet een stap verder? Wat het CDA betreft, wordt er zo snel mogelijk gewerkt aan een Europese uitwisseling van rijbewijssancties. Laten we niet wachten tot alle landen dit proces hebben voltooid, maar ambitie en lef tonen en partnerlanden opzoeken die met ons ten strijde willen trekken. Iemand die in België niet op de weg hoort, hoort dat hier ook niet, en andersom.

Ik kom bij de voortgang van de verbeteringen bij het CBR. Naast het externe proces rond de reserveringssystemen zit het CBR ook midden in een interne reorganisatie. Daar komen de verbetermaatregelen rond het functioneren van het CBR nog bij. Kortom, een hele klus voor de organisatie en in het bijzonder voor de directie. Uit de voortgangsbrief van de minister blijken duidelijk verbeteringen, maar het zou valse schijn zijn om nu te zeggen dat men er is. Integendeel: alle veranderingen vergen enorme inspanning van personeel en organisatie. Wat ons betreft, moet het CBR daarbij ook de ruimte en het vertrouwen krijgen. Wel verwachten wij dat de stofkam door de organisatie gaat. Wij rekenen erop dat er straks geen nieuwe lijken meer uit de kast komen. Ik doel op zaken als pensioenen. De raad van toezicht speelt hierin een niet onbelangrijke rol. Via de minister willen wij dan ook op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen.

Een punt van politieke aandacht is de uitvoering van de alcohol- en gedragscursussen, de educatieve maatregelen. De norm is nu dat de cursus binnen 21 weken na veroordeling is afgenomen. Reken daarbij de tijd die genomen is voor de veroordeling en de administratieve afhandeling, en je bent een halfjaar verder voordat je de alcoholcursus krijgt, terwijl je de overtreding hebt begaan. Dat kan niet de bedoeling zijn. Is het niet beter en effectiever om hierbij tijdswinst te gaan boeken? Ik vraag de minister daarom om veel meer lik op stuk te werken en te bekijken of het mogelijk is om de alcoholcursussen veel eerder op te leggen dan pas na een halfjaar, zoals nu het geval is.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik zal vier onderwerpen bespreken. Het eerste is ontzegging van het rijbewijs in het buitenland. Net als collega De Rouwe vinden wij het erg dat er in een ander land gewoon wordt doorgereden als het rijbewijs in het ene land wordt ingetrokken. Daar zijn we het met elkaar over eens. Het zou toch prettig zijn als de Europese Unie juist in dit geval wél iets doet. Wij willen dat niet op alle terreinen, want vaak kunnen we het nationaal wel af, maar dit is grensoverschrijdend. De Europese Commissie wil hiervoor wel een informatienetwerk creëren, maar dat is een voornemen. Er is geen enkel concreet plan of harde datum. Wij willen dat wel. Zweden noemt dit als bijzondere prioriteit. Ik vraag de minister dus wanneer wij het gaan doen. Is de minister bereid om de samenwerking in Europa stevig te gaan eisen? Het is echt onacceptabel

dat mensen die niet zouden mogen rijden, dat in andere landen toch doen en daar wellicht weer een boel leed veroorzaken.

Het tweede onderwerp dat ik wil bespreken, is de reorganisatie bij het CBR. Ik heb de stukken gelezen, ik luister ook en ik krijg ook her en der signalen. Wij krijgen de indruk, zowel uit wat op papier staat als uit wat wij horen, dat de situatie bij het CBR met sprongen vooruitgaat. Het gaat aanmerkelijk beter, het reserveringssysteem draait beter en het reserveren lukt bijna altijd binnen de afgesproken maximale termijn. Ik zie scores van 98% en 96%. Dat is geen 100%, maar vergeleken met hoe het ging, is dit prima. Men gaat met stappen vooruit. Ik wil de minister daarvoor een compliment aanbieden. Ik vraag hem dat compliment vooral door te geven aan de mensen die het doen. Wellicht horen zij dit nu ook. Ik heb me eerder wel eens wat minder positief uitgelaten over het CBR, maar we moeten de positieve signalen ook erkennen. Ik zou wel over fase 3 van het reserveringssysteem van de minister willen weten wanneer hij denkt dat het CBR is uitgereorganiseerd en uitveranderd. Wanneer is het totaal in orde? Heeft hij een soort eindplaatje? Is het contact nu zo dat de minister bijvoorbeeld via een maandrapportage of signaleringssysteem de vinger aan de pols kan houden?

We zijn het volstrekt eens met het besluit van de minister dat er een onafhankelijke klachtencommissie moet komen. Wij opteren niet voor een interne klachtencommissie, hoewel die best voordelen heeft. Wij geven dus steun aan het voorstel van de minister. Het is een prima besluit.

Wij willen graag nadere informatie over twee financiële tegenvallers in de stukken. De ene tegenvaller wordt gevormd door de onvoorziene pensioenuitgaven. Ik wordt bij pensioenuitgaven, als die onvoorzien zijn, altijd bij voorbaat een beetje wantrouwend, maar het hoeft helemaal niet mis te zijn. Ik wil weten wat er aan de hand is. Is dit een normaal gevolg van een cao-verhoging die nog doorwerkt? Is er sprake van vertrokken werknemers die opeens wel erg veel hebben meegekregen? Ik weet het niet, maar ik zou het wel graag willen weten. Dat kan nu, of schriftelijk kort na deze vergadering. Dit wil ik ook weten van de tweede tegenvaller, namelijk de extra investering in ICT. Het CBR is eigenlijk een soort overheidsorganisatie, want het is een publieke instantie die onder de verantwoording van de overheid valt. Dat soort instanties zijn qua ICT niet altijd even succesvol. Wij willen dus weten hoe hoog de financiële tegenvaller is, wat de oorzaken zijn en wat de ambities waren en zijn. We willen iets weten over het verloop, omdat we hebben gemerkt dat ICT vaak niet alleen veel extra geld kost, maar ook veel ellende veroorzaakt. ICT is belangrijk, zeker bij het CBR. Wij willen er dus nadere informatie over ontvangen.

Een ander punt betreft de onterecht stopgezette invorderingsdossiers. De meeste zijn afgehandeld en de laatste paar dossiers lopen. Dit is een punt waar we heel positief over zijn.

Het derde onderwerp dat ik wil bespreken, is het praktijkexamen voor bromfietsen. Wij hebben al eerder gezegd dat we daartegen zijn.

Oorspronkelijk waren we enthousiast, maar vervolgens zagen we de kosten en spraken we met mensen uit de praktijk. Zij vertelden ons dat het probleem niet is dat jongeren die gaan brommen, zich niet een halfuur of drie kwartier onder toezicht een beetje kunnen gedragen. Zodra ze na het behalen van het examen echter mogen, gaan ze met veel kapsones, bravoure en machogedrag even iets laten zien. Dan krijg je de ongelukken. Het praktijkexamen is daar de oplossing niet voor. Mensen uit de praktijk zeggen bovendien dat met vier personen tegelijk examen doen ook niet bevorderlijk is voor de veiligheid. Wij vinden daarom dat we dit niet moeten doen. Volgens ons is de beste oplossing nog steeds lik-op-stukbeleid van de politie: meteen boven op slecht gedrag zitten. Wij zijn dus niet voor een praktijkexamen. Wij vinden wel dat er een aantal interessante aspecten zitten aan het voorstel van de SP, omdat er volgens dat voorstel in ieder geval wat lessen worden gegeven. Het wordt ook beter betaalbaar. Of je een rijbewijs kunt geven als er geen toets is, vragen wij

ons af, maar een van de weinige voordelen van een rijbewijs is wel dat je het kunt innemen en iemand op die manier de bevoegdheid kunt ontzeggen. Ik vraag de minister dus om eens serieus te kijken naar het SP-voorstel. Misschien is er een combinatie te maken van voorstellen, waardoor het proces werkzaam en betaalbaar wordt. Wij voelen dus niets voor het huidige voorstel van de minister.

Mijn vierde en laatste onderwerp is de indeling van rijbewijzen. Dit punt heb ik zelf toegevoegd. Wij krijgen vanuit de praktijk reacties van mensen die de logica niet begrijpen. Een touringcarchauffeur die voor of na zijn pensionering met een camper van 4000 kilo wil gaan rijden, mag dat bijvoorbeeld niet. Dat vereist namelijk een ander soort rijbewijs. Zo'n campertje is veel simpeler te besturen dan een grote touringcar waar 60 mensen in kunnen, maar het mag gewoon niet. Is de minister bereid om de categorieën van rijbewijzen, die deels Europees zijn bepaald, naast elkaar te leggen en te bekijken of er bepaalde combinaties mogelijk zijn? Als je een zwaarder rijbewijs hebt, mag je automatisch de lichtere voertuigen ook besturen. Het gaat om kleine aantallen mensen, maar het zou die mensen kunnen helpen. Wij krijgen hier vanuit de praktijk klachten over. Nog een laatste voorbeeld: als je een lichte vrachtwagen hebt, mag je er wel een zware aanhanger achterhangen. Die combinatie is veel zwaarder dan bijvoorbeeld een iets zwaarder vrachtwagentje, dat qua lengtegewicht minder is, maar daar mag men niet in rijden. Er zit dus onlogica in het soort rijbewijzen. Ik kan nog wat van zulke praktijkvoorbeelden aandragen. Is de minister bereid om nog eens te kijken of we iets kunnen versimpelen in de categorieën?

De **voorzitter**: Ik geef de heer Roemer de gelegenheid om gemeenten te noemen die werken volgens zijn voorstel. Dan kan de minister daar rekening mee houden bij zijn beantwoording.

De heer **Roemer** (SP): De heer De Rouwe had nog een antwoord tegood op zijn vraag. Gemeenten die in ieder geval meedoen aan het project en het mee financieren zijn West Maas en Waal, Tiel, Zaltbommel, Geldermalsen en Druten. Dat is dus niet niets. Deze gemeenten hebben uitstekende ervaringen met het project.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De PvdA wil vanavond graag haar goedkeuring geven aan de start van fase 3 van het project van de reserveringen bij het CBR. Het CBR is een organisatie in verandering en die verandering gaat met vallen en opstaan. Daarvan hebben we de afgelopen tijd staaltjes gezien, maar al met al is het prima dat het CBR nu ook in gesprek is met de brancheorganisatie van de kleine rij scholen. Mijn indruk is ook dat er een verbetering is te bespeuren bij de klantgerichtheid van het CBR. Het is nog lang niet allemaal in orde, maar er worden enorme stappen vooruit gezet. Hoe wordt de Kamer geïnformeerd over het verloop van fase 3? We hebben er steeds bovenop gezeten, zoals de minister dat zou zeggen, en daarom willen wij ook nu graag op de hoogte blijven.

Dan het bromfietspraktijkexamen. Toen ik daarover vanmiddag weer eens zat te lezen, dacht ik: we hebben er toch wel heel veel bijgesleept!

De heer **Aptroot** (VVD): Ja!

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat zeg ik maar heel eerlijk. Ik denk dat we in de praktijk zullen moeten zien hoe alles uitwerkt, want er wordt bijvoorbeeld betwijfeld of je op een veilige manier vier mensen tegelijkertijd les kunt geven. Ook dat zal echter in de praktijk duidelijk worden. We spreken natuurlijk heel erg vanuit de theorie.

Ik hoor graag de reactie van de minister op het verzoek van de branche om de automaatcodeaantekening achterwege laten. We gaan blijkbaar

bromfietspraktijkexamens maken voor een brommer met een automaat en voor een geschakelde brommer. Ik weet niet of we daar verschil in moeten maken.

Ik las in een folder van het CBR dat dit bromfietspraktijkexamen geldt voor brommers, brommobielen, snorfietsen en voor de Spartamet. Ik zie een Spartamet voor me als een elektrische fiets en ik weet dus niet of we daarmee op de goede weg zijn. Daarop wil ik graag een reactie van de minister.

Tot 1 oktober kon men het bromfietscertificaat inleveren en daar een bromfietsrijbewijs voor terugkrijgen. In mijn mailbox kreeg ik daarover een heel concrete vraag. Hoe gaan we dit oplossen voor asielzoekers? Als zij hun certificaat inleveren, kunnen zij geen rijbewijs terugkrijgen, omdat dit een identiteitsbewijs is en zij daar juist nog op zitten te wachten. Ik krijg graag een antwoord van de minister, zodat ik antwoord kan geven aan de mensen die mij deze vraag hebben gesteld.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb een korte vraag aan mevrouw Roefs. Is zij bereid om eens serieus te bekijken of ons voorstel wellicht een goede tussenoplossing kan bieden?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Er ligt al een vraag aan de minister om daarnaar te kijken. Ook heb ik zojuist al duidelijk tegen de heer Roemer gezegd waar het in het voorstel heel erg wringt, namelijk bij rijlessen en rijbewijzen. Het kan nooit een rijbewijs bij een rijsschool zijn. Dat kan gewoon niet.

De heer **Roemer** (SP): Dan noem je het een certificaat.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dan gaan we dus gewoon terug naar af.

De heer **Roemer** (SP): Nee.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het voordeel van een rijbewijs is dat je het kunt afpakken. Dat heeft iedereen genoemd. Als we geen rijbewijs invoeren, is dat voordeel weg dat we zo belangrijk vonden en waarom we het misschien wel deden. Je kunt jongeren dan niet meer straffen voor onverantwoordelijk gedrag.

De heer **Roemer** (SP): Dat rijbewijs blijft gehandhaafd in het voorstel. Het probleem is praktisch makkelijk oplosbaar. Als ik mevrouw Roefs daar later van kan overtuigen, ziet zij dus veel in het voorstel?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het is duidelijk dat er heel veel haken en ogen aan het voorstel zitten, maar het is de moeite waard om het te bekijken. Ik zei al dat we het hele pakket misschien op sommige punten wel iets te ingewikkeld hebben gemaakt. Ik heb andere voorbeelden genoemd dan de heer Roemer, maar het pakket is nog niet helemaal klaar voor gebruik.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Zeer veel dank voor de vele vragen en opmerkingen van de woordvoerders. Ik dank hen ook voor een klankkleur die, in elk geval ten opzichte van veel debatten die we hebben gehad, aanmerkelijk positiever begint te worden, los van de kritische vragen die zijn gesteld. Dat maakt mij tot een tevreden minister. Het is namelijk van belang dat het CBR in een rustiger vaarwater komt en dat de organisatie stap voor stap weer één organisatie wordt. Ik heb eerder al gezegd dat het een kritische succesfactor is dat directie, raad van toezicht, ondernemingsraad en iedere werknemer er weer trots op gaan zijn dat het hún CBR is. Dat is van essentieel belang en ik hoop dat wij die beweging stap voor stap gaan zien. Het CBR moet echt een organisatie zijn waarvan mensen trots zijn om er te werken. Dat vergt van iedereen, directie, raad van

toezicht, ondernemingsraad en iedere werknemer, de mentaliteit om de bruggen met elkaar te slaan. Het vergt ook de nodige inspanningen om de bruggen met de sector en dus het land op een goede manier te slaan. In dit verband wil ik het eerst over het nieuwe reserveringssysteem hebben. Ik heb de Kamer daarover in de afgelopen maanden twee evaluatierapporten toegestuurd. Ik ben blij dat daaruit blijkt dat het draagvlak voor het nieuwe systeem duidelijk is toegenomen en tegelijkertijd de reserveringstermijnen zijn afgenomen. Daarmee is men de afgelopen weken voortdurend onder de normtijden gebleven. Dat hebben wij wel eens anders meegemaakt. Tijdens fase 1 was er nog sprake van soms stevige regionale uitschieters, maar nu worden de normen in alle regio's gehaald. Dat is een compliment waard aan de organisatie. In de eerste evaluatie was nog een meerderheid van de rijsschoolhouders van mening dat er geen merkbare verbetering was opgetreden. Bij de tweede evaluatie is een meerderheid van mening dat er wel sprake is van verbetering. Daarbij dient overigens te worden opgemerkt dat de uitkomsten van de eerste evaluatie nog negatief beïnvloed kunnen zijn door het feit dat er toen sprake is geweest van implementatieproblemen met het nieuwe systeem. Daarvan is nu geen sprake meer. Het systeem is stabiel. Voor fase 2, het machtigen van de rijsscholen voor het kunnen reserveren van examens is voldoende draagvlak geconstateerd bij de examenkandidaten. Tevens is gebleken dat de derde en laatste fase technisch gezien ingevoerd kan worden en dat daarbij sprake is van voldoende draagvlak in de branche. Wat is voldoende draagvlak? Waarschijnlijk zal 100% draagvlak nooit haalbaar zijn. Voor rijsscholen is een stuk flexibiliteit in het reserveren van examens immers weggehaald. Vooral voor de grote rijsscholen zijn daarvan de gevolgen merkbaar. Er moet niet vergeten worden dat juist de veel te grote flexibiliteit – ik zeg het wat cru, maar ik wil heel duidelijk zijn – en het ongeremd en vaak heel ver vooruit kunnen reserveren van examens een belangrijke oorzaak was van de problemen in de reserveringstermijnen. Dat waren problemen waarover de Kamer mij, toen ik net als minister begon, terecht het vel over de oren trok. De lange termijnen wilden we niet meer, maar de logische consequentie daarvan is dat je iets doet aan de flexibiliteit, anders lukt het nooit. Met het huidige systeem zijn de reserveringstermijnen beter beheersbaar. Daarnaast heeft het CBR ook de juiste maatregelen genomen om beter te kunnen inspringen op de zogenaamde piekbelastingen. De nieuwe aanpak vereist van het CBR-personeel een grotere flexibiliteit; dat besef ik terdege. De examinatoren van het CBR hebben daar dit jaar al een staaltje van laten zien, door extra inzet om de grotere toestroom van kandidaten te bedienen. Daarvoor van mij een woord van dank. Ik ben blij dat het CBR daarnaast mogelijkheden ziet om de flexibiliteit in het reserveren te verruimen, bijvoorbeeld door het ruilen tussen examencategorieën, natuurlijk binnen de door de Kamer meegegeven randvoorwaarden. De flexibiliteit is dus positief. Hiervoor is wel een technische aanpassing noodzakelijk, die pas in de eerste helft van 2010 kan worden ingevoerd. Dat gaat echter wel gebeuren.

Al met al is het geven en nemen tussen het CBR en de rijopleidersbranche. Daarvan moet de examenkandidaat uiteindelijk de vruchten plukken. En daar is het toch allemaal om te doen: de terechte kritiek van de Kamer aan het begin van deze periode, dat het met de termijnen niet ging en dat het beter moest. Het gaat ons om goede examens binnen een betrouwbare reserveringstermijn en tegen een betaalbaar tarief. Ik ben echt van mening dat we stap voor stap met elkaar de goede richting opgaan. Dat vind ik goed nieuws.

Op basis van de uitkomsten van de evaluaties ben ik dan ook van mening dat het wenselijk is dat fase 3 zo spoedig mogelijk zal worden ingevoerd. Het CBR heeft daarvoor alles voorbereid en zou kunnen starten op 19 oktober. Ik ben daar positief over, ook vanwege de meerderheid in branche die daarachter staat. De rijsscholen zijn inmiddels uitgebreid geïn-

formeerd, waarbij door het CBR expliciet is gemeld dat alles is onder voorbehoud van toestemming van de Kamer. Dat was ook de afspraak. We zouden stap voor stap evalueren en dan met elkaar de knoop doorhakken. Ik wil de Kamer dan ook verzoeken om dit mogelijk te maken, gelet op de evaluatiegegevens, en met de start van fase 3 in te stemmen. Ik kan mevrouw Roefs nogmaals op het hart drukken dat de complete nieuwe reserveringssystematiek, met alle fases en alles wat veranderd is, over één jaar nadrukkelijk zal worden geëvalueerd, zodat ook kan worden bezien of het systeem in de piekperiode in het voorjaar voldoende vruchten afwerpt. Over de einduitkomsten hoop ik de Kamer in het najaar van 2010 te informeren. Dan hebben we het totale beeld en de evaluatie van de werking van het systeem in de praktijk. Ik zie dat met vertrouwen tegemoet, maar ik hecht eraan dat wij blijven controleren, dat er een evaluatie komt en dat we bekijken hoe het valt als fase 3 is ingevoerd. Ik vind het een goede manier van doen. Het creëert ook vertrouwen. Het houdt iedereen scherp, ook het CBR, en dat is alleen maar goed. Kan ik garanderen dat er nooit nieuwe problemen naar voren zullen komen? Garanties zijn altijd heel erg moeilijk. Die zijn zelfs bij banken en verzekeraars niet meer zo vanzelfsprekend als ze waren. Ik kan de Kamer echter wel zeggen dat het CBR nadrukkelijk op eigen initiatief alle bedrijfsprocessen aan het doorakkeren is. Dat is ook een voordeel van alle debatten die we gevoerd hebben. Natuurlijk kunnen daarbij nieuwe aandachtspunten naar voren komen. Ik heb er een aantal gemeld in mijn brief. De kracht is echter dat men er nu zelf continu achteraan zit. Dat is die gigantische verbetering. Als er nog dingen zijn, trekt men die er zelf uit. Men is daarbij veel beter bestand tegen problemen in de toekomst, omdat de systemen verbeteren. Het CBR neemt zelf maatregelen om de geconstateerde aandachtspunten zo snel mogelijk op te lossen. Dat mag je ook verwachten van een professionele publieke uitvoeringsorganisatie. En natuurlijk kunnen overal waar gewerkt wordt fouten worden gemaakt, maar de hele attitude en het systeem, met de doorlichting, zijn er nu echt op gericht om van binnenuit eventuele fouten op te ruimen en ze vooral te voorkomen. Dat is een behoorlijke slag in de attitude ten opzichte van het recente verleden en daar ben ik content mee.

**De voorzitter:** De heer De Rouwe heeft een vraag. Overigens geldt ook voor deze termijn een maximum van twee interrupties.

**De heer De Rouwe (CDA):** Ik deel de complimenten die verschillende Kamerleden en de minister hebben gemaakt aan het CBR. Ik zie wel degelijk het perspectief. De minister zegt echter ook dat men er nog mee bezig is. Ik noemde zojuist de stofkam die erdoorheen moet. Wanneer verwacht de minister die stofkam echt door de organisatie gehaald te hebben? Wanneer kan hij de Kamer daarover informeren? Door het recente verhaal over de pensioenen vroeg ik mij namelijk af: zijn we nu klaar of kunnen we nog meer verwachten?

**Minister Eurlings:** De stofkam gaat inderdaad door de organisatie. Dat is in andere bewoordingen wat ik probeerde aan te geven. Dat gebeurt op tal van vlakken. Ik zal de vorderingen noemen. Naar aanleiding van het onafhankelijke onderzoek heb ik de ernst verwoord van wat er gebeurde. Mensen mochten gewoon weer de straat op terwijl dat eigenlijk niet mocht. De Kamer weet dat we daarin hebben ingegrepen. Het CBR is nu heel krachtig bezig om alles door te lichten wat er nog zou kunnen liggen. Dat doet men nu dus zelf. Uit interne audits die het CBR recentelijk heeft uitgevoerd, is een aantal aandachtspunten naar voren gekomen. Ik heb dat allemaal in mijn brief geschreven. Zo is bijvoorbeeld geconstateerd dat zo'n 90 oudere vorderingsdossiers nog ergens in de pijplijn hingen. De betrokkenen hebben dus niet het verkeerde aangeschreven gekregen, maar de afhandeling hing nog ergens op. Het duurde gewoon te lang. Dat

pakt men dus op. Een en ander moet afgehandeld worden en met het systeem zal er verscherpt op worden toegezien dat de kans op dit soort ongein in de toekomst een stuk kleiner wordt. Een te lange doorlooptijd was hier dus het probleem, maar het betreft hier niet de in 2008 stopgezette dossiers waarover ik de Kamer het afgelopen jaar heb bericht en waarover wij op 3 juni een AO hebben gehad. Het CBR zal de circa 90 dossiers natuurlijk zo snel mogelijk gaan afronden. Het betreft voornamelijk EMA's. Daarnaast heeft het CBR geconstateerd dat in circa 1500 gevallen fouten in een afgegeven rijbewijs zijn terechtgekomen. Het besluit was wel goed, maar er zaten kleine fouten in de documentatie. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om fouten in de verklaring van geschiktheid, zoals de geldigheidsduur, of fouten in coderingen ten aanzien van beperking van de rijbevoegdheid. Het zijn menselijke fouten en technische fouten in data-uitwisseling tussen het CBR en de RDW. Ook hierbij heeft het CBR, naar aanleiding van de ellende die destijds op tafel lag, zelf actie ondernomen. Het heeft de problemen gedetecteerd en maatregelen genomen om de kans hierop in de toekomst stevig te verkleinen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb een vraag, voorzitter.

De **voorzitter**: Ja, de beantwoording van uw vraag door de minister gaat even de andere kant op.

De heer **De Rouwe** (CDA): Inderdaad, want wat de minister nu vertelt, weten wij. De minister heeft dit terecht in een brief geschetst en we hebben er een behoorlijk debat aan gewijd. Alles wat de minister nu zegt, is dus goed bekend en ik heb er alle vertrouwen in dat hij erbovenop zit. Mijn vraag was echter: wanneer verwacht de minister dat de stofkam, die nu door de organisatie gaat, wat wij van harte toejuichen, erdoorheen is gehaald?

Minister **Eurlings**: Dit was geen informatie die al bediscussieerd is. Er was nieuwe, aanvullende informatie in mijn laatste brief, die niet ging over de stopgezette dossiers waar we het al over hebben gehad. Dit is een kwaliteitsslag die het CBR nu zelf maakt, waarin men dingen die te lang zijn blijven liggen en technische fouten eruit aan het ziften is. Dat vind ik goed, want het toont aan dat de kwaliteit nu echt op een hoger plan komt. De heer De Rouwe vraagt wanneer dit allemaal is afgerond. Men gaat straks met de stofkam door de medische dossiers, om nog maar eens iets te noemen. Men gaat nu successievelijk alle verschillende gedeelten door. De ICT wordt ook bekeken. Volgend jaar, in 2010, moet het totale beeld stabiel zijn. Tussen nu en dan wordt dus de ICT bekeken en zal de reorganisatie worden doorgevoerd. De medische dossiers moeten verder worden bekeken. Alle processen worden doorgelicht. Ik verwacht in 2010 een gestabiliseerd beeld en ik zal de Kamer daarover in de loop van het komende jaar berichten. Men is er druk mee bezig en dat vind ik goed. Ik zit daar bovenop. Ik las in een maritiem blad dat mevrouw Roefs bovenop de minister zit. Het wordt dus een gezellige bende. Voor zover wij in die situatie nog in staat zijn te spreken

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter, ik hoef niet in alle details te weten hoe deze coalitie met elkaar omgaat! Dat wordt me in deze weken te veel.

Minister **Eurlings**: Hoe het ook zij, ik vind het gunstig dat onze gezamenlijke inspanning en discussie op deze manier worden opgepakt.

De heer **Roemer** (SP): Ik vind deze aanvullende info van de minister heel opmerkelijk. Het is voor mij reden om er nog eens goed naar te kijken. Toen we hier namelijk over spraken, was de eerste reactie: er is totaal niets aan de hand. Ik kreeg pek en veren over me heen. Na een beetje



doordrukken bleek een gedeelte toch waar te zijn. De bloemen daarvoor moeten nog steeds komen. Nu krijgen we nog aanvullende informatie met twee categorieën die niet kloppen en op de valreep roept de minister ook nog iets over de medische dossiers. Daarover zei hij steeds tegen mij dat er niets van waar was. Die moeten ook nog allemaal worden bekeken. Halfweg 2010 moet de situatie stabiel zijn. De laatste keer dat ik hierover heb gesproken, zou het in april allemaal klaar en stabiel moeten zijn. We zitten nu een jaar verder. De minister maakt mij niet geruster.

**Minister Eurlings:** Dat kan ik de heer Roemer toch maken, want hier gaat het helemaal niet om constateringën waar wij het toen over hebben gehad. Met die pek en veren viel het trouwens wel mee. Ik heb de heer Roemer nooit met pek en veren besmeurd. Sterker nog, ik heb in het begin gezegd: als er ook maar iets van waar is, hebben we een probleem. Dat heb ik direct gezegd. Wel wilde ik eerst bewijzen zien, voordat ik kon oordelen. Daar hechtte ik toen wel aan. Ik kan me het plenaire debat herinneren. Vervolgens bleek dat in elk geval een van de punten gegrond was. Dat was een ernstig punt. Toen heb ik gezegd dat we er iets aan gingen doen en heb ik ingegrepen. Wat er nu aan de hand is, is een ander verhaal. Dat is juist heel positief. Los van het stopzetten van vorderingen waar het toen over ging, zegt men dat sommige vorderingen misschien te lang duren. Men wil de kwaliteit nu ook echt op een hoger niveau brengen. Men wil niet alleen die meest fatale constateringën voorkomen in de toekomst, maar ook de kwaliteit van het product in den brede verbeteren. Als men zegt ook naar de medische dossiers te gaan kijken, is dat gewoon om te bekijken of men de kwaliteit daarvan op een hoger niveau kan brengen. Duren zaken soms niet te lang? Kan het nog beter? Het gaat puur om de interne kwaliteitssystemen en audits, die nu door het CBR zelf worden opgepakt. Dat vind ik ten enenmale een betere lijn. Ik ben er heel blij mee dat men het op deze manier doet, want je mag van een professionele, publieke dienstverlener verwachten dat hij er zelf continu achteraanjaagt. Dat is op gang gekomen mede naar aanleiding van de discussie die wij hebben gevoerd en de rol die de heer Roemer daarin heeft gespeeld. Ik vind het echt goed nieuws. Wat ik zojuist heb gezegd en wat ook in de brief staat die ik de Kamer heb gestuurd, is puur een gevolg van de kwaliteitsslag die het CBR aan het maken is. Ik vind dat wel degelijk positief. Het kan problemen in de toekomst voorkomen en verder verminderen. Het zijn doorlichtingen door het bedrijf zelf; zo moeten wij het zien. Het is echt een «last resort» om er onderzoeken van buitenaf op te zetten. Dit is een kwaliteitsslag die men intern maakt.

Wat is de oorzaak van het pensioenprobleem? Enerzijds betreft het extra verplichtingen als gevolg van nieuwe richtlijnen op de verslaglegging. Dat is technisch. Anderzijds zijn als gevolg van de recessie en van problemen in de financiële markt de kosten verhoogd. Tot slot is er nog een restcategorie incidentele extra uitgaven. Overigens is wel geconstateerd dat het CBR, vergeleken met andere organisaties op mijn terrein, relatief ruime pensioenen toekent. Ik zeg dit heel neutraal en zakelijk, want ik wil niet bijdragen aan mindere verhoudingen. Het is een feitelijke constatering; het is de waarheid. De directie gaat nu exact onderzoeken wat de aard en de omvang van verschillende problemen zijn. Waarschijnlijk is het beeld voor het eind van dit jaar definitief. Daarna kunnen passende maatregelen worden genomen. Ik wil de Kamer daarover graag te zijner tijd nader berichten. Voor een behoorlijk gedeelte zit het probleem dus in de verslaglegging en in de hogere kosten als gevolg van de problemen in de financiële markt.

De Awb biedt de mogelijkheid om een onafhankelijke klachtencommissie in het leven te roepen. Waarom willen we dat niet? Bij besluiten als het al dan niet afgeven van een verklaring van geschiktheid of het opleggen van een maatregel, hebben betrokkenen altijd de mogelijkheid om bezwaar aan te tekenen en daarna in beroep te gaan bij de bestuursrechter. De

klachtenregeling geldt met name voor andere feitelijke handelingen, zoals de beoordeling of een kandidaat geslaagd is of de wijze waarop hij is bejegend. Het is van het grootste belang dat deze klachten snel en adequaat worden afgehandeld. Dit kan het snelst worden gedaan door degenen die toegang hebben tot de systemen. In de gevallen dat een klacht gedeeltelijk of geheel gegrond blijkt, kan dan slagvaardig worden opgetreden. Uiteraard is het ook mogelijk dat er verschil van inzicht over de afhandeling blijft bestaan. In die gevallen is het van belang dat er iemand naar het besluit kijkt die niet bij de handeling betrokken is geweest. Indien dat niet leidt tot een voor de klager bevredigende oplossing, kan hij zich wenden tot de ombudsman. Voor zover mij bekend, kent geen enkel zbo een onafhankelijke klachtencommissie. Een dergelijk invul-ling is meer gebruikelijk in een situatie waarin er meerdere marktpartijen zijn, zoals bijvoorbeeld de taxibranche. Dat is een branche met heel veel verschillende partijen. Ook bij het openbaar vervoer, waarin meerdere partijen zijn, speelt de onafhankelijkheid een rol. Het ertussen schuiven van een dergelijke instantie leidt naar verwachting tot behoorlijk veel meer bureaucratie en betekent in ieder geval een vertraging van de afhandeling. Die duurt standaard zeker tien weken, in plaats van de reguliere zes weken. De toegevoegde waarde van een onafhankelijke klachtencommissie acht ik dan ook, zacht gezegd, discutabel. We hebben het eerder over de RDW of andere zbo's gehad en bij mijn weten kent geen enkele zbo een onafhankelijke klachtencommissie. Het is overal op deze manier geregeld.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik had te snel gelezen, want ik had gelezen dat er een onafhankelijke klachtencommissie moest komen. Ik las «opdrachten geven om» en dacht dat het dus in orde was, maar dat ging erover om de interne klachtenafhandeling zo spoedig mogelijk te centraliseren en af te zien van een onafhankelijke klachtencommissie. Ik vind het geen argument dat andere zbo's het niet hebben, want misschien is het daar wel mis. Ik begrijp best dat het makkelijker is om het intern te hebben, omdat je eventueel meteen maatregelen kunt nemen. Het is echter voor mensen lastiger om intern klachten te deponeren dan bij een onafhankelijke commissie, hoewel je daarna nog wel een stap kunt zetten. Ik zou toch een goed argument willen hebben voor het feit dat er geen onafhankelijke klachtencommissie komt.

Minister **Eurlings**: Omdat dat sneller en veel minder bureaucratisch is. Je gaat niet bij de persoon zelf klagen bij wie je je examen ten onrechte niet behaald hebt of door wie je onheus behandeld bent. Natuurlijk ga je niet die persoon zelf bellen om te klagen. Er is iemand in de organisatie die daarvoor is aangewezen en die direct snel kan schakelen: wat is er gebeurd? Die persoon maakt een dossier. Als de klager gelijk heeft, krijgt hij het ook. Zo'n regeling bestaat in heel veel sectoren. Je gaat eerst bij het bedrijf zelf klagen dat je onheus behandeld bent. In een behoorlijk aantal gevallen zegt het bedrijf dat je gelijk hebt en geeft het een weder-goedmaking. Als dat niet gebeurt en de klager de inhoud van zijn dossier niet goed vindt, is de gang naar de ombudsman een gemakkelijke manier om te zeggen: ik ben er niet mee akkoord. Als je een onafhankelijk iets gaat creëren, wordt het duur, moet men langer wachten en is de vraag wat de toegevoegde waarde is. Bij de ombudsman als «last resort» kun je de klacht namelijk makkelijk indienen. Daar hebben we die organisatie voor. Als je bij iemand terecht kunt die daarvoor echt is aangewezen in het bedrijf, en niet bij de persoon met wie je het probleem hebt, moet dat heel goed kunnen werken. Zo werkt het bij tal van bedrijven. Ik was vandaag bij een bedrijf dat 90 jaar bestaat, de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij. Ook daar is de eerste slag dat men naar het bedrijf zelf gaat. Als men daar zijn recht niet haalt, schaal men onafhankelijk op. Dat maakt de procedure snel en laagdrempelig.

De **voorzitter**: Mijnheer Aptroot, wilt u verder op dit punt?

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, we zijn het op dit punt gewoon niet eens, maar het standpunt van de minister is me nu helaas duidelijk.

De **voorzitter**: Mijnheer Roemer?

De heer **Roemer** (SP): Ik doe het wel via een motie, anders ben ik mijn interruptie kwijt.

De **voorzitter**: We hebben zo meteen nog een tweede termijn, als we er tenminste snel doorkomen. De minister heeft nog een stapel antwoorden liggen en ik wil ook de gelegenheid geven voor een tweede termijn, als dat kan. Zijn we niet om 19.30 uur klaar, dan gaan we volgende week verder.

Minister **Eurlings**: De heer De Rouwe maakte in het kader van de EMA's een opmerking over de norm van 21 weken. Ik vind die termijn inderdaad behoorlijk lang lijken. Daarin kan ik de heer De Rouwe tegemoetkomen. Natuurlijk zeg ik daar direct bij dat niet vergeten moet worden dat er veel verschillende processtappen gemaakt moeten worden, die ook weer voor bezwaar een beroep vatbaar zijn. Dat is altijd de ellende. Daarnaast zijn externe partijen betrokken bij de uitvoering van de EMA, waarvan het CBR zelf ook weer afhankelijk is. Ik zeg de Kamer echter bij dezen toe dat ik met het CBR zal bezien of de termijn met een aantal weken kan worden verkort. Ik vind het moment tussen de «daad» en het resultaat in de aanpak erg lang.

De heer Aptroot vroeg binnen welke termijn het CBR de beheersing van de bedrijfsprocessen en het management op orde kan hebben. Verdere verbetering van de beheersing van de bedrijfsprocessen en management-informatie is een continu proces. Zoals ik in mijn brief heb gemeld, heeft het CBR het afgelopen jaar in het algemeen en de afgelopen maanden in het bijzonder een goede stap gezet. In mijn brief heb ik de Kamer de meest in het oog springende maatregelen genoemd. De reorganisatie zal in 2010 zijn beslag moeten hebben. De ICT moet op orde zijn in 2010. Natuurlijk is daarvoor wel voorwaarde een gunstige uitspraak van de Ondernemingskamer. De zitting daarvan was op 17 september. Ik heb het nu over de reorganisatie. Ik hoop daarop, omdat ik denk dat de reorganisatie van belang is.

Wat is de stand van zaken rond het overleg tussen VRB en CBR? Hoe zit het met het «politiek monddood maken»? Ik heb van het CBR en het VRB vernomen dat op 2 oktober jongstleden overleg heeft plaatsgevonden. Beide partijen hebben mij vandaag nog bevestigd dat zij met een gezamenlijke verklaring zullen komen. Net als de Kamer heb ik een brief ontvangen van het VRB die gedateerd is 28 september. Ik heb van het CBR vernomen dat het die brief niet ontvangen heeft. Ik kan de brief van het VRB niet goed plaatsen in het licht van de gezamenlijke verklaring. Het beeld dat wij hebben gekregen, ook op basis van het overleg van 2 oktober, is dat de lijnen nu goed en open zijn en dat men op deze manier samen verder wil werken. Dat is maar goed ook, want dat is de manier waarop we met elkaar moeten omgaan. Ik denk dus dat er dus geen enkele sprake is van politieke pleisters over de lippen heen.

We hebben de laatste tijd veelvuldig gesproken over het bromfiets-examen. Ik schets de geschiedenis in een paar zinnen. Het eerste debat was in 2005 met mevrouw Peijs. In het begin ging het over de verhoging van de leeftijd van de bromfietser. Vervolgens heeft zij in 2006 met de Kamer afgesproken om de leeftijd niet te verhogen naar bijvoorbeeld achttien jaar, maar om wel een praktijkexamen in te voeren tegen een maximumprijs van € 300. In 2007, aan het begin van mijn ambtstermijn, bleek vervolgens dat het totale pakket van lessen en examen op – schrik

niet – € 1000 zou uitkomen. Dat was onacceptabel. Ik heb daarom ook de hele zaak zo lang opgehouden. Versoberingsrondes zijn gevolgd, net als gesprekken met de opleidingsbranche en het CBR. In een ultieme poging om binnen de kaders van de verkeersveiligheidseffecten die we nastreven, de kosten te drukken, is het examen teruggebracht naar 45 minuten en heeft de opleidingsbranche ingeschat met vier lessen de kandidaat op niveau te kunnen brengen. Het resultaat kennen we: nog zo'n € 309 voor praktijklessen, het rijsooexamen en het praktijkexamen. Omdat we al het vaste tarief voor het theorie-examen hadden van € 80, kom je in totaal op € 389. Dat is meer dan € 300. Dat heb ik de Kamer dit voorjaar ter besluitvorming voorgelegd. Ik heb gezegd dat ik het € 90 meer vind dan we hebben afgesproken. Ik heb daarbij ook gezegd dat ik blijf drukken, om te bekijken of we de kosten verder kunnen drukken. Ik heb toen zelf gezegd dat voor mij de naald uiteindelijk uitslaat naar het toch invoeren. Ik heb daarbij ook de cijfers genoemd. Het is dramatisch hoe gevaarlijk de bromfietzers zijn, vooral voor zichzelf. Rijden op een bromfiets is veel en veel gevaarlijker dan fietsen en dat is per kilometer weer veel gevaarlijker dan autorijden. We hebben, geloof ik, 54 doden per jaar. Gelet op het lage aantal gereden bromfietskilometers loop je een dramatisch hoger risico als je op de bromfiets zit dan als je fietst en zeker dan als je in een auto zit. Ik vind twee dingen van belang. Het eerste is dat we reëel blijven bekijken of het goedkoper kan. Daarbij ben ik aan de zijde van de Kamer, maar ik heb wel een paar opmerkingen over de voorstellen die vandaag zijn gedaan. Die klinken soms namelijk mooier dan ze zijn. Ik ben daarop echter altijd aanspreekbaar. Het denken staat niet stil. Ik heb zelf gezegd dat we moeten proberen de kosten in de toekomst verder te drukken. Ten tweede vind ik het echter ook van belang om, na vier jaar praten over dit onderwerp, over te kunnen gaan tot actie. De onveiligheid voor bromfietzers is er niet minder om geworden. Ieder jaar dat we verliezen is op het verkeersveiligheidsvlak een gemiste kans. Ik heb het voorstel destijds aan de Kamer voorgelegd en een meerderheid was voor. De VVD, de PVV en de SP niet, geloof ik, maar de rest van de Kamer wel. We hebben er op 12 februari en op 12 maart over gepraat. Uiteindelijk hebben we op 25 mei de AMvB naar de Kamer gestuurd en kwam een meerderheid met goedkeuring. We zitten € 90 boven de met mevrouw Peijs afgesproken prijs. Het is waar; ik draai er niet omheen. Ik onderken dus de zorgen ten aanzien van de kosten, maar ik zeg wel dat we van ver komen. We zitten nu van € 1000 op € 390. We komen ook inhoudelijk van ver: van het sluitende verzekeringsplaatje voor de bromfiets via alleen een theorie-examen naar nu een aanvulling met vier praktijklessen en een examen. Dat is dus vijf uur praktijkervaring, een flinke stap voorwaarts. De grootste stap voorwaarts is misschien wel dat als je een officieel rijbewijs hebt, dat ook ingetrokken kan worden. Ik ben het namelijk met de heer Aptroot eens. Het gaat niet alleen om die vijf uur; het gaat er vooral om dat je het kaf van het koren kunt scheiden. Het is namelijk ook bij de bromfietzers de kleine minderheid die zich helemaal nergens iets van aantrekt. Die kleine minderheid, die lekker ruig doet en zich geen biet aantrekt van verkeersveiligheid, heeft een bovengemiddeld aantal doden tot gevolg. Zij brengt niet in de laatste plaats zichzelf in de gevarenzone. Tegen die mensen kunnen we straks optreden. Tegen die mensen kunnen we zeggen: we pakken je het rijbewijs af en je krijgt een gedragscursus aan je broek, of erger. Zij kunnen dadelijk dus onder het regime vallen van «pak de rotte appels aan; pak ze van de straat». Dat vind ik een groot voordeel.

Om de kosten nog verder te drukken, is recentelijk de mogelijkheid genoemd om met tweedehands boeken te werken. Ik heb rijsoolen de mogelijkheid geboden om rijles te geven met maximaal vier personen. Tegen mevrouw Roefs zeg ik dat de kostenopbouw die ik zojuist gaf, gebaseerd is op twee personen. Als dat er vier zou zijn, kunnen de kosten verder worden gedrukt. Het kan alleen op sommige plekken. Op een

rustige parkeerplaats op het platteland kan het beter dan in hartje Den Haag. Dat is een mogelijkheid die iets kan toevoegen. Het hangt natuurlijk van de rijsscholen af of zij de mogelijkheid pakken.

Wat kunnen we verder doen? De heer Roemer heeft een op zichzelf interessant klinkend voorstel gedaan. Ik snap alleen niet heel goed waar de gigantische kostenbesparing inzit. Laat ik het volgende staatje opnoemen. We gaan ervan uit dat een les een les is. De ene rijsschool kan het misschien goedkoper doen dan de andere, dat is de markt, maar een les is een les. De heer Roemer zegt dat hij acht lessen kan aanbieden plus een theorie-examen en dan rond de € 200 zit. Toch?

De heer **Roemer** (SP): Om te voorkomen dat wij over dit soort cijfers bakkeleien, die ik ook niet hard kan maken: wat ik heb aangegeven, is dat dit bestaande praktijk is. Het is bestaande praktijk waar vijf gemeenten heel positief mee werken. Mijn vraag aan de minister is juist om dit nader te onderzoeken en niet op voorhand al af te schieten. Ik ben er gaan kijken. Ik was er enthousiast over. De rijsscholen bieden het aan voor dit bedrag. Het bedrag zat zelfs heel lang op € 150, inclusief theorie-examen en zes keer twee uur theorielessen.

De **voorzitter**: Ik denk dat het helder is dat de Kamer de minister verzoekt om het voorstel in ieder geval te onderzoeken. Ik wil daarop graag een antwoord van de minister horen.

Minister **Eurlings**: Maar nu is het me helder. De grootste kostenbesparing zit er dus in dat een aantal gemeenten een gedeelte van de kosten zelf betaalt.

De heer **Roemer** (SP): Nee, dat is ook niet waar.

Minister **Eurlings**: Het tweede is het examen bij het CBR. Daar kom ik zo op terug. De grootste kostenbesparing zit er echter in dat een vijftal gemeenten zelf behoorlijk veel bijlapt aan de lessen.

De heer **Roemer** (SP): Dat is niet waar.

Minister **Eurlings**: Jawel, in Gelderland met name. Ik ken de voorbeelden. Het is sympathiek, maar ik kan een gemeente natuurlijk nooit verplichten dat te doen. Het is bovendien belastinggeld, dus het komt toch weer bij de belastingbetalers vandaan. Ook binnen de door de Kamer gehanteerde systematiek geldt natuurlijk dat de lessen een stuk goedkoper worden als de gemeente bijbetaalt. Dan kan er meer. Ik ben bereid om te bekijken hoe ik in het Nationaal Mobiliteitsberaad gemeenten op dit sympathieke idee kan wijzen. Misschien wijd ik er ook een brief aan aan alle gemeenten. Het blijft echter een gemeentelijke verantwoordelijkheid of men de gemeentelijke begroting wil gebruiken om lessen te subsidiëren. Als ze niet gesubsidieerd worden, kom je in het voorstel van de heer Roemer niet op € 200 uit, maar op € 400. Dan is het nog duurder dan het huidige voorstel.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter,

De **voorzitter**: Mijnheer Roemer, ik geef u zo de gelegenheid om te reageren, want de minister gaat verder met het kostenplaatje. U krijgt straks de gelegenheid om te reageren. Dan zie ik het niet als een interruptie.

Minister **Eurlings**: Dan het praktijkexamen door het CBR. Het is inderdaad waar: dat praktijkexamen kost geld. Je zou het door de rijsschool kunnen laten doen. Dan kan het misschien iets goedkoper, maar dan kan wel een behoorlijk gedeelte van de meerwaarde van deze aanpak vervallen. Ik vind

de kracht van mijn voorstel dat je straks een echt rijbewijs hebt, dat ook kan worden ingenomen. Als het wordt ingenomen, heb je vervolgens een grond om weer op rijvaardigheid en gedrag te testen of iemand weer geschikt bevonden kan worden om het rijbewijs terug te krijgen. Dat is het verhaal van de rotte appels. Het is voor mij een heel belangrijk punt. Omdat het een officieel rijbewijs is, hecht ik eraan om dat onafhankelijk en in het hele land op gelijk niveau te laten toetsen. Ik wil de heer Roemer op dit punt wel tegemoetkomen. Zo zie ik het echt, want ik vind dat we een gezamenlijke wedstrijd spelen. Ik heb gezegd dat ik het veel geld vind. Ik heb de kwestie open voorgelegd: kiest u maar. Ik heb mijn voorkeur gegeven, namelijk om het toch maar te doen. Ik sta aan de zijde van de Kamer, maar een voorstel moet wel iets kunnen opleveren. Ik zal dus bekijken hoe ik de gemeenten kan aansporen, om meer gemeenten enthousiast te maken. Het blijft echter wel belastinggeld. Ook wil ik best nog wel eens bekijken of er misschien iets af kan van de € 99 die voor het examen staat. Ik wil daarover best met het CBR het gesprek aangaan. De heer Roemer heeft ook de link gelegd met de prijs van het CBR-examen voor auto's. Ik wil daar graag verder onderzoek naar doen samen met het CBR, om te zien of er nog iets te halen is. Ik bericht de Kamer daar sowieso over. De werelden van de heer Roemer en mij splitsen zich in zoverre dat ik vanuit mijn verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid wel vind dat het rijbewijs, waartoe een meerderheid van de Kamer heeft besloten, een heel serieus rijbewijs moet zijn. Daar heeft de meerderheid van de Kamer toe besloten. Het moet een serieus rijbewijs zijn, waardoor je hard kunt ingrijpen op het moment dat die belhamels die zich nergens een biet van aantrekken, zich misdragen. Dat is namelijk de grootste meerwaarde van een officieel rijbewijs. Daarvoor moet er wel sprake zijn van gelijke monniken, gelijke kappen. Ik hoop dat de heer Roemer mijn antwoord in die zin positief oppakt, dat ik toezeg te zullen bekijken of de kosten voor het praktijkexamen nog verder naar beneden kunnen en te zullen bekijken of er een manier is om meer gemeenten te wijzen op het sympathieke idee van de vijf gemeenten in Gelderland. Als gemeenten het echter niet doen, is het voorstel van de heer Roemer met acht lessen van ongeveer € 40, zeker zo duur als ons voorstel. Dan helpt het dus niet.

De **voorzitter**: Mijnheer Roemer, u krijgt gelegenheid om toe te lichten hoe het bedrag is opgebouwd.

De heer **Roemer** (SP): Het laatste is niet het geval. Had ik dat van die subsidie van de gemeenten maar niet gezegd. De totale kosten van deze opzet hebben lange tijd € 150 bedragen. De rijsscholen waarmee ik gesproken heb, zeggen dat € 150 op dit moment niet reëel is en dat het bedrag op € 200 gesteld moet worden. Er zijn gemeenten die vervolgens van die € 200 een bedrag van € 100 subsidiëren. Het bedrag wordt dan gehalveerd en daarmee worden de kosten voor de examenkandidaten verlaagd. Je moet het bedrag van € 100 er dus niet bovenop zetten. De minister kan wel ontkennen dat het mogelijk is, maar het is gewoon de praktijk. De praktijk bewijst dat het wel mogelijk is. Ik ben het met de minister eens dat er een bewijs moet zijn. Ik zie het als verplichte rijlessen en ik ben het met de minister eens dat er een officieel document als een rijbewijs of certificaat op moet volgen. Dan kun je inderdaad ingrijpen. Daarover verschil ik niet van mening met de minister. Ik had echt gehoopt dat de minister niet alleen een paar vriendelijke woorden zou zeggen, maar dat hij dit voorstel een serieuze, eerlijke kans zou geven.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb nog één vraag aan de heer Roemer, want ik wil het begrijpen. Zijn er acht rijlessen van een uur?

De heer **Roemer** (SP): Het zijn vier lessen in grotegroepsverband op een terrein, om de behendigheid onder de knie te krijgen. Dat gebeurt dus in een grote groep. Vervolgens zijn er vier lessen van een uur op straat.

Minister **Eurlings**: Weet u wat het grappige is? Ik heb geen vier verplichte rijlessen. Als ik ooit een zoon van zestien zou hebben die zo veel gefietst zou hebben als ik met mijn vader heb gedaan en als hij direct op zou willen gaan voor het bromfietsexamen, omdat hij denkt het ding snel onder controle te zullen hebben, dan kan dat. Hij hoeft dan helemaal geen vier lessen te volgen. Ik ben heel eerlijk, omdat ik zelf tegen de hoge kosten aanhik, uitgegaan van een gemiddelde van een les of vier. Dan kom ik op deze kosten uit. Als rij scholen een aantal lessen met hele groepen willen doen en daardoor een goedkoper pakket kunnen aanbieden, dan kan dat. Ze zijn van harte welkom. Ik heb de Kamer alleen een kostenberekening willen voorleggen die ik voor het hele land reëel vind. Er is een prachtige markt die hier zijn werk doet, met concurrentie en je onderscheiden. Als rij scholen het goedkoper kunnen, zijn ze van harte welkom. Ik nodig iedereen uit om dit soort pakketten aan te bieden. Ik heb alleen niet een te goedkoop beeld willen schetsen, want dat aanbod is niet in het hele land voorhanden. Ik wil best bekijken of ik het verder kan vertellen. Misschien zijn er heel wat meer rij scholen die dit prachtige initiatief overnemen. Daar ben ik voor. Maar nogmaals, er zijn geen verplichte rijlessen. Een jongen of een meid kan dus zonder les opgaan. In mijn kostenstaatje speelt hij of zij dan € 160 vrij. We zitten dan vet onder de € 300, namelijk rond de € 200. Is het echter reëel om de Kamer die kostenopbouw te bieden? Nee, dat vind ik niet. Ik ga ervan uit dat ik de wereld hier niet mooier voorstel dan hij is, want veel mensen zullen de lessen wel volgen voordat ze opgaan voor het examen. Ik wil best kijken of het idee door te vertellen is, maar in ons systeem kan het perfect. Het enige verschil dat overblijft tussen de heer Roemer en mij is dat ik eraan hecht dat er wel een CBR-examen plaatsvindt, omdat ik het rijbewijs stevig wil kunnen gebruiken om de rotte appels uit het verkeer te halen. Daarvoor wil ik een officieel rijbewijs hebben, waarvoor voor iedereen dezelfde eisen gelden. Je moet niet één rij school hebben die zegt «hier heb je het» en een andere die heel streng is. Dat devalueert het rijbewijs en ondermijnt het draagvlak. Als je je rijbewijs krijgt, is dat niet alleen een identiteitsbewijs, maar ook een echt document dat in het verkeer iets voorstelt en dat afgepakt kan worden. Dan ga je van de weg af. Daarom hecht ik aan zo'n rijbewijs, maar zelfs daarvan zeg ik de Kamer toe dat ik nog eens met het CBR wil bekijken of het goedkoper kan dan die € 99. Daarop kom ik bij de Kamer terug. Ik denk dat ik daarmee echt alles probeer om het goedkoper te maken. De prijs van het theorie-examen staat trouwens op € 80, maar dat weet de Kamer. Ik wil het gesprek nog een keer aangaan om te bekijken of het bedrag van € 99 nog omlaag kan.

De **voorzitter**: Gaat u verder, want er ligt nog een stapel antwoorden.

Minister **Eurlings**: Ja, ik ga gas geven. Mij werd nog gevraagd of ik gemeenten kan verplichten om hun belastinggeld te gebruiken om te subsidiëren, zoals de vijf gemeenten doen. Nee, dat kan ik niet. De gemeenten gaan over de bdu. Ik kan het bij de gemeenten aanbevelen als een manier om het belastinggeld te besteden, maar de gemeenten beslissen er zelf over.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik zou de minister willen vragen dat juist niet bij gemeenten aan te bevelen, want ik ben er erg tegen dat mensen in een gemeente belasting betalen om een bromfietsrijbewijs en straks misschien een autorijbewijs of een bungeejumpbewijs te financieren. Degene die de kosten veroorzaakt, moet ze betalen. Alsjeblieft dus geen

heel subsidiecircus. We hebben straks een ambtenaar die bromfietssubsidies verstrekt. Daar voel ik niets voor. Dat onderdeel dus alstublieft niet.

Minister **Eurlings**: Dat is helder. Ik zie veel knikken; een meerderheid deelt die mening dus. Ik wil daar wel bijzeggen dat de gemeenten die het gedaan hebben, dat natuurlijk vooral deden vanwege verkeersveiligheid, kwetsbare groepen et cetera. Ik wil het initiatief niet de prullenbak in bonjouren. Het blijft een gemeentelijke keuze; zo simpel is het. Ik doe dus een oproep aan de branche om zich te onderscheiden. Als de branche dat kan doen met grote groepen, waardoor het pakket goedkoper wordt, is dat perfect. Ik zal zelf bekijken wat er verder nog gedaan kan worden. Ik vind echter wel dat we nu moeten doorgaan, want 54 doden is extreem veel op zo'n kleine groep die zo weinig rijdt.

Zoals ik mede namens mijn ambtgenoot van Justitie op 30 juni in een brief heb aangegeven, achten wij het van belang dat rijbewijssancties enmaatregelen ook buiten het eigen grondgebied doorwerken. Dat is een heel belangrijk punt. Ik steun dan ook volledig het standpunt van de heer De Rouwe, de heer Aptroot en anderen. We moeten er zo snel mogelijk voor zorgen dat ontzeggingen van de rijbevoegdheid in de hele Europese Unie doorwerken. Het kan en mag niet zo zijn dat iemand met een rijontzegging in de ene lidstaat in de andere lidstaat gewoon kan rijden. Wat dat betreft, is er bij mij ambitie genoeg. Het probleem is – je connais l'Europe – dat het nog niet zo gemakkelijk gerealiseerd is. Het houdt niet op bij het eenvoudig uitwisselen van gegevens, waarvan de heer De Rouwe terecht aangeeft dat de techniek daarvoor tot onze beschikking staat. Het gaat natuurlijk vooral om het grote verschil tussen nationale wetgeving in verschillende lidstaten op het terrein van de rijbewijssancties. In het ene land zijn die volledig bestuursrechtelijk ingekaderd en in het andere land kent men uitsluitend strafrechtelijke sancties. Dat botst. Op dat punt dient dus harmonisatie op Europees niveau plaats te vinden. We kunnen dan wel met enkele gelijkgestelde lidstaten trachten de wetgeving op elkaar af te stemmen, maar het is gewoon veel effectiever om dat in één klap Europees te doen. Ik heb bij een vorig verkeersveiligheidsoverleg gesproken met mensen die zich ook afvroegen hoe het toch kan dat zo iemand kan doorrijden. Het is inderdaad onacceptabel. Wij willen dus meteen 27 stukken wetgeving in één systeem op elkaar aansluiten. Rijbewijssancties gelden dan in de hele Europese Unie. Dat lijkt mij de enige juiste lijn en dat is effectief.

De Europese Commissie is het met me eens. In 2005 hebben de Raad en de Commissie aangegeven een voorstel voor te bereiden om uit te werken. In het kader van het meerjarenprogramma dat momenteel onder het voorzitterschap van Zweden wordt opgesteld, het zogenaamde Stockholm Programma, heeft de Commissie aangekondigd bijzondere prioriteit te willen geven aan de wederzijdse erkenning van verboden en ontzeggingen uit rechten. Ik ben blij dat de Europese Commissie daarbij de maatregelen betreffende intrekking van het rijbewijs als een zeer specifiek aandachtspunt heeft gehighlight. Ik werk hier hard aan mee. Er wordt nu geschreven aan het Stockholm Programma. Gezien de positieve mededeling van de Commissie heb ik er vertrouwen in dat de stappen worden gezet, maar ik volg het proces op de voet. Laat ik me maar even heel duidelijk uitdrukken: als ik eind dit jaar merk dat het programma niet aansluit bij de ambities die hier worden beleefd en op papier zijn gezet door de Commissie, zal ik met minister Hirsch Ballin, die uiteindelijk verantwoordelijk is voor de wetgeving voor doorwerking van rijbewijssancties, heel nadrukkelijk poot aan spelen bij de Europese Commissie. Ik zal dan ook bekijken hoe we bilateraal de terugvang kunnen inzetten. Dan gaan we maar voor second best. Dan gaan we bekijken of we het met een paar landen kunnen doen. Laten we echter eerst proberen om de druk in Brussel te maximeren, zodat de mooie woorden van het voorzitterschap en de Commissie nu ook worden omgezet in daden. Dan slaan we 27



vliegen in één klap. Ik houd de Kamer hiervan op de hoogte. Als mijn brief meer had kunnen aansluiten bij wat ik nu zeg, verontschuldig ik me daarvoor. Er is echter geen verschil van mening; dat kan ik de Kamer verzekeren.

De heer De Mos vroeg naar het taalniveau van de examens. Dat heeft bij het CBR continu de aandacht. Een college van deskundigen beoordeelt of de examenvragen begrijpelijk zijn, voordat ze worden opgenomen. Er is mij gemeld dat recentelijk nog eens scherp naar het taalniveau is gekeken, onder andere naar aanleiding van signalen uit de Kamer. Dat niveau zou nu dus in lijn moeten zijn met wat bijna iedereen in onze bevolking begrijpt.

Hoe zit het nu precies met het verscherpt toezicht? De audits worden uitgevoerd door de interne auditdienst. Er is verscherpt toezicht door de auditdienst via de raad van toezicht. Er is extra toezicht op de vorderingsdossiers, bijvoorbeeld de afhandeling. Er is extra aandacht voor implementatie van de ICT en ik krijg minstens één keer per kwartaal een gedetailleerde rapportage over de stand van zaken. Ik heb ook vaak contact, soms via mijn ambtenaren en soms direct. Ik heb vandaag weer met de raad van toezicht en met de directie gesproken over de manier waarop bepaalde dingen lopen. We zitten er dus bovenop, maar ik constateer tot mijn vreugde dat het toezicht ook van binnenuit echt op gang komt. Dat is goed.

De asielzoekers zonder verblijfstitel hebben straks misschien een probleem, zo zei mevrouw Roefs. Omdat het rijbewijs in Nederland ook als identiteitsbewijs gebruikt kan worden, kunnen asielzoekers zonder geldige verblijfstitel geen rijbewijs AM krijgen. Hierdoor worden mensen wellicht inderdaad in hun mobiliteit beperkt, maar nieuwe innovaties als de elektrische fiets kunnen natuurlijk wel worden gebruikt door nog in procedure zijnde asielzoekers. Wat is de voorziening die we met de collega van Justitie voor deze groep hebben getroffen? Deze mensen konden voor 1 oktober jongstleden het bromfietscertificaat inleveren. Als zij op dat moment een geldig buitenlands paspoort met daarin een sticker van de IND-verblijfsaantekening in bezit hadden, ontvingen zij een voorregistratie voor het bromfietsrijbewijs. Ze kunnen binnen drie jaar na deze voorregistratie, zodra de betreffende persoon een permanente verblijfsvergunning heeft – daar staat of valt het mee – bij de gemeente het certificaat omwisselen voor een bromfietsrijbewijs. Hiermee behouden zij dus hun rechten vanuit het verleden en kunnen ze, na het doorlopen van de procedure, alsnog dit certificaat aanvragen. Bovendien is staatssecretaris Albayrak bezig de procedures sterk te verkorten. Ook daarmee zouden we, via een omwegje, dit probleem moeten kunnen verkleinen. Het is echter een identiteitsbewijs, een officieel rijbewijs, en het hangt er natuurlijk wel mee samen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Men kon een voorregistratie krijgen tot 1 oktober, maar 1 oktober is nu voorbij. Nu betekent het heel concreet dat een asielzoeker die nog geen verblijfsstatus heeft, gewoon niet kan brommer rijden.

Minister **Eurlings**: Daar heeft mevrouw Roefs gelijk in. Ik kan het niet mooier maken, zelfs niet gemakkelijker, na 1 oktober. Ik heb, toen ik zelf in de gemeenteraad zat, ook te maken gehad met asielzoekers in het begin van hun procedure. Men kon vaak fietsen lenen. Met de elektrische fiets heb je qua gebruikscomfort al bijna de snorfiets te pakken, zal ik maar zeggen. Er zijn dus tal van mogelijkheden om je wel te bewegen, maar deze groep, die straks klein zal zijn omdat de procedures versneld worden, heeft inderdaad een nadeel. Ik kan het echt niet wegvlakken; zo simpel is het gewoon.

Ik ken ook de discussie over de snorfietsen en ik vind de vraag daarover van mevrouw Roefs terecht. Ik ben nog eens in het onderwerp gedoken.

Bij snorfietsen, die weliswaar iets trager rijden maar waarvoor geen helm-plicht geldt, zijn de risico's niet geringer dan bij de bromfiets. Daarom hebben wij, toen wij de discussie met elkaar voerden, de naald laten doorslaan naar de beslissing om deze categorie wel mee te nemen. Anders zouden we namelijk een behoorlijk gedeelte van de verkeersveiligheids-winst laten lopen. Bovendien zou je een gigantische beweging krijgen van de brommer naar het blauwe kentekenplaatje, en dan zonder helm et cetera. Er zou dan dus ook een avers effect zijn. Ook hierbij merk ik echter op dat de elektrische fiets sterk in opkomst is. Hij is heel populair bij jong en oud. Er zijn dus alternatieven als je mobiel wilt zijn binnen een straal van 10, 20, 30 of 40 kilometer en de kosten niet wilt maken. Vanwege de verkeersveiligheidscomponent hebben we er toch voor gekozen om het voor de bredere groep te doen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Op zich kan ik me erin vinden dat de snorfiets wel mee moet, omdat ik om me heen veel jongeren voor de snorfiets zie kiezen, veel meer dan voor een scooter, omdat ze geen helm hoeven te dragen. Je voert zo'n snorfiets mooi op en je kunt toch veel harder dan 25 km/u. Ik had het eigenlijk vooral over de Spartamet, maar nu lees ik net op wikipedia dat de Spartamet al sinds 1999 uit de handel is. Ik vermoed dus dat dit een uitstervende zaak is, waar we niet meer over moeten praten. Het zijn gewoon elektrische fietsen.

Minister **Eurlings**: De Spartamet heeft nooit de populariteit gekregen die men gedacht had. Dat had iets met het imago te maken. Hij werd toch een beetje gezien als een fiets voor de wat oudere weggebruiker. Het pientere pookje van DAF heeft qua imago ook veel slechts gedaan, terwijl het een heel mooie uitvinding was. Ik denk dat de elektrische fiets de rol in dit geval heel nadrukkelijk overneemt. De elektrische fiets is wel heel populair. Hij is een doorslaand succes en hij kan niet zo gemakkelijk worden opgevoerd, om in snorfietstermen te spreken. Mensen rijden graag met de wind in de haren en daarom was de snorfiets inderdaad wel een risico geworden als we hem niet hadden meegenomen.

De heer **Aptroot** (VVD): De solex? Daar moet je straks ook je rijbewijs voor hebben.

De **voorzitter**: Is dat geen fiets met hulpmotor?

Minister **Eurlings**: Als er nieuwe liefhebbers komen van de oude Solex, is dat inderdaad het geval. De voorzitter corrigeert mij: er is ook een nieuwe Solex.

De **voorzitter**: Mevrouw Roefs mag nog één vraagje stellen. De minister heeft dan nog vijf minuten om de vragen te beantwoorden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb een heel kleine opmerking. Ik raad het CBR aan om de woorden «ook Spartamet» er gewoon uit te halen.

Minister **Eurlings**: Er zullen er wel nog een paar over onze wegen tuffen, maar ik wil wel eens bekijken wat het CBR kan doen. Het is hoe dan ook een uitstervend probleem; daar zijn we het over eens. Het moet natuurlijk wel duidelijk zijn dat ook de categorie «snorsnor» eronder valt. Dan de automaataantekening. Het meenemen daarvan maakt deel uit van het voorstel, omdat de Europese rijbewijsregelgeving stelt dat als een kandidaat examen doet in een voertuig met automaat, dit op het bijbehorende rijbewijs wordt vermeld. Maar – daarmee kan ik de Kamer misschien tegemoetkomen – ik heb recentelijk vernomen dat België, Duitsland, Engeland en Zweden de betreffende aantekening niet op het bromfietsrijbewijs plaatsen als kandidaten examen doen op een bromfiets

met een automaat. Ik wil dit echter wel zeker weten. Het is een heel recent signaal. Ik duik daar dus in en ik wil het heel zeker weten voordat ik een aanpassing van het voorstel overweeg. Ik neem het echter serieus mee en ik bericht de Kamer hierover nader.

Over het bromfietsrijbewijs zeg ik nogmaals: lessen zijn niet verplicht. Ik heb alleen een gemiddelde indicatie willen geven om de Kamer het eerlijke verhaal van de kosten te brengen en mezelf niet «goedkoop te rekenen». Als iemand denkt dat hij het in één keer kan, doet hij het gewoon in één keer en slaagt hij hopelijk, als hij echt goed is.

De heer Aptroot vroeg naar het categorieënrijbewijs. Ik kan me zijn vraag voorstellen. Het klinkt ook heel reëel: als je met een zwaar voertuig kunt rijden, waarom moet je dan voor het lichte weer op examen? De koppeling van het rijbewijs aan het voertuig is hard geregeld in de Europese richtlijn. Ik heb de praktijkvoorbeelden gehoord. Ik wil de Kamer voorstellen om die voorbeelden mee te nemen in de doorlichting van het rijbewijshuis, waarmee ik momenteel bezig ben. Ik wil de Kamer hier begin 2010 over informeren. Mocht er op het vlak van de verkeersveiligheid geen probleem zijn en mocht het in Europa worden toegelaten, dan ben ik bereid om in die richting mee te denken. Dan moet het echter wel echt kunnen en dan moeten er qua verkeersveiligheid geen addertjes onder het gras zitten. Ik kom hier graag op terug.

De **voorzitter**: Dank u. Ik geef gelegenheid voor een korte afronding, waarin de leden zeggen hoe zij staan tegenover de derde fase en zij eventueel een overgebleven vraag kunnen stellen. Ik stel een spreektijd voor van één minuut, waarin de leden ook kunnen aangeven of zij een VAO willen.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik heb wel eens over de minister gezegd dat ik het idee heb dat hij zich eenzijdig laat informeren. Ik heb het idee dat dit bij dit dossier ook het geval is en dat vind ik spijtig, ook voor de discussie. De heer Aptroot had het over het klachtenmeldpunt. Ik ga daarover zeker een VAO aanvragen, want het is een gemiste kans. Gemeenten hebben ook onafhankelijke klachtencommissies binnen de eigen organisatie. Je kunt daar onafhankelijk terecht. Hier liggen heel veel kansen en winstpunten, ook in tijd.

Ik ben erg geschrokken van de administratieve problemen die er nog steeds zijn. Ik houd mijn hart vast voor de zaken waar we de komende tijd nog tegenaan gaan lopen.

De minister heeft niet gereageerd op het feit dat er heel duidelijk naar dit reserveringssysteem geschreven is en daar ook – laat ik het voorzichtig zeggen – gewijzigde cijfers voor zijn gebruikt. Het gaat me niet eens om de cijfers. Je komt uiteindelijk bij de vraag welk probleem we willen oplossen. Ik heb aangegeven dat gebrek aan flexibiliteit bij de start van fase 3 voor veel rijsschoolhouders echt een probleem is. We kunnen wel zeggen dat we halverwege 2010 met wat oplossingen komen, maar dat is voor mijn fractie echt onvoldoende. Ook hierover zal ik een motie indienen.

Met ons voorstel voor de bromfietslessen gaan we inderdaad een fundamenteel andere richting in dan de minister. Dat is bewust gedaan, omdat het voorstel van de minister veel te veel haken en ogen heeft. Het bedrag van € 390 gaat het gewoon niet redden. Veel rijsscholen zullen er niet aan beginnen. De kwaliteit zal met vier lessen onvoldoende blijken. Er zijn bovendien logistieke problemen met plekken waar men examens wil gaan afnemen. Ik vind het jammer dat de minister een voorstel dat in de praktijk blijkt te werken, geen eerlijke kans wil geven. Ik roep hem dus bij dezen op om toch eens te informeren bij de gemeenten en rijsscholen die er ervaring mee hebben, of dit een goed alternatief is voor het voorstel van de minister.

De minister moet het zelf weten, maar hij heeft slechts één zin gewijd aan de persoonlijke opmerking die ik op het laatst maakte. Ik meen het: als ik nog voorbeelden krijg van intimiderend gedrag, zal ik die de minister aanrekenen.

Het moge helder zijn dat ik het voorstel om nu fase 3 te starten, op dit moment niet kan steunen.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording van de vragen. Ik wil even terug naar de heer De Rouwe, die dacht dat de PVV geen steun had gegeven aan het voorstel om het theorie-examen voor automobilisten te koppelen aan het theorie-examen voor bromfietzers. Dat heeft de PVV wel gedaan. Wellicht heeft de heer De Rouwe een val gemaakt tijdens zijn praktijkexamen voor bromfietzers, waardoor hij onze steun was vergeten, maar dat terzijde.

De PVV is tegen een praktijkexamen voor bromfietzers. Een zestienjarige die giert van de ik-ben-onoverwinnelijkhormonen en gevaarlijk rijgedrag vertoont, moet anders worden aangepakt. Verklaar het theoriecertificaat ongeldig voor vijf jaar, zodat hij of zij ook niet in aanmerking komt voor een autorijbewijs. Nu worden hardwerkende ouders gestraft met hoge examenkosten, door wangedrag van een kleine groep.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Dank aan de minister voor de beantwoording en dank aan de heer De Mos voor het uitspitten van de motie. Het maakt het wel des te vreemder dat hij zojuist zijn voorstel deed, terwijl hij een halfjaar geleden met de motie heeft ingestemd. Maar goed, misschien zijn we samen wel eens niet helemaal bij de les. Dat hoort erbij. Als oud-onderwijzer weet hij dat dit soms kan gebeuren. Het is goed dat hij een en ander nagekeken heeft.

Het is prima dat de stofkam nog door het CBR gaat. Het is ook goed om daar kritisch in te staan. Wij wachten de onderzoeken van volgend jaar af. Mijn fractie is tevreden met de EMA-cursus, die de minister sneller wil gaan opleggen als dat mogelijk is.

Het is ook goed dat de minister gaat bekijken of de kosten van het CBR-examen naar beneden gebracht kunnen worden, zoals wij gevraagd hadden.

Ik twijfelde over een VAO over de Europese rijtoezeggingen, want ik ben meer tevreden met de beantwoording die de minister hier gaf dan met zijn brief. Het voorstel van de CDA-fractie was en is namelijk om toch bilateraal aan de slag te gaan en niet te wachten op al die Europese landen, want dan duurt het nog jaren. Ik geef de minister en de Europese Unie echter het vertrouwen om met Zweden een stap te zetten. Ik heb er voldoende vertrouwen in dat de minister, als die stappen niet gezet worden, bilateraal alsnog de verkeersshuften in Europees verband harder gaat aanpakken. Dank voor die toezegging. Die is voor ons van groot belang. Er hoeft wat mij betreft dus geen VAO te komen, maar ik zal er zeker bij aanwezig zijn.

Fase 3 was wat ons betreft altijd al akkoord. Die is het nog steeds en ik ben blij dat we dit nu goed op- en aanpakken.

De **voorzitter**: De toezeggingen die de minister heeft gedaan, zal ik aan het eind van dit AO herhalen.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik ben het er met de minister over oneens dat er geen onafhankelijke klachtencommissie moet komen. Dat hebben we eerder in een motie al met anderen verwoord. Een meerderheid is het wel met de minister eens en daar leg ik me bij neer.

Wij gaan akkoord met het ingaan van de derde fase.

We zijn blij met de toezegging dat we over de pensioenen nadere informatie krijgen en dat we voor het einde van het jaar volledig worden geïnformeerd.

Ik ben bijzonder tevreden over de toezegging dat de minister mijn voorbeelden van de rijbewijscategorieën wil bezien en die eventueel in Europa wil bespreken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording van de vragen. Ik zei in mijn eerste termijn al dat ik het CBR erg veel succes wens met de derde fase.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dank aan de Kamer voor het in meerderheid geven van groen licht voor het starten met fase 3. Dat is belangrijk voor het verder verbeteren van de performance.

Ik wil tegen de heer Roemer zeggen dat ik mij niet eenzijdig laat informeren. Integendeel, in het recente verleden heb ik aangetoond dat ik hard ingrijp als dat nodig is, zonder aanzien des persoons, maar wel daar waar het moet. Ik zeg tegelijkertijd, en ik blijf dat doen zolang ik minister ben, dat de oplossing voor het CBR erin zit dat er bruggen moeten worden geslagen over de kloven tussen verschillende onderdelen van de organisatie. Dat geldt ook in het interpersoonlijke; het kan altijd gebeuren dat dingen over en weer misgaan door de jaren heen. Men moet proberen om uit de loopgraven te komen en er weer een gezamenlijke club van te maken. Dit zal van eenieder heel veel vergen, maar het is de echte oplossing voor een CBR waar mensen 's ochtends met blijdschap naartoe gaan en waar ze 's avonds op een verjaardagsfeestje met trots over spreken. Daar blijf ik op hopen en ik zie al de eerste stappen. Ik juich het toe dat hier van alle kanten stap voor stap aan gewerkt wordt en ik zal dat bevorderen waar ik maar kan. Uiteindelijk gaat het namelijk om de kwaliteit van de publieke dienstverlening. Daarvoor is het nodig dat de kloven worden overbrugd.

De heer Roemer maakte een opmerking over een onafhankelijke klachtencommissie, net als de heer Aptroot, die aangaf dat er eerder over is gesproken en de Kamer erover tot een uitspraak is gekomen. Hij legt zich daarbij neer en de heer Roemer niet. Ik heb daar natuurlijk begrip en respect voor, zoals altijd, maar wat is de werkelijkheid? Ik heb de cijfers erbij gehaald. Van januari tot en met september 2009 zijn er vanuit de 2 miljoen klantcontacten die ongeveer plaatsvinden op jaarbasis – van januari tot en met september zijn dat er dus ongeveer 1,5 miljoen – maar liefst vier onderzoeken aangevraagd door de Nationale ombudsman. Ik geef die cijfers even mee voor het denken over efficiëntie en het optuigen van een hele organisatie. Vier onderzoeken is niet zo veel. Daarnaast zijn er 76 interventies geweest, waarin het CBR zelf heeft bekeken of de procedure kon worden bespoedigd en zaken kunnen worden verbeterd. Ik geloof echt dat het veel efficiënter en sneller is als je gewoon ergens je klacht kunt dropen, zolang er maar iemand is die er echt voor is aanwezig. Die persoon kan direct bekijken wat er is gebeurd met instructeur A en klant B, om vervolgens zo snel mogelijk naar eer en geweten tot een uitspraak te komen. De ombudsman, die dus de opschakelende trap is, is vier keer aangeropen. De ombudsman zelf is overigens ook een erg efficiënt instituut dat snel tot een uitspraak komt. Er is grote tevredenheid over. Ik vind het instellen van een commissie dus veel toevoegen aan kosten en bureaucratie en weinig aan effectiviteit, maar goed, daarover verschillen we gewoon van mening. Ik heb daar respect voor. Dan de flexibiliteit. Ik heb al gezegd dat wij daartoe willen overgaan. Uit dit debat komen goede dingen naar voren, maar het is wel een beoogde aanpassing die echt in het ICT-vernieuwingsprogramma moet worden ingeplugd. Als je hem eerder invoert, brengt dat het grote risico mee dat het totale systeem onvoldoende stabiel wordt. Dan zitten we weer met elkaar aan tafel, want dan loopt het weer links en rechts mis. We zijn al bijna in 2010. Aan de temperatuur van vandaag voel je dat de zomer alweer ver achter ons ligt. Het is dus wel snel zover.

Er is nog één opmerking blijven liggen. De heer Roemer sprak over intimiderend gedrag. Ik dacht echt dat ik daarop geantwoord had. Ik dacht dat het hem ging over de vertegenwoordiging van de kleine rijsscholen in hun verhouding tot het CBR en dat er intimiderend gedrag was in de zin van monddood maken. Ik heb daarover gemeld dat uit contacten die ik ook vandaag nog heb laten leggen met zowel het CBR als de koepel van onafhankelijke rijsscholen, is gebleken dat men in gezamenlijkheid zegt dat de lucht is geklaard en dat men op een goede manier met elkaar doorgaat. Dat vind ik belangrijk om te constateren. Er kan nooit sprake zijn van monddood maken en er is mij door het CBR verzekerd dat dit absoluut van hun kant niet zo mag zijn. We moeten er allemaal op letten dat we zorgvuldig met elkaar communiceren. Er is ook een inzet van verschillende kanten. Ik vind het daarom goed dat dit is opgepakt en dat op 2 oktober dat gesprek heeft plaatsgevonden. De brief die ineens op het internet stond, was gedateerd 28 september. Ik kan dus alleen constateren dat die geschreven is voordat het nadere verduidelijkingsoverleg heeft plaatsgevonden. Op basis van dat overleg zeggen nu alle betrokken partijen dat ze con amore met elkaar verdergaan en dat is maar goed ook. Ik neem aan dat de opmerking van de heer Roemer hierover ging, anders weet ik niet waar het intimiderende gedrag over gaat. Ik zal er natuurlijk als minister op toezien dat nooit het beeld kan bestaan dat men elkaar monddood maakt. Dat is het tegenovergestelde van waar we naartoe willen. We willen juist dat de sector, de hele branche, weer veel meer con amore met elkaar verkeert.

### **Toezeggingen**

- De minister zal de Kamer in het najaar van 2010 informeren over de uitkomsten van de evaluatie van de derde fase van het nieuwe reserve-ringssysteem.
- De minister zal de Kamer in de loop van 2010 informeren over de afronding van de kwaliteitsslag bij het CBR.
- De minister zal in overleg treden met het CBR over de mogelijkheden tot het verlagen van het tarief van het bromfietsrijbewijs en zal de Kamer daarover informeren.
- De minister zal de Kamer nader informeren over de automaataanteekening.
- De minister zal de Kamer begin 2010 informeren over de mogelijkheid tot vereenvoudiging in de koppeling tussen rijbewijs en voertuigcategorieën
- De minister zal de Kamer informeren over de mogelijkheid om de termijnen van de EMA-cursus te bekorten.
- De minister zal de Kamer informeren over de uitkomsten van zijn bilateraal overleg met EU-partners over invordering van het rijbewijs binnen Europa.

De **voorzitter**: Zit aan de derde toezegging nog een termijn vast? Wanneer informeert de minister de Kamer over de mogelijkheden?

Minister **Eurlings**: Ik doe dat zodra het overleg heeft plaatsgevonden. Ik probeer te bekijken of het bedrag nog iets lager kan. Zodra ik het overleg gevoerd heb en er een beeld is, zal ik de Kamer erover informeren.

De heer **Roemer** (SP): Heb ik verkeerd begrepen dat de minister ook nog inhoudelijk zou reageren op mijn voorstel?

Minister **Eurlings**: Dat kan ik wel doen, maar het gekke is dat ik het voorstel prima vind. Het mag ook en het kan ook, maar we hebben wel een markt van vrije rijsscholen en ik kan rijsscholen niet verordonneren om in het hele land zo'n aanbod te doen.

De heer **Roemer** (SP): Het verschil zit in de aanwezigheid van een verplicht examen.

Minister **Eurlings**: Daarover verschillen wij fundamenteel van mening. Dat heb ik ook aan de rest van de Kamer gemerkt. Een meerderheid van de Kamer is het ermee eens dat er een verplicht examen moet zijn. Daar wil ik aan vasthouden, om de redenen die ik nadrukkelijk uiteen heb gezet. Dat is nog het enige verschil tussen de heer Roemer en mij, want de rest, zoals de lessen met grote groepen, kan worden aangeboden als rijsscholen dat willen. Er hoeven zelfs geen lessen te zijn als iemand goed is. Er is alleen wel een vrije markt. Ik kan als minister de rijsscholen niet dwingen om een bepaald aanbod te doen. Dat is echter het enige waarover we van mening verschillen. Ik heb vrij uitvoerig aangegeven waarom ik daarin een ander keuze maak.

De **voorzitter**: Normaal gesproken zou ik deze gedachtewisseling niet meer hebben toegelaten, omdat het debat was gesloten, maar ter verduidelijking heb ik het in dit geval wel gedaan. Ik zal morgen namens de commissie een VAO aanvragen. Ik sluit dit algemeen overleg.