

5

Verzamelwet VW

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 op een aantal punten van uiteenlopende aard, van de Wet personenvervoer 2000 ten aanzien van het openbaar-vervoerverbod en enkele technische wijzigingen, van de Wet advies en overleg verkeer en waterstaat in verband met wijzigingen in de vorm waarin betrokkenen en organisaties bij het beleidsproces worden betrokken, alsmede wijziging van de Wet op de economische delicten, de Wet luchtvaart, de Binnenvaartwet, de Wet capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot, de Wet belastingen op milieugrondslag, de Waterwet, de Invoeringswet Waterwet, de Waterschapswet en de Crisis- en herstelwet op enkele punten van technische aard (Verzamelwet Verkeer en Waterstaat 2010) (32403).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**:

Ik heet de bewindslieden van harte welkom. Ik geef het woord aan de heer Verhoeven van de D66-fractie.

□

De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. Vandaag bespreken we de Verzamelwet Verkeer en Waterstaat. Dit is een bonte verzameling van wetswijzigingen, van een ontheffing van de kentekenplicht voor carnavalswagens tot het in Nederland accepteren van Spaanse apk's.

Desondanks houd ik het kort, want op slechts één van de collectiestukken van deze verzameling heb ik een commentaar. Dat is het instellen van het openbaarvervoerverbod of een "reisverbod", zoals de minister het noemt. Bij overtredingen, zoals herhaaldelijk zwartrijden of overmatige overlast, kan de vervoerder iemand het gebruik van het openbaar vervoer ontzeggen. Het was al mogelijk om een ov-verbod op te leggen, maar het was nog niet mogelijk om een overtreding van het ov-verbod strafbaar te stellen. Dat regelt deze wetswijziging.

Op zich is dit logisch, maar er is nog een aantal losse eindjes aan dit ov-verbod. Hoe zit het bijvoorbeeld met de handhaving? Wat vindt het Openbaar Ministerie van dit ov-verbod? Hoe zit het met de privacy, ook voor de reizigers die zich keurig gedragen? Voor ons is met name de vraag cruciaal voor hoelang je dit ov-verbod kunt opleggen. Er staat namelijk dat er regels voor de maximumduur kunnen worden vastgesteld. Er staat echter nergens dat dit moet. Je zou bij wijze van spreken door één keer met patat de metro binnen te gaan of door één keer te vergeten een kaartje te kopen in de trein, de rest van je leven de toegang tot het ov ontzegd kunnen worden. Ik weet dat ik nu een beetje chargeer, maar ik vind het onwenselijk dat er geen regels aan de maximumduur van het ov-verbod worden gesteld en dat deze niet zijn vastgelegd.

Ik sta daarin niet alleen, want ook de Raad van State is die mening toegedaan. Daarom heb ik een amendement ingediend om dit punt aan te passen, zodat we niet alleen een veiliger ov hebben, maar ook de rechtszekerheid van

de reiziger gegarandeerd is door een termijn te koppelen aan het ov-verbod.

□

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Voorzitter. Dit is een beetje een bijzondere wetsbehandeling. Ik denk namelijk dat dit de laatste verzamelwet is van het oude ministerie van Verkeer en Waterstaat. Wij steunen dit wetsvoorstel. Ik zal met een open oog kijken naar het amendement dat de heer Verhoeven heeft ingediend.

Ik heb zelf van de gelegenheid gebruik gemaakt om een drietal amendementen in te dienen, omdat we het nu kunnen regelen. Die mogelijkheid is er immers, omdat het een verzamelwet is. Dit betreft allereerst het amendement op stuk nr. 11, over een programma van eisen voor de NS voor de nieuwe concessie hoofdrailnet. Ik had dit amendement ingediend bij de wijziging Wet personenvervoer, maar die wordt niet voor de zomer behandeld en er is enige haast bij om dit goed te regelen. Vandaar dat ik het amendement nu naar de behandeling van dit wetsvoorstel heb verplaatst. Het beoogt het proces van gunning transparant te maken, zodat we in een vroeg stadium duidelijk in het programma van eisen kunnen aangeven wat we van de NS verwachten. Het gaat namelijk om een ongelooflijk groot contract dat tot 2025 loopt en waarmee miljarden gemoeid zijn. Met een programma van eisen zou ik graag voorkomen dat we in de loop van de tijd weer in "toiletdiscussies" terechtkomen. Vroegtijdig duidelijk maken wat je wilt en het proces van bieden en vaststellen ingaan, moet wel kloppen met de beschikbare financiële middelen. Als het volledig, duidelijk en helder is weten we in de jaren daarna wat we met elkaar hebben afgesproken. Dit is overigens niet nieuw. Toen er bij de G3 nog sprake was van onderhandse gunning werd er ook gewerkt met een programma van eisen.

Mijn tweede amendement, het amendement op stuk nr. 12, heeft betrekking op overtredingen op de maximumsnelheid. Het kabinet heeft de snelheidsgrens verhoogd naar 130 km/u, in ieder geval voor een aantal wegen zoals de Afsluitdijk; de heer Aptroot kan vast wel alle wegen opnoemen waar het mag. Dat heeft natuurlijk gevolgen voor de invorderingsgrens. Uitgaand van de huidige regelgeving zou dat betekenen dat de invordering van het rijbewijs, exclusief marge, pas gaat plaatsvinden bij 180 km/u. Dat vinden wij absurd hoog. Wij willen dat graag terugbrengen naar 175 km/u. Dit amendement regelt dat de grenzen van invordering worden aangepast aan het besluit van de regering tot verhoging van de maximumsnelheid voor de 130 km/u-wegen.

Bij mijn laatste amendement, op stuk nr. 13, heb ik even gearzeld of ik het zou indienen in het kader van deze verzamelwet, maar uiteindelijk heb ik het wel gedaan. Er is ontzettend veel onvrede over te hard rijden in woonwijken, met name in de 30 kilometerzones. Dat levert vaak heel gevaarlijke situaties op. We weten dat invordering van het rijbewijs pas gebeurt als men meer dan 80 km/u rijdt in die woonwijken. Ik heb van de gelegenheid gebruikgemaakt, mede daartoe aangezet door de vele reacties die ik de afgelopen weken heb ontvangen op mijn aankondiging van het eerdere amendement om deze grens van invordering 10 km/u lager te leggen. We kunnen het nu gewoon regelen in dit wetsvoorstel.

Als we wachten op nieuwe wetten, gaat het weer ontzettend lang duren. Laat de Kamer zich hier dus maar over uitspreken. Volgens mij sluit het best wel goed aan

Slob

bij de aanpak die het kabinet beoogt ten aanzien van overtredingen en misdrijven: lik op stuk geven als het kan, snel aanpakken en hardere sancties bij onverantwoord gedrag. Als je weet dat je het rijbewijs kunt kwijtraken, kan dat een remmend effect hebben op de snelheden in woonwijken, die van tijd tot tijd gevaarlijk zijn voor de kinderen aldaar. Ik heb dit laatste amendement dus met enige aarzeling ingediend, maar uiteindelijk is de Kamer mondig genoeg om daar haar oordeel over te kunnen geven.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik begrijp de aarzelingen van de heer Slob. Ik begrijp ook niet waarom dit soort voorstellen in het kader van dit wetsvoorstel worden ingebracht. We hebben de pech gehad dat het algemeen overleg Verkeersveiligheid door omstandigheden is uitgesteld, anders hadden we zeker op dat moment over maximumsnelheden, veiligheidsmarges, boetes en dergelijke gesproken. Met name voor het amendement over de woonwijken hebben wij sympathie, maar ik denk dat ik de fractie toch ga aanraden om tegen te stemmen omdat het geen verband houdt met het voorliggende wetsvoorstel. Je zou erover kunnen twijfelen of het ontoelaatbaar is. Ik kom er overigens later op terug, want er is in ieder geval één amendement van een andere fractie dat absoluut ontoelaatbaar is, omdat het betrekking had op een wet die helemaal niet ter sprake kwam.

Ik vraag de heer Slob om er voor de zorgvuldigheid – toen andere fracties bij de Crisis- en herstelwet iets permanent wilden maken, was het misbaar van de heer Slob groot dat het op het laatst kwam – geen dingen bij te halen die helemaal niet in het voorstel zitten.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Het gaat hierbij om een verzamelwet. Dat betekent dat de regering de mogelijkheid heeft om een aantal zaken die zij graag wil regelen in die verzamelwet onder te brengen, maar dat recht heeft de Kamer net zo goed. Uiteraard moet je het wel motiveren. Bij de eerste twee amendementen was voor mij overduidelijk dat deze zaken betreffen die snel geregeld moeten worden. Wat de NS en de onderhandse gunning betreft, gaat het om een proces dat al in gang is gezet, dus laten we dat snel en zorgvuldig doen. Wat de 130 km/u betreft, heeft de regering al een besluit genomen en dat heeft ook gevolgen voor de momenten waarop er invordering kan plaatsvinden. Ik vind dat het in de rede ligt om daar dan ook scherp op te zijn met elkaar.

Ten aanzien van het laatste amendement heb ik inderdaad even geaarzeld. Het AO Verkeersveiligheid is over de zomer heen getild. Voordat we het ook wettelijk kunnen gaan regelen, zijn wij maanden en maanden verder; de heer Aptroot weet hoe dat gaat. Het is echter redelijk overzichtelijk. Wij hebben dus de mogelijkheid om het nu te doen. Uiteraard is iedere fractie vrij om daarin een keuze te maken. Ik heb de verkeersveiligheid, de situatie in die 30 kilometerzones, in die woonwijken met kinderen, wat zwaarder laten wegen. Ik wil het nu niet weer maanden op de lange baan schuiven, aangezien we het nu gewoon kunnen regelen. Dat is een afweging die iedereen zelf moet maken, maar mijn fractie zegt: doen, nu het kan. De verkeersveiligheid gaat boven alles.

□

De heer **De Jong** (PVV):

Voorzitter. Met name in de grote steden wordt het openbaar vervoer nog altijd geteisterd door agressiviteit, bedreigingen en gewelddelicten.

In 2009 bleek al uit onderzoek van TNS NIPO dat 75% van het ov-personeel te kampen heeft met geweld. Recentelijk hebben wij nog aandacht gevraagd voor de situatie in Almere, waar na een reeks mishandelingen de buschauffeurs van Connexxion het werk voor korte tijd neerlegden. Uit het RET-jaarverslag blijkt dat men zich in Rotterdam ontzettend inspannt om de sociale veiligheid te verbeteren, maar dat het afgelopen jaar het aantal geweldsdelicten is gestegen. Het is hoog tijd voor hardere maatregelen en bovenal voor betere handhaving. Terecht heeft de Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer in 2009 een maatregelenpakket opgesteld. Daarin wordt onder andere gepleit voor betere benutting van cameratoezicht en voor het verbeteren van incidentenregistratie tussen vervoerders. Wij hebben sterk de indruk dat dit in de praktijk nog niet optimaal functioneert. Wellicht dat de vervoersbedrijven tot voor kort weinig heil erin zagen, omdat zij wel de mogelijkheid hadden een reisverbod op te leggen maar overtreding daarvan niet konden bestraffen. Daarin komt nu dus verandering. Wij zouden dan ook graag zien dat de vervoersbedrijven dit moment aangrijpen om de adviezen van de Taskforce VOV ter harte te nemen en uit te voeren.

Rotterdam heeft het ov-reisverbod recentelijk met een aantal lijnen uitgebreid. In het belang van de ov-medewerkers en van de reizigers zouden wij graag zien dat het een algeheel ov-reisverbod wordt. Het is immers heel merkwaardig dat iemand die op lijn 2 een buschauffeur heeft mishandeld gewoon naar lijn 4 kan gaan of naar een bus van een andere maatschappij en daar opnieuw een chauffeur in elkaar kan trappen, met alle gevolgen van dien. Dat is niet waar de PVV voor staat.

Kortom, wij zouden graag zien dat ov-reisverboden niet langer per lijn of per maatschappij worden voorgeschreven, maar algehele reisverboden worden die in het hele land gelden. Door gebruik te maken van camera's met gezichtsherkenning kan er op dit reisverbod worden toegezien. Is de minister bereid om in overleg met de publieke vervoersbedrijven en met de decentrale overheden algehele ov-reisverboden af te dwingen waarop wordt toegezien met behulp van camera's met gezichtsherkenning?

Boa's worden geconfronteerd met dezelfde raddraaiers die de reisverboden veelal negeren. Wij zouden dan ook graag zien dat de straf voor het negeren van reisverboden wordt verhoogd. Iemand krijgt immers niet voor niets een reisverbod opgelegd. Het negeren van een reisverbod vinden wij een zeer ernstige zaak, waar iemand niet weg kan komen met een taakstraf of een geldboete. Wij verzoeken de minister dan ook een strengere strafmaat op te nemen voor overtreding van het ov-verbod. Is zij daartoe bereid?

□

De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. Met de voorliggende verzamelwet hebben wij geen problemen. Wij vinden het zelfs uitermate prettig dat er eindelijk een eerste stap wordt gezet om in een ander land uitgevoerde apk's ook in ons land te erkennen. Het is prima dat auto's nu in een aantal Spaanse regio's

Aptroot

een apk-keuring kunnen krijgen die in Nederland wordt erkend. Wij willen wel op de hoogte worden gehouden hoe dat gaat. Wij willen dat dit gaat gelden voor elk land waar een goede apk-keuring plaatsvindt en dat het wederzijds wordt: als een Spaanse auto in Nederland apk is gekeurd, moet dat ook in Spanje worden erkend. Het moet immers wel een tweerichtingsverkeer zijn.

Wij ondersteunen de plannen om het ov-verbod goed te regelen. Ik wacht natuurlijk de reactie van de regering af, maar wij hebben veel waardering voor het amendement van de heer Verhoeven. Wij denken dat het daarvoor nog beter wordt geregeld.

Wel hebben wij een groot probleem met het amendement van de Partij van de Arbeid. Wij hebben er begrip voor dat men probeert te repareren dat men verkeerd heeft gestemd. Het zou ook gek zijn als een fractie dat niet zou proberen. We krijgen nu echter een amendement dat hoort bij een wet, de Telecommunicatiewet, die helemaal niet op de agenda staat en die met een andere bewindspersoon moet worden behandeld. Ik heb even gekeken in ons Reglement van Orde. In artikel 97, toelaatbaarheid van amendementen, staat: "Een amendement is ontoelaatbaar, indien het een strekking heeft, tegengesteld aan die van het voorstel van wet, of indien er tussen de materie van het amendement en die van het voorstel geen rechtstreeks verband bestaat." Natuurlijk gaat de Kamer hier uiteindelijk over, dus zal ik geen voorstel indienen voor een uitspraak over de vraag of het wel of niet ontoelaatbaar is. Laat het maar gebeuren. Ik wil er wel op wijzen dat dit eigenlijk niet kan, des te meer eigenlijk omdat de partij die dit doet anderhalve week geleden enorm kabaal maakte, toen er van andere fracties bij de behandeling van de wijziging van de Crisis- en herstellwet een voorstel kwam om iets permanent te maken. Dat kon toen niet. Dat waren amendementen die absoluut toelaatbaar waren. We kunnen erover praten of het zorgvuldig gebeurde. Ik begrijp de achtergrond wel van de actie van de Partij van de Arbeid-fractie, maar ik vind dat het niet kan. Het is niet netjes. Ik had op zijn minst verwacht dat de Partij van de Arbeid-fractie het niet zo plompverloren had gedaan, maar even bij de collega's langs was gekomen en had gezegd: gun ons die mogelijkheid. Foutief stemmen kan elke fractie een keer gebeuren. Dat is heel vervelend. Het zou ook heel vervelend zijn als wij wetgeving hebben die is gebaseerd op foutief stemgedrag en die niet de bedoeling is van een bepaalde fractie. Ik laat het na deze opmerkingen maar even lopen. We zullen wel zien hoe het bij de stemmingen uitkomt. Fraai vind ik het in ieder geval niet.

Mevrouw Dijkema (PvdA):

Ik wil de heer Aptroot in ieder geval vragen op de term "plompverloren" terug te komen. Gisteren heeft mijn collega Van Dam, bij de stemming in de plenaire zaal, al aangekondigd dat hij het op deze manier wilde doen. Het kan dus niet vanochtend als een verrassing zijn gekomen voor de heer Aptroot.

De heer Aptroot (VVD):

Dat is zo. Ik vond dat het gisteren dus plompverloren gebeurde. De heer Van Dam deed het overigens heel charmant, door te zeggen: het is stom van ons, we hebben verkeerd gestemd. Dat kan altijd gebeuren. Het was wel netjes geweest als de PvdA-fractie naar de woordvoerders was toegegaan om te zeggen: wij hebben een fout gemaakt, gun ons even de ruimte om een verzamelwet

te gebruiken of misbruiken – het is maar hoe je het noemen wilt – om dit te doen. Ik weet niet hoe het bij de Telecommunicatiewet zit. Hier zitten niet de bewindslieden die hierop kunnen reageren. Ik begrijp het wel, maar zo moeten we het niet doen. Ik laat het nu maar even lopen.

Dan wil ik nog iets zeggen over de voorstellen van de heer Slob. Ik heb wel begrip voor twee amendementen van de heer Slob. Het amendement over de woonwijk heeft mijn sympathie. Ik vind het echter gek om de flitsmarge bij 130 te knippen, zodat een relatief kleinere overtreding bij 130 minstens zo hard wordt bestraft als een grotere bij 120. Als de maximumsnelheid hoger ligt, is er dus per definitie een wat minder gevaarlijke situatie. Als we dit doen, is dat hetzelfde als bij 50 en 30 een idioot verschil maken en zeggen dat men bij 50 kilometer minder overtredingen mag maken dan bij 30 kilometer. Het is gewoon een krom systeem, waarmee wordt geprobeerd aan het regeerakkoord te tornen. Ik vind dat we dit niet moeten doen. De marges moeten gewoon relatief altijd hetzelfde zijn.

De voorzitter:

Ik wil een punt maken. Ik hecht zeer aan zorgvuldige wetgeving. Ik heb er moeite mee als er blijft hangen dat iets wat wij hier hebben gedaan, eigenlijk ontoelaatbaar is. Ik heb het laten nagaan. Ik ben geen jurist, maar zowel wat de heer Slob doet als wat de heer Van Dam doet, is gebruikelijk. Het komt niet vaak voor, maar het kan en er is ook niets wat zich daartegen verzet. Het is een juridisch toegestane werkwijze. Dat wil ik wel hebben gezegd. Anders zou ik er ook niet aan meewerken en zouden wij als professionals hieraan niet meewerken. Uiteindelijk bepaalt een Kamermeerderheid natuurlijk altijd of het kan of niet, maar anders werken wij er niet aan mee. Daar hecht ik zelf zeer aan.

De heer Aptroot (VVD):

Voorzitter, ik dank u voor het checken hiervan. Volgens mij is artikel 97, lid 1 echter niet onduidelijk. Een amendement is ontoelaatbaar indien er tussen de materie van het amendement en die van het wetsvoorstel geen rechtstreeks verband bestaat. Dat bestaat echt niet met de wijziging van de Telecommunicatiewet. Overigens is er een artikel 2, waarin staat dat uiteindelijk de Kamer beslist. Ik ga er geen stemming van maken, want ik begrijp het allemaal wel, maar wij moeten het niet keer op keer zo gaan doen. Oké, het gebeurt nu één keer. Ik maak er verder geen punt van. Het is daarmee van tafel.

De heer Slob (ChristenUnie):

Voorzitter, ik dank u voor uw woorden. Ik zou het niet gedaan hebben als ik zou weten dat het niet tot onze bevoegdheden behoort. Het is bekend dat de fractie van de ChristenUnie altijd zorgvuldig met dit soort dingen omgaat. Dat hebben wij nu ook gedaan. Ik heb het onderbouwd. Ik geef toe dat het bij één situatie een grensgeval was, maar ik meen dat ik doorslaggevende argumenten heb om het bij deze wet te doen.

De heer Aptroot (VVD):

Wij zijn het erover eens dat het een grensgeval was.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Koopmans ook het woord wil voeren, maar hij staat niet op de sprekerslijst. Ik ga kijken hoe kort hij vandaag is.

Koopmans



De heer **Koopmans** (CDA):

Voorzitter. De CDA-fractie is positief over het wetsvoorstel en over het amendement van de heer Slob inzake het programma van eisen rond de concessie.

Ik maak één punt. Stel je bent een Haagse raddraaier en je maakt problemen in de tram. Op grond van deze wet krijg je dan een ov-reisverbod voor die tramlijn. Je wilt vaak naar Scheveningen om daar weet ik wat uit te halen. Als je een verbod krijgt voor lijn 9, kun je buslijn 24 pakken en overstappen op buslijn 21. En dan is meneer ook in Scheveningen! De CDA-fractie is het erg eens met de suggestie van collega De Jong. Wij moeten nadenken over de mogelijkheid om, als iemand zich misdraagt in het ov, het reisverbod voor één lijn te wijzigen in een algemeen ov-reisverbod. Ik ben benieuwd wat de regering daarvan vindt. De komende dagen gaan wij nadenken over de manier waarop wij dit in een amendement kunnen vervatten.



Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Voorzitter. Voor mijn fractie was dit wetsvoorstel aanvankelijk een hamerstuk, maar soms haalt de actualiteit je in, zo zeg ik met een knipoog tegen mijn collega Aptroot.

Wij zijn positief gestemd; dat mag duidelijk zijn. Mijn fractie zal de amendementen van de heer Slob steunen. Wat het reisverbod voor het openbaar vervoer betreft zijn wij heel blij met de wet. Het is echt belangrijk dat wij paal en perk stellen aan hufferig gedrag in het openbaar vervoer. Ik zeg er iets bij. Ik ben geïnteresseerd in datgene wat de heer De Jong en de heer Koopmans naar voren brengen. Het mag niet zo zijn dat je in de ene lijn niet meer mag komen en dat je je vervolgens naar hartenlust kunt misdragen in een andere ov-lijn. Die escape moeten wij waarschijnlijk gaan dichtten. Ik hoor graag het advies van de regering over het amendement van de heer Verhoeven. Ik kan mij wel iets voorstellen bij het stellen van nadere regels.

Mijn collega Van Dam heeft een amendement ingediend. Ik hecht eraan om hier op te merken dat wij niet van plan zijn om dit dagelijks te doen. Ik hoop niet dat dit vaker moet. Wij hebben overleg gehad met Bureau Wetgeving en de Griffie, omdat wij echt gezocht hebben naar een route die snel kon. Als een wetsvoorstel dat zowel de fractie van de heer Aptroot als de mijne graag tot wet zou maken, er vanwege een fout bij de stemmingen niet goed gaat uitzien, dan moeten wij iets doen. Ik ben het niet eens met de gemaakte opmerking, maar ik begrijp de gevoelens van de VVD-fractie. Ik hoop dat wij wel op deze fractie kunnen rekenen als wij proberen het wetsvoorstel in de vorm te krijgen die wij met elkaar voor ogen hadden.

De heer **Koopmans** (CDA):

Ik vraag mevrouw Dijkstra of zij met terugwerkende kracht, in procedurale zin, niet in inhoudelijke zin, de uitgesproken woorden over de beide door mij ingediende amendementen over de Crisis- en herstelwet, nog even wil verlichten. Dat zou wel passend zijn, lijkt mij.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Ik wil van harte elke noodzakelijke gang naar Canossa maken, maar wel op het moment dat ik dit ook inhoude-

lijk kan doen. De heer Koopmans vraagt mij nu een oordeel te geven over de behandeling van een wetsvoorstel waar ik zelf niet bij betrokken was. Kennelijk zijn er gevoelens ontstaan tussen de fractie van de heer Koopmans en mijn fractie, maar ik ben niet het Kamerlid dat nu alles zal goedmaken. Dat zal echt op een ander moment moeten gebeuren.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de bewindslieden schors ik de vergadering voor enkele minuten.

De vergadering wordt van 11.47 uur tot 12.00 uur geschorst.



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

Mevrouw de voorzitter. Ik had behoefte aan de schorsing omdat het wetsvoorstel een diversiteit aan onderwerpen betreft waarbij er zelfs nog enkele nieuwe aan toegevoegd werden, zodat even afstemming nodig was. Het gaat namelijk om wetgeving waarover wij het hier hebben.

De heer Verhoeven heeft gevraagd hoe lang een reisverbod eigenlijk kan worden opgelegd en of dit niet wettelijk geregeld kan worden. Hij heeft hiertoe ook een amendement ingediend. De duur van een reisverbod is afhankelijk van de zwaarte van de overtreding. Dus het maakt uit of er sprake is van spugen, geweldpleging, roken of zwartrijden in het ov. Voor zwartrijden is de duur van het verbod bijvoorbeeld korter dan voor geweldgebruik in het ov. De ov-bedrijven hebben met het OM en de politie afspraken en richtlijnen gemaakt over die duur. Die duur is proportioneel. Tot nu toe is er geen probleem gebleken en blijkt het systeem te werken. Ik zou willen zeggen: laten we het alleen proberen wettelijk te regelen als het ook noodzakelijk is om het wettelijk te regelen, dus in het geval dat het niet werkt. Het werkt nu omdat de afspraken er liggen met het OM. Dus ik zou dit amendement willen ontraden. Ik heb er nog een extra reden voor. Als we eerst nu een AMvB moeten gaan maken, dan gaat het in ieder geval ook nog weer eens negen maanden extra duren voordat we dit kunnen gaan uitvoeren.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik weet heus wel dat er verschillende lengtes van straffen zijn bij verschillende vergrijpen. In het huidige voorstel staat dat er regels kunnen worden opgesteld voor de maximumduur en wij willen dat dit moet. Dat is het enige verschil. Het feit dat het kán is een open eindje en het feit dat het moet sluit juist geheel aan bij de woorden van de minister, namelijk dat de maximumduur verschilt per geval. Dus kan de minister er op die manier naar kijken? In plaats van te zeggen "er zijn geen problemen dus het werkt goed", kan je veel beter zeggen "als je dit regelt, komen er zeker geen problemen".

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

Er staat nu dat de vervoerder zelf de duur kan bepalen in relatie tot de overtreding, omdat hij zelf ook de redelijkheid het beste kan beoordelen. Daarom zit die kan-bepaling er ook in. Als die er toch een verkeerde invulling aan geeft, kan uiteindelijk de rechter zeggen dat het disproportioneel is geweest. De rechter zou bij een verbod dat te lang duurt, dat kunnen rechtzetten. Het opzetten van bin-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

dende regels doorkruist dus eigenlijk dat systeem waar bij de vervoerder zelf die proportionaliteit bepaalt. Ik snap heel goed dat de heer Verhoeven dit inbrengt, maar tot nu toe werkt het systeem in de praktijk en zijn er goede afspraken tussen het OM en de vervoersbedrijven daarover. Ik zou willen zeggen: laten wij nu niet proberen het bij wet te regelen als dat niet nodig is.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik begrijp de redenering van de minister wel. Zij zegt dat wanneer er een niet-disproportionele straf wordt opgelegd, de rechter dat kan terugfluiten. Dat is ook een heleboel bureaucratie en extra gedoe. Je kunt dat voorkomen door het dicht te regelen. Wij willen het dicht regelen zodat je allerlei onnodige procedures in de toekomst voorkomt. Er staat letterlijk dat krachtens een Algemene Maatregel van Bestuur regels kunnen worden vastgesteld. Wij zeggen: die moeten worden vastgesteld via een Algemene Maatregel van Bestuur. Dan regel je het gewoon in een keer goed. En dit is het moment. Dus waarom niet?

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

Nogmaals, het kan inderdaad als het nodig blijkt te zijn in de toekomst omdat zich vaak dit soort rechtszaken gaat voordoen of omdat er maatschappelijke onduidelijkheid ontstaat. Maar nogmaals, daarvan is op dit moment geen sprake. Dus wij stellen voor om het nu niet bij AMvB te gaan regelen. Dat kost negen maanden extra. Iedereen zit te wachten op dit sanctioneringsinstrument en het blijkt in de praktijk goed te lopen. Als iets in de praktijk loopt, moet je daarvan afblijven.

De heer De Jong heeft gevraagd om een zwaardere straf voor de overtreding van het reisverbod. Het reisverbod op zich is al een sanctie. De strafrechtelijke sanctie die ik nu voorstel, is eigenlijk een sluitstuk daarvan. Het maakt het opgelegde reisverbod effectiever. Misschien is het goed om er inzicht in te geven of met dit wetsvoorstel een boete van € 3800 of een hechtenis van maximaal drie maanden mogelijk wordt voor iemand die een overtreding begaat. Ik denk dat dit een zwaar en effectief instrument is voor dit soort overtredingen in het ov. De sancties zijn ook afgestemd met de ov-bedrijven. Dus nogmaals, ik denk dat de straf van € 3800 of een hechtenis van drie maanden voor geweld plegen of een van de andere elementen die ik zojuist noemde zwaar genoeg zijn.

De heer **De Jong** (PVV):

Ik bedank de minister voor de beantwoording in dezen. Echter, als we kijken naar Rotterdam waar sprake is van 1500 geweldsdelicten tegen ov-personeel en als we praten met trambestuurders en buschauffeurs die in aanraking zijn gekomen met geweld, dan komt het beeld naar voren dat het die mensen voor het leven heeft getekend. Voor de PVV-fractie kunnen de straffen voor mensen die trambestuurders en buschauffeurs in elkaar trappen, dan ook niet hoog genoeg zijn. Elk jaar worden er meer mensen in elkaar getrapt in het openbaar vervoer. We zien een stijging van het aantal vervoersverboden en het overtreden van vervoersverboden. We kunnen dan toch niet zeggen dat het effectief is?

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

Ik ben het eens met de heer De Jong dat het verwerpelijk is dat er in het openbaar vervoer geweld gepleegd wordt tegen conducteurs, machinisten en ook tegen ambulancepersoneel. We zien dat steeds meer en dat is heel ernstig.

Dat is ook een van de redenen waarom wij dit reisverbod nu ook met een sanctiemiddel vastleggen. Het kan niet zo zijn dat iemand een overtreding begaat en niet meer in het ov mag, maar de volgende morgen er weer lachend in zit. Hiermee proberen wij te benadrukken dat wij dit ook een zeer ernstige zaak vinden. Ik heb ook geprobeerd de Kamer inzicht te geven in wat dat uiteindelijk kan betekenen voor het individu dat zo'n overtreding begaat. Ik denk dat een boete van € 3800, maar ook een hechtenis van maximaal drie maanden, een vrij zwaar strafmiddel is voor het begaan van dit soort overtredingen in het ov. Ik hoop ook dat de Kamer het strafmiddel zwaar genoeg vindt. Als de Kamer vindt dat het nog zwaarder moet, dan kom je wel in een justitiële discussie over proportionaliteit terecht. Ik geef er hier nu inzicht in dat er een flink middel achter zit.

De heer Koopmans heeft een vraag gesteld en hij is daarin door een aantal anderen ook ondersteund. Misschien kwam de vraag ook wel van de heer De Jong. Het ging om de uitbreiding van het reisverbod tot meer lijnen, zodat je niet in de bus kunt stappen nadat je de tram bent uitgestuurd. Ik sta daar positief tegenover, maar dat vergt wel uitgebreide samenwerkingsafspraken tussen de vervoerders. Zo moet men elkaars bijzondere opsporingsambtenaren erkennen, moeten er afspraken gemaakt worden over privacybescherming, en moet men inzicht hebben in wie door wie is opgepakt en wie niet. Dat houdt in dat er eerst een forse afstemmingsronde moet plaatsvinden. Daarna wil ik bij de Kamer terugkomen om aan te geven of dat kan en hoe dat mogelijk is.

De heer **De Jong** (PVV):

Dat is een goed teken. Wanneer gaat de minister de Kamer hierover informeren?

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

Ik kan dat zo niet zeggen, want het is een nieuwe vraag. Ik moet daar eerst afstemmingsoverleg over voeren. Ik kan de Kamer na de zomer een eerste, meer procedurele, tijdsinhoudelijke planning geven. Het zou mooi zijn als we daar heel snel toe zouden kunnen komen, maar ik moet dat afstemmen met de verschillende partijen in het land.

De heer **De Jong** (PVV):

Ik kan er dus van uitgaan dat de minister tijdens het zomerreces, gedurende de periode dat we niet op vakantie zijn en niet vergaderen, in gesprek gaat met decentrale overheden en vervoersmaatschappijen om te kijken of ze tot dit voorstel kan komen. Direct na de zomer zal ze de Kamer daarover informeren.

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

Ja. We zullen even moeten kijken wanneer de vergaderingen van die organen plaatsvinden en daarbij moeten aansluiten. En als ik zeg de Kamer na de zomer te zullen informeren, dan bedoel ik niet aan het eind van de winter, maar in september. Dan kan ik de Kamer informeren over de eerste stand van zaken en kan ik misschien zelfs een doorkijkje geven over of en, zo ja, hoe en wanneer we een en ander kunnen realiseren.

De heer **Koopmans** (CDA):

Voorzitter. Ik sluit niet uit dat de minister al eerder antwoord zou moeten geven. Wij zijn namelijk bezig met de voorbereiding van een amendement. De portee van het amendement wordt dat het niet meer mogelijk is om een

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

ov-reisverbod op te leggen op slechts één lijntje. Een ov-reisverbod is wat ons betreft een algemeen ov-reisverbod. Dat daartoe afstemming nodig is, lijkt mij logisch, want als je je op plek één misdraagt, moet dat ook repercuties hebben op plek twee. Als je te hard rijdt op de Afsluitdijk en je rijbewijs wordt ingenomen, geldt dat ook als je ergens anders zou willen rijden.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Afstemming zal niet het grootste probleem zijn, want die intentie zal door velen gedeeld worden. Een buschauffeur wil namelijk ook niet de ellendeling die in de tram zit, in zijn bus krijgen. Maar wij hebben ook te maken privacy-wetgeving. Ik kan daarom nu niet zeggen dat wij dat zomaar kunnen doen. Wij moeten ons er eerst juridisch in verdiepen wat mag en wat niet mag op dat vlak.

De heer Koopmans (CDA):

Als het ons lukt om dat ordentelijk in een amendement te krijgen, dan stel ik voor dat de regering daar voordat wij daar volgende week over stemmen, op zal reageren.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik wacht het amendement af. Als dat er komt, zullen wij een eerste reactie geven op de privacyaspecten.

Er is gevraagd hoe het staat met een Nederlandse apk op een Spaanse auto. Spanje heeft recent te kennen gegeven, open te staan voor een bilaterale overeenkomst met Nederland over de wederzijdse erkenning van elkaars apk. Ik denk dat dat hoopgevend is. Ik ben ook positief over het tot stand komen daarvan. Wij hopen dat de Nederlandse regelgevende organisaties en de RDW samen kunnen regelen dat op 1 januari 2012 dit gestart kan worden. Het blijft nog wel even de vraag hoe lang men aan Spaanse zijde over zo'n aanpassing doet. Wij zijn er in ieder geval klaar voor.

Dan kom ik bij het amendement van de heer Slob over het programma van eisen. Ik heb in een eerder debat al aangegeven dat ik positief sta tegenover een programma van eisen op hoofdlijnen. Ik denk dat het goed is om daar van te voren met elkaar over te praten. Ik had daarom graag instemmend op het amendement willen reageren, maar ik zit met een probleem. Ik leg dat nu weer even via de voorzitter neer bij de heer Slob. In het amendement staat bij het beleidsvoornemen ook een programma van eisen moet worden gepubliceerd. Zoals u weet, komt dat beleidsvoornemen al op heel korte termijn. Dan zou ik binnen twee maanden ook al het programma van eisen moeten hebben. Dat is lastig, maar dat is niet het grootste probleem. Het grootste probleem is dat Europese regels stellen dat het programma van eisen één jaar voor de start gepubliceerd moet worden. Dat betekent dat als bij dat programma van eisen nu vastleggen, wij in de tijd tot concessie niet meer inhoudelijk over die concessie kunnen praten. Ik zou daarom liever een variant zien waarbij het programma van eisen onderdeel uitmaakt van het pakket, dat het conform de Europese eisen wordt geregeld en dat het maximaal een jaar voor de start gepubliceerd wordt. Ik kan het wel al eerder naar de Kamer sturen, maar dan is het nog niet het officiële programma van eisen. Dat is het probleem waar ik mee zit. Als het amendement zo blijft, betekent het een beperking voor onszelf en voor de Kamer in de toekomst.

De heer Slob (ChristenUnie):

Wij hebben zelf ook al nagedacht over dit onderdeel. Dit probleem was namelijk ook al op een andere manier bij ons terechtgekomen. Wij hebben de oplossing het nog niet helemaal voor ogen, zeg ik in alle eerlijkheid. Wij zullen nog even bezien – ik neem dat wij daar ambtelijke ondersteuning bij kunnen krijgen – hoe wij het zo kunnen maken dat het conform de regels is. Ik vind het echter fijn dat wij over het basisprincipe eens zijn. Ik denk ook dat als wij het nu goed doen, dat de minister in de toekomst heel veel overleg kan schelen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Als de Kamer althans haar eigen criteria blijft volgen. Die discussies kennen wij ook.

Er ligt nog een amendement van de heer Slob en dat gaat over de verhoging van de maximumsnelheid van 120 km/u naar 130 km/u. Hij zou graag zien dat als daar bovenop weer veel te snel gereden wordt, de sanctie naar beneden wordt gebracht, in plaats van een 50 km/u overtreding een 41 km/u overtreding. Ik vind het eigenlijk onwenselijk om ook hier een andere marge op te zetten, omdat de minister van Veiligheid en Justitie en ik ook al een voorstel hebben liggen om de marge in het kader van de flits aan te passen. Wetgeving en ook de uitvoering daarvan moeten eenduidig zijn en zouden dus voor alle snelheden hetzelfde moeten zijn. Ik vind dit politiek en inhoudelijk onwenselijk.

Dit is echter ook ingegeven vanuit het oogpunt van werklustverzwaring bij de politie en het OM. Zij hebben mij negatief advies gegeven: onaantrekkelijk. Een eerste inschatting is dat het voor hen veel extra werkzaamheden gaat opleveren. Ze denken dat het aantal invorderingen met een factor 10 moet toenemen. Dat zijn heel arbeidsintensieve zaken die bovendien vaker tot hoger beroep leiden.

Het is ook van belang om te beseffen dat een invordering van het rijbewijs op zich van korte duur is. De officier van justitie zou een rijbewijs langer inhouden als hij verwacht dat een rechter een rijontzegging zou opleggen. Als hij echter de inschatting maakt dat dit niet het geval is, zal het rijbewijs binnen een paar dagen teruggegeven moeten worden. Een verlaging van de invorderingsgrens is dus eigenlijk alleen zinvol als je weet dat de rechter bij deze lagere snelheden ook een rijontzegging op zal gaan leggen. Ik kan nu niet inschatten of de politie en het OM daarmee sneller akkoord zouden gaan en het is ook moeilijk in te schatten wat ze daar uiteindelijk mee zouden gaan doen.

Als de Kamer dit amendement aanneemt, is het in ieder geval van groot belang dat er voor de inwerkingtreding voldoende tijd is om de gevolgen voor de uitvoeringspraktijk in kaart te brengen. Nogmaals, ik ben zelf een groot voorstander van uniforme invorderingsgrenzen op alle wegen, omdat dit de kans op fouten bij de politie verkleint. Je kunt dit soort zaken ook op een andere manier regelen, namelijk via de Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer. Je zou ook cursussen kunnen geven via het CBR voor mensen die excessief de snelheid overtreden op wegen buiten de bebouwde kom.

Nogmaals: de suggestie van een verlaging van de grens in de Wet Mulder wil ik ontraden. Mijn ambtgenoot van Veiligheid en Justitie is hier absoluut geen voorstander van, omdat dit een behoorlijke toename van de werklust zou betekenen en ook omdat dit een verschil zou ver-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

oorzaken tussen de ene snelheid en de andere snelheid. Er is dan dus geen uniforme invorderingsgrens.

De heer **Koopmans** (CDA):

Ik sla eigenlijk alleen aan op één zinnetje. De minister zei dat zij niet weet wat de politie en het OM hiermee gaan doen. In algemene zin: als wij hier met elkaar een wet vaststellen, als die ook de Eerste Kamer passeert en als daarna de regering en de Majesteit de wet ondertekenen, dan geldt toch nog maar één ding, namelijk het uitvoeren van die wet?

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

Dat klopt. Ik heb dat misschien onzorgvuldig gezegd. Ik bedoelde dat ik gewoon niet kan inschatten hoe groot die gevolgen voor het werk van de politie en het OM precies zijn. Ik hoop dat ik daarmee uw zorg wegneem. Als wij een wet vastleggen, moeten de politie en het OM die wet altijd uitvoeren. Daarom zei ik dat ik het amendement echt ten sterkte ontraad en dat ook de uitvoeringslasten in beeld gebracht moeten worden voordat het amendement definitief wordt aangenomen.

Dan het amendement dat beoogt om op wegen met een snelheidslimiet tot 50 km/u voor overtredingen tot en met 30 km/u te hard een administratieve boete conform de Wet Mulder te geven. Ik heb bij het andere element al aangegeven dat ik een verlaging van de grens in de Wet Mulder wil ontraden. Mijn ambtgenoot van Veiligheid en Justitie verwacht dat dit ook een behoorlijke toename van de werklast zou betekenen. Er zullen dan minder zaken via de efficiënte en relatief goedkope Wet Mulder kunnen worden afgedaan. Omdat die wet kentekenaansprakelijkheid heeft en het strafrecht bestuurdersaansprakelijkheid, zou ook het aantal zaken toenemen waarin het OM op basis van het kenteken zou moeten bewijzen wie de bestuurder van het voertuig was. Dat levert dus juridische problemen op voor meer zaken. Daarnaast is er natuurlijk discussie of dit amendement hier thuishoort of in een debat over de verkeersveiligheid.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Voorzitter. Het betreft een amendement, dus wetgeving, en dan is het handig om dat in het kader van de behandeling van een wetsvoorstel in te dienen. Begrijp ik het goed dat de minister eigenlijk vindt dat er niet harder en meer moet worden opgetreden tegen verkeersonveilige situaties omdat dat te veel werk met zich brengt? Dat is de conclusie die ik trek uit haar redenering. Met het verscherpen van de eisen en het verlagen van de maximumsnelheden moet er inderdaad eerder dan worden opgetreden wat tot extra werklast leidt, maar wij doen het in het kader van de verkeersveiligheid. Ik geloof nooit dat het een argument is om te zeggen: dat doen wij maar niet.

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

De heer Slob wil het via de Wet Mulder realiseren. Dat heeft consequenties want aan die Wet Mulder zitten bepaalde grenzen. Verlaging van de Wet Mulder naar 30 km/u in plaats van 40 km/u heeft tot gevolg dat geconstateerde overtredingen niet administratief worden afgedaan via een boete. Overtredingen moeten dan worden afgehandeld via het strafrecht. Dat heeft ook bepaalde effecten. Er zitten dus elementen aan die niet goed te overzien zijn als het amendement nu plotseling bij dit wetsvoorstel wordt ingediend.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Als wij besluiten dat een rijbewijs iets sneller moet worden ingevorderd dan nu volgens de regels mogelijk is, dan kan dat inderdaad gevolgen hebben voor de categorie die daarboven zit, die van de invordering en de administratieve afhandeling. In de toelichting op het amendement zeg ik dat daarnaar gekeken zou moeten worden. Het hoeft niet wettelijk geregeld te worden. Dat kan allemaal later gebeuren, in de uitvoering. Daarachter zit natuurlijk het principe van het zo eenduidig mogelijk maken. Het gaat ons hier nu om mensen die 80 km of harder door woonwijken rijden, waar kinderen spelen. Dat moeten wij gewoon niet willen. Daarop moet een heel duidelijke sanctie worden gezet. Pak hen hun rijbewijs af als zij dat doen. Laat hen dan de beurs maar moeten trekken. Als zij daarin overtredingen begaan, dan zijn daarvoor weer andere regels, waarover wij net gesproken hebben.

De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. Ik kan de redenering van de minister volgen, maar ik begrijp ook de zorg van de heer Slob. Het gevaar van doden en gewonden komt juist voor op wegen waar mensen 30 km en 50 km mogen rijden maar waar forse overtredingen plaatsvinden. Op die wegen fietsen kinderen naar school, al dan niet met hun ouders, en proberen ouderen het winkelcentrum te bereiken. Ik vind de argumenten van de minister echter steekhoudend. Kan zij hiernaar nog eens kijken en alle mogelijkheden die er zijn om in de woonwijk, binnen de bebouwde kom, de veiligheid te vergroten op een rij te zetten? Op welke manier kunnen mensen die forse overtredingen begaan harder worden aangepakt? Kan zij een brief daarover kort na het zomerreces naar de Kamer sturen? Die kunnen wij dan betrekken bij het AO over verkeersveiligheid dat na de zomer plaatsvindt. Wij kunnen dan zorgvuldig afwegen wat de mogelijkheden zijn en toch een stap zetten om de veiligheid verder te vergroten.

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

Het is niet dat ik de wens van de Kamer niet begrijp. Ik vind het ook heel belangrijk om mensen die in dit soort gebieden forse overtredingen begaan zo goed mogelijk te bestraffen. Het gaat echter om de vorm. Het lijkt mij goed om samen met mijn collega van Veiligheid en Justitie, waar het allemaal moet neerslaan, daarover een brief naar de Kamer te sturen.

Voorzitter. Ik kom ten slotte te spreken over het amendement dat de heer Van Dam samen met mevrouw Dijkstra heeft ingediend. Met dat amendement wordt beoogd om een abuis bij de stemmingen over het superamendement-Dijkgraaf/Verburg te herstellen. De discussie in de Kamer over terughoudendheid om dit bij wetsvoorstellen te doen die er niets mee te maken hebben, zal ik niet overdoen. De Kamer heeft uiteindelijk het laatste woord en ik laat het oordeel over dit amendement dan ook aan de Tweede Kamer. Ik heb begrepen dat mijn collega van ELI geen bezwaar heeft.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik vervang even collega Slob, die naar een andere bijeenkomst moet. Kan de minister die brief voor de stemmingen naar de Kamer sturen?

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

Volgens mij is het een goed idee om dit, zoals de heer Aptroot al zei, na de zomer te doen en het te betrekken bij

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

het AO Verkeersveiligheid. Volgens mij kun je daarna altijd voorstellen om een amendement op een wet in te dienen, dus die kans is niet verdwenen. Of u kunt ons dwingen om een wet te maken. Ik weet namelijk niet of wij tussen nu en dinsdag, wanneer naar ik aanneem de stemmingen zullen plaatsvinden, in staat zijn om dit juridisch op papier te zetten.

De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording en voor haar reacties op de verschillende amendementen, ook de onze. Zij heeft de amendementen ontraden vanuit twee overwegingen. De eerste komt erop neer dat zij op wat in de praktijk goed gaat geen wetgeving wil maken, maar er is nu natuurlijk wel nieuwe wetgeving. Het overbod overtreden is namelijk strafbaar. Die verzwarende maatregel maakt de lengte van het overbod in onze ogen ook echt tot een nieuwe praktijksituatie. Wij vinden dit een kwestie van rechtszekerheid, wat voor ons als controleur en als medewetgever echt een cruciaal aspect is, dat hier wel in het geding is.

Maar de minister heeft nog een tweede opmerking gemaakt waar ik wel gevoelig voor ben, namelijk dat zij in problemen komt wanneer zij negen maanden moet gaan wachten om een Algemene Maatregel van Bestuur op te tuigen. Dat wil zij niet. Daarom doe ik de minister een handreiking, die mij overigens ook weer werd aangereikt door een collega ergens in de zaal, die nu niet meer in de zaal is maar die met mij meedacht. Dank daarvoor, zeg ik via de voorzitter tegen de heer Slob. Het komt neer op het inbouwen van een overgangstermijn van twee jaar, waardoor wij hiervan maken dat je dit pas na twee jaar doet. Dan is er geen probleem met de termijn waarop de wet kan worden geëffectueerd en lossen wij wel het punt van de rechtszekerheid op. Dit is echt bedoeld om creatief en goed mee te denken. Wij vinden het belangrijk dat je, nu het overbod van het overbod strafbaar wordt bij wet, daarvoor ook goed de termijn dichtschroeft omdat je anders toch in problemen komt. Dit breng ik naar voren in de hoop dat de minister op dit wijzigingsvoorstel dat wij in gedachten hebben toch nog even zal reageren.

De heer **De Jong** (PVV):

Voorzitter. Ik dank de minister hartelijk voor de beantwoording van de vragen. Wij zitten toch echt met het punt dat wij in het openbaar vervoer in Rotterdam, Den Haag, Utrecht, in alle steden van het land waar dit zichtbaar is, merken dat de geweldsdelicten zwaarder zijn dan ooit tevoren en dat dus het opnemen van een openbaarvervoersverbod hartstikke goed is, maar dat er met het overtreeden van zo'n verbod niet lichtzinnig mag worden omgegaan. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het geweld in het openbaar vervoer toeneemt en verhardt;

overwegende dat het overtreden van het overbod keihard moet worden aangepakt;

verzoekt de regering, hogere strafmaten op te nemen voor overtreding van het overbod,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Jong. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 14 (32403).

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

Voorzitter. De heer Voordewind heb ik net geantwoord.

De handreiking van de heer Verhoeven om dit pas over twee jaar in te voeren zou ik willen ontraden. De reden is als volgt. Ook indien bij Algemene Maatregel van Bestuur wordt bepaald wat het maximale overbod is, kan dit door de rechter worden aangevochten. Indien dus in de praktijk blijkt dat de duur van een overbod in wetgeving niet adequaat is, moet je de AMvB aanpassen. In het systeem dat nu is opgezet, is het flexibel. Op het moment dat vervoerders er een te hoge of te lage straf aan hebben gekoppeld, kan dat onmiddellijk worden gerepareerd. Dat is het fijne van het huidige systeem: het kan worden geregeld en het is daarmee flexibel, doordat de duur niet in een AMvB is vastgelegd. Het wordt inflexibel op het moment dat we die duur daar wel in vastleggen.

Ik doe ook een handreiking de andere kant op. Als dit over een tijd om wat voor reden dan ook in de praktijk niet goed blijkt te werken – tot nu toe hebben we daar geen enkel signaal van – dan kunnen we altijd nog de "kan" in een "moet" veranderen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Dank daarvoor. Flexibiliteit klinkt natuurlijk heel leuk, maar als het gaat om wetgeving is het niet de allermooiste eigenschap die ik kan bedenken. Ik blijf het dus een beetje wiebelig en wankel vinden. De minister zei vervolgens echter nog iets belangrijks. Kunnen we van de minister een korte brief krijgen over de manier waarop ze dit doet? Dan wil ik mijn amendement wel aanhouden. Voorzitter, ik weet niet of dat überhaupt kan, een amendement aanhouden.

De **voorzitter**:

Nee, een amendement aanhouden kan niet.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik wil graag van de minister iets meer zekerheid hebben over het laatste wat zij zojuist heeft gezegd. Ziet zij daar mogelijkheden toe? Dan zie ik ook weer mogelijkheden en dan reiken we elkaar zo de hand dat we een heel eind kunnen komen.

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

We zouden bijvoorbeeld over twee jaar een brief kunnen sturen waarin staat of is gebleken of er in de praktijk veel problemen mee zijn ontstaan. Dat kan dan leiden tot aanpassing van onze wetgeving. Ik kan de Kamer ook nu die brief sturen, waarna we er over twee jaar op terugkomen of er in de praktijk problemen zijn geweest. De heer

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Verhoeven kan ook zeggen: mijn fractie hoort tegen die tijd zelf ook wel of er problemen zijn.

De heer **Verhoeven** (D66):

We horen als partij zo veel. Ik denk dat het een heel goede afspraak is dat we op dit punt gaan bekijken of er praktijkproblemen zijn, en of er alsnog reden is om de AMvB aan te passen. Die toezegging vraag ik dus van de minister.

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

Moet ik dat ook nog in een brief aan de Kamer schrijven of vindt de heer Verhoeven het zo voldoende vastgelegd?

De heer **Verhoeven** (D66):

Heel graag een brief. Ik ben niet van de bureaucratie – er wordt lacherig over gedaan – maar op basis daarvan trek ik wel een amendement in, dat we dus niet in stemming hoeven te brengen. Dat scheelt weer een hoop. Ik vind dus dat ik dit wel van de minister kan vragen.

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

De heer Verhoeven heeft een toezegging van mij.

De **voorzitter**:

De heer Verhoeven wenst het amendement op stuk nr. 10 in te trekken.

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

In de motie-De Jong op stuk nr. 14 wordt de regering verzocht om hogere strafmaten op te nemen voor overtreding van het ov-reisverbod. Zoals ik de heer De Jong al heb gezegd, denk ik de strafmaten die er nu in zitten afdoende zijn. Als er echt sprake is van geweld, wordt dat ook via het reguliere strafrecht aangepakt. Dan zijn er dus hogere straffen mogelijk dan in het geval van een reisverbod. Ik laat het oordeel over deze motie aan de Kamer en zal in overleg treden met het ministerie van V en J als de Kamer daartoe besluit.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Stemmingen over het wetsvoorstel en over de motie vinden aanstaande dinsdag plaats.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.