

3

Definitieve invoering van begeleid rijden

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de definitieve invoering van begeleid rijden (34693)**.

De voorzitter:

Aan de orde is de wijziging van de Wegenverkeerswet in verband met de definitieve invoering van begeleid rijden, Kamerstuk nr. 34693. Ik heet welkom de minister van Infrastructuur en Milieu.

Er zijn vier sprekers en ik geef als eerste het woord aan de heer Jetten namens D66.

De algemene beraadslaging wordt geopend.



De heer Jetten (D66):

Voorzitter, dank u wel. Ik ben de eerste spreker in dit debat, maar het laatste lid van de D66-fractie dat in deze periode zijn maidenspeech mag houden. Het is nog een beetje vroeg op de ochtend, vandaar dat mijn collega's nu allemaal de zaal binnen komen wandelen.

Ik zal zo meteen ingaan op de Wegenverkeerswet, maar ik wil graag beginnen met een korte persoonlijke noot. Al op jonge leeftijd raakte ik geïnteresseerd in de politiek, niet in mijn huidige woonplaats Nijmegen, maar in Uden, het mooie Brabantse dorp van mijn jeugd. Het begon allemaal met enkele leerkrachten op mijn middelbare school, die altijd bevlogen spraken over wereldvrede, emancipatie en solidariteit en mij zo aan het denken zetten over mijn ideale samenleving. Maar naast die docenten is mijn kijk op de wereld in die periode voor een groot deel bepaald door de aanslagen van 9/11 en de moorden op Pim Fortuyn en Theo van Gogh. Ons veilige progressieve Westen met onze ideale democratie werd ineens aangevallen door terroristen, maar dat Westen legde ook zichzelf een beproeving op. Hoe voorkomen we dat iedereen over één kam wordt geschoren en we al onze vrijheden inleveren voor schijnveiligheid?

Met name de nasleep op de moord op Van Gogh heeft op mij diepe indruk gemaakt. Ik herinner me nog goed hoe ik aan de buis gekluisterd zat om al het laatste nieuws in mij op te nemen. Later die week stond ik 's avonds vol ongeloof toe te kijken hoe in mijn eigen dorp een basisschool met veelal Turks-Nederlandse kinderen in vlammen opging, in wat leek een vergeldingsactie voor Theo's moord te zijn. Net als vele anderen wilde ik niet accepteren dat die moordaanslag zou leiden tot een spiraal van haat en geweld. Samen met enkele medeleerlingen uit mijn eind-examenklas organiseerde ik daarom in de dagen daarna sport en spel voor de kinderen van die afgebrande school, liepen we in een stille tocht door het dorp en mocht ik een toespraak houden in de gemeenteraad over de manier waarop wij als jongeren in ons dorp wilden samenleven: met respect voor elkaar, ongeacht afkomst, geloof of kleur.

Zo ontdekte ik op jonge leeftijd dat je met een kleine bijdrage een grote impact kan hebben. Dat was voor mij de aanleiding om politiek actief te worden en lid te worden van de Jonge Democraten en D66, een partij die vertrouwt op de eigen kracht van de mensen en altijd met een open blik naar de wereld kijkt. Na zeven jaar fractievoorzitterschap in Nijmegen vind ik het een enorme eer om nu hier te mogen staan. Als Kamerlid zal ik mij met volle energie inzetten en proberen bij te dragen aan een scherp, maar altijd respectvol debat.

Voorzitter, dat brengt mij bij de voorgestelde wetswijziging, waarmee we overgaan tot de definitieve invoering van begeleid rijden. Auto mogen rijden vanaf je 17de in plaats van je 18de jaar lijkt een kleine stap, maar kan een grote bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. D66 is dan ook voorstander. De afgelopen jaren is er een proef gedaan met begeleid rijden en uit de evaluatie blijkt dat het ongevalrisico 26% lager ligt dan bij jonge bestuurders die niet aan het experiment hadden deelgenomen. Minder ongevallen, daar doen we het voor.

Ik heb nog wel enkele praktische vragen. Waarom is er ondanks de suggestie van het OM en de politie voor betere uitvoerbaarheid niet ervoor gekozen om ongeacht de rijbewijscategorie een vaste beginnerstermijn te hanteren? Kan de minister haar besluit nader toelichten? Hoe beoordeelt de minister de tegenstrijdige signalen van politie en OM dat de aanpassing van de beginnerstermijn kan stuiten op handhavingsproblemen? Hoe denkt de minister deze problemen in de praktijk te ondervangen?

Voorzitter, D66 vindt het verbeteren van de verkeersveiligheid erg belangrijk. Mijn collega Salima Belhaj hamerde lange tijd op de noodzaak om de oorzaak van verkeersongelukken beter te registreren. Als je de oorzaak kent, kun je ongelukken immers ook beter voorkomen. Dat bewijst ook deze wijziging van de Wegenverkeerswet. Lange tijd voerden jongeren de ranglijsten aan als veroorzaker van verkeersongelukken. Door dat te benoemen en te erkennen, hebben we de oorzaak aan kunnen pakken. Laten we met die open blik naar nieuwe uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid kijken.

Er zijn twee ontwikkelingen waarover ik me in het bijzonder zorgen maak: afleiding door de smartphone, in het bijzonder appen achter het stuur, en het stijgende aantal ongelukken, vaak ook eenzijdige ongelukken, die worden veroorzaakt door ouderen. Hoe ziet de minister deze tendensen? En welke bijdrage kan het Rijk leveren aan de initiatieven vanuit de mobiliteitsbranche om appen achter het stuur te ontmoedigen? Welke lessen kunnen we trekken uit de aanpak voor jonge bestuurders ten behoeve van de verkeersveiligheid bij de oudere automobilist? Ik hoop dat de minister mogelijkheden ziet om ook op deze twee thema's tot slimme oplossingen te komen, zodat we over een paar jaar weer hier kunnen staan en met elkaar kunnen concluderen dat we ook voor dit type ongevallen een forse daling voor elkaar hebben gekregen.

Dank u wel.

(Geroffel op de bankjes)

De voorzitter:

Dank u wel. Ik feliciteer u van harte met het houden van uw maidenspeech. Heel fijn dat ook voor u het parlementaire werk nu echt begonnen is. Ik schors de vergadering kort, zodat alle aanwezigen in de gelegenheid zijn om u te feliciteren.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan mevrouw Visser namens de VVD.



Mevrouw Visser (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Voordat ik begin met de inhoud, wil ik eerst de heer Jetten ook officieel welkom heten na zijn maidenspeech, die een mooie persoonlijke noot had maar volgens mij ook weergaf waar zijn hart ligt, bij de mobiliteit. Hij is volgens mij een goede vertegenwoordiger namens de D66-fractie om de komende jaren op dat onderwerp zijn liberale insteek in deze Kamer ten gehore te brengen.

Ik ga naar het onderwerp zelf. Ik denk dat iedere jongere zo vlak voordat hij of zij 18 is, denkt: wauw, ik wil dat rijbewijs halen. Een rijbewijs geeft je namelijk een gevoel van vrijheid, je kan overal heen en het is een eerste zelfstandige, volwassen stap die je kunt zetten. Dus eigenlijk geldt: hoe eerder, hoe beter. Als je eerder het rijbewijs kunt halen, is dat hartstikke goed. Maar de ervaring leert ook — ik denk dat iedereen in deze zaal dat weet — dat je pas echt leert autorijden als je eenmaal achter het stuur hebt gezeten en gewoon leert hoe het is als andere mensen onverwachte bewegingen maken. Vandaar dat ook 2toDrive is geïntroduceerd, om er juist voor te zorgen dat jongeren eerder onder begeleiding in staat zijn om ervaring op te doen achter het stuur en zo ook hun rijbewijs te kunnen halen. Dat is ook de reden waarom de VVD een aantal jaren geleden, toen dit experiment werd voorgesteld, ook heeft ingestemd. Nu stelt de minister voor om dit experiment ook daadwerkelijk om te zetten in wet- en regelgeving. Wat ons betreft kan dat op onze steun rekenen, ondanks dat de resultaten niet helemaal eensluidend zijn. Het wetenschappelijk instituut voor de verkeersveiligheid, de SWOV, zegt: aan de ene kant is het positief als het gaat om het aantal kilometers, als het gaat om het aantal ongevallen, maar aan de andere kant zijn er niet echt harde data om daarover nu eensluidende uitspraken te kunnen doen. Mijn vraag aan de minister is daarom: is zij de komende periode bereid om daar voldoende informatie over te verzamelen, zodat we over vijf jaar, als we deze wet weer gaan evalueren, dat erbij kunnen betrekken?

Er zit een aantal goede verbeteringen in het wetsvoorstel. Allereerst dat de begeleiders aan strengere normen moeten gaan voldoen. Dat kan op de steun van de VVD rekenen, daar hebben we ook om gevraagd als het gaat om een begeleider die onder invloed van drank en drugs naast een jonge bestuurder zit. Je wilt niet dat dit misbruikt wordt in het kader van het ontwijken van de bob-campagne, voorzitter. Dat is goed. Alleen is er wat onduidelijkheid. In een eerder overleg met de minister hebben we gevraagd wat nou precies de strafbaarstelling is als je als begeleider wel onder invloed van drank en drugs naast een jonge bestuurder gaat zitten. Wat voor consequenties heeft dat

dan? Wat wij vinden ontbreken, is dat je als begeleider je begeleiderspas niet kwijt kunt raken. Dat is eigenlijk heel erg gek. Je hebt een voorbeeldfunctie, een jonge bestuurder mag onder jouw verantwoordelijkheid rijden, maar op geen enkele manier, ook al heb je je misdragen, ook al heb je ernstige verkeersdelicten begaan, kun je die begeleiderspas kwijtraken. Kan de minister reflecteren op de vraag waarom daarvoor niet is gekozen en of zij bereid is, daar wel naar te kijken? Want wij vinden dat die voorbeeldfunctie ontzettend belangrijk is, zodat we daarvoor zouden willen pleiten.

Dan heeft de heer Van Aalst namens de PVV-fractie een amendement ingediend om de beginnerstermijn eigenlijk voor iedereen gelijk te stellen. Ik kan zijn redenatie wel volgen, maar ik heb eerst een andere vraag. Waarom kiest de minister ervoor om de beginnerstermijn alleen voor jonge bestuurders nu naar vijf jaar te brengen? In haar wetsvoorstel geeft ze zelf aan dat het is om meer animo te kweken voor 2toDrive. Nou, als we dan het wetsvoorstel lezen en ook alle cijfers zien, zien we eigenlijk alleen dat het animo toeneemt, dat steeds meer jonge bestuurders dit graag willen. Dus dat kan niet de reden zijn. Dan is de vraag of er onderzoek is gedaan naar de verkeersveiligheid. Welke consequenties heeft dat dan? Want we hebben niet voor niets ooit gekozen voor een beginnerstermijn van zeven jaar. Dus de eerste zeven jaar moet je echt wel goed opletten wat je doet, anders kun je je rijbewijs kwijtraken, of dat nou voor je brommer is of voor je auto. Is daarnaar gekeken? Want het ging altijd om het erbij betrekken van de leeftijd, maar ook van de onervarenheid achter het stuur. Daar komt bij — de heer Jetten vroeg er net ook al naar — dat het OM en de politie daar zeer kritisch over zijn. Ze zeggen: het leidt tot problemen in de ICT, het leidt tot handhavingsproblemen. We lezen alleen niet terug tot welke concrete problemen dat leidt. Kan de minister bevestigen dat daarover is gesproken? Kan ze verder bevestigen dat er geen handhavingsproblemen meer zijn en dat dit wetsvoorstel, als het op deze manier wordt aangenomen, gaat leiden tot een goede uitvoering?

In dat kader wil ik stilstaan bij het beginnersrijbewijs. We hebben daarover vorig jaar een evaluatie ontvangen. Als je kijkt naar de totale doelgroep van jonge bestuurders die onder een beginnersrijbewijs rijden — je kunt binnen een termijn van een bepaald aantal jaren je rijbewijs kwijtraken als je je ernstig misdraagt — zie je dat er ongeveer een miljoen jonge bestuurders onder vallen. En er zijn maar drie rijbewijzen ingetrokken. Eén miljoen bestuurders die daaronder zouden kunnen vallen, drie bestuurders die daadwerkelijk hun rijbewijs zijn kwijtgeraakt. Dan is de vraag of het beginnersrijbewijs eigenlijk wel werkt en functioneert. Een van de redenen was dat de keten, zoals dat zo mooi heet, dus het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, maar ook het Openbaar Ministerie en ook de politie, zeggen: ja, onze keten is niet aangesloten, ons ICT-systeem werkt niet. Dan is de vraag waarom bij dit wetsvoorstel alsnog wordt gekozen, ondanks dat OM en politie zeggen zich zorgen te maken over de ICT, voor het wijzigen van de beginnerstermijn. Ik zou graag de minister willen vragen of ze daarop kan reflecteren en op het succes van het beginnersrijbewijs.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef nu het woord aan de heer Van Aalst namens de PVV.



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

Dank u wel, voorzitter. Eerst nogmaals de felicitaties aan mijn collega Jetten voor zijn maidenspeech. Verder wil ik nog een punt maken. We zien regelmatig aanvragen voorbijkomen voor debatten over een koeienscheet. Daar zitten de tribunes dan vol voor. Het valt ons op dat we het vandaag over verkeersveiligheid hebben en dat links Nederland dan afwezig is. Dat punt wil ik toch even maken.

Voorzitter. De verkeersveiligheid in ons land staat onder druk en het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden is de afgelopen jaren weer gestegen. Dat vindt de PVV een zorgelijke ontwikkeling. Het is ook niet voor niets dat veel organisaties de koppen bij elkaar hebben gestoken en eerder dit jaar het manifest "Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit!" aan de Kamer hebben aangeboden. Ik ga de inhoud van dit manifest nu niet verder bij dit wetsvoorstel bespreken, maar ik wil wel even de rode draad eruit pikken. Dat is dat deze organisaties betogen dat de verkeersveiligheid verbeterd moet worden op basis van kennis en feiten. Aan die kennis en feiten ontbreekt het nu juist bij de evaluatie van het experiment begeleid rijden.

Het experiment begeleid rijden is destijds ingevoerd om de ongevalsbetrokkenheid van jonge, beginnende bestuurders naar beneden te brengen. Echter, op basis van de evaluatie valt niet te concluderen of dit experiment geslaagd is of niet. De vragenlijst is immers niet significant. Uit het vragenlijstonderzoek blijkt zelfs dat relatief meer mensen die deel hebben genomen aan begeleid rijden, betrokken zijn geweest bij een ongeval. Maar goed, deze cijfers zeggen niets, want het gros van de mensen heeft helemaal niet deelgenomen aan deze vrijblijvende enquête. Bij invoering van het experiment had gewoon bij iedere jongere onder de 24 jaar die betrokken is geweest bij een ongeval, geregistreerd moeten worden of men had deelgenomen aan het experiment begeleid rijden of niet. Waarom is dit niet gebeurd?

Sowieso is er alle aanleiding om de ongevallenregistratie te verbeteren. Dat blijkt al uit de eerste pagina's van de toelichting bij dit wetsvoorstel. Beginnende bestuurders hebben een ruim vier keer hogere kans om betrokken te raken bij een ongeval. Als verklaring hiervoor wordt gegeven dat dit komt door gebrekkige impulscontrole, zelfoverschatting, groepsgedrag en gebrekkige rijervaring. Echter, toen wij hier in de schriftelijke inbreng op doorvroegen bleek dat verdere informatie hierover ontbreekt. Dit is dus in 2010 al geconstateerd, maar behoudens de proef begeleid rijden heeft men geen verdere maatregelen getroffen.

Voorzitter. De PVV vindt dat volstrekt onvoldoende en onacceptabel en pleit er dan ook voor om de ongevallenregistratie verder uit te breiden en daarbij een aantal zaken te registreren over de veroorzaker van het ongeval, zodat we indien mogelijk echt doelgerichte maatregelen kunnen nemen. Er moet dus niet alleen worden gekeken of diegene onder invloed was van alcohol, maar ook naar een aantal eigenschappen, zoals eerdere overtredingen, het hebben van een strafblad, het aantal jaren rijervaring, het land van afgifte van het rijbewijs en de nationaliteit. Is de minister hiertoe bereid?

Zolang het ontbreekt aan dergelijke noodzakelijke kennis en feiten, blijft het verkeersveiligheidsdebat vol staan met

symboolpolitiek die gekenmerkt wordt door steeds meer verboden, beperkingen en uitzonderingen op allerlei regels, zodanig dat het voor de verkeersdeelnemer niet meer te volgen is. Ook dit wetsvoorstel kent daar een treffend voorbeeld van met de wirwar aan beginnerstermijnen. De standaard beginnerstermijn is vijf jaar, maar als je onder de 18 bent, is het voor je AM-rijbewijs zeven jaar, boven de 18 is het vijf jaar, maar als je boven de 18 bent met een AM-rijbewijs en je haalt je B-rijbewijs dan is het weer zeven jaar. Kortom, er is geen touw aan vast te knopen, zelfs niet voor het OM en de politie. Zij pleiten dan ook voor een vaste beginnerstermijn. Vandaar dat ik een amendement heb ingediend om de meest gebruikte termijn van vijf jaar te hanteren, voor alle type rijbewijzen en leeftijden. Na vijf jaar kun je ook niet echt meer spreken over een beginnend bestuurder, lijkt ons. Maar als andere fracties toch liever een standaardtermijn van zeven jaar willen hanteren, is dat wat ons betreft ook bespreekbaar. Het gaat ons erom dat er een einde komt aan die wirwar aan beginnerstermijnen, waardoor het voor het OM, de politie en zeker de bestuurder zelf niet meer te volgen is. Ik hoor graag hoe de minister hierover denkt.

Voorzitter, afrondend. Vanwege het gebrek aan de benodigde gegevens en een deugdelijke evaluatie kunnen wij eigenlijk geen uitspraak doen over dit wetsvoorstel. Mijn boerenverstand zegt mij dat het geen kwaad kan om 17-jarigen onder begeleiding rijervaring op te laten doen. Echter, de hoge ongevalsbetrokkenheid onder jonge bestuurders baart de PVV grote zorgen. Ik hoop dat de minister en de Kamer onze maatregelen kunnen steunen om dit aan te pakken. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Van Helvert namens het CDA.



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

Voorzitter, dank u wel. Allereerst feliciteer ik collega Jetten hartelijk namens de CDA-fractie en zeker ook namens mijzelf. Ik denk dat hij echt een grote aanwinst is voor de Tweede Kamer. Dit is niet alleen zo omdat hij is geboren in Veghel en hij is opgegroeid in Uden, al is het fantastisch dat de Kamer ook weer wordt gevuld met leden uit dit soort prachtige oorden. Maar hij is zeker ook een aanwinst omdat hij in zijn maidenspeech blij geeft van het feit dat hij zorgdraagt voor zijn woonplaats en alle mensen die daar wonen, ook als daar iets misgaat. Dat waarderen wij zeer. En wij zien dat de heer Jetten het belangrijk vindt dat mensen in hun woonplaats zichzelf kunnen zijn, ongeacht religie of afkomst. Hij geeft daarmee ook aan dat een religie daarin een belangrijke rol kan spelen. Dat vind ik prettig. Dat is heel goed en dat waarderen we zeer. Meneer Jetten, welkom in de Tweede Kamer. Ik vind het fijn om u welkom te heten, voor zover het aan mij is om dit te doen.

Nu over de wet. In hoofdlijnen kan het CDA daarmee instemmen. We kunnen beginnen met de opmerking dat we vooral positieve effecten daarvan zien. Toch zijn er wel enkele aspecten waar wij vooral de minister aandacht voor vragen. In de adviezen van de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) lees ik dat het toch nodig zal zijn om in de eerste periode van zelfstandig rijden blootstelling aan de gevaarlijkste verkeerssituaties te

beperken. Volgens de SWOV kan dit door bijvoorbeeld beschermende maatregelen toe te passen, zoals bijvoorbeeld een totaalverbod op het gebruik van alcohol en drugs, het niet vervoeren van passagiers en een verbod op het rijden in nachten in het weekend omdat juist dan in die groep veel ongelukken gebeuren.

Naarmate de rijervaring toeneemt, kunnen deze maatregelen stuk voor stuk opgeheven worden. Op deze manier wordt het een rijbewijs waarmee de bestuurder getrapt toegang krijgt tot complexere en gevaarlijke verkeerssituaties.

Eerder vroegen wij de minister wat zij hiervan vindt, maar wij kregen het idee dat de minister in de nota naar aanleiding van het verslag vaardig om deze vragen heen slalomt. Zo is volgens de minister de vraag of het stellen van extra beperkende regels aan deze specifieke groep de risico's verkleint, terwijl daarvan wel een negatieve prikkel op het deelnemen aan het begeleid rijden kan uitgaan. Gesteld wordt dat we het de jongeren niet te moeilijk moeten maken, want anders gaat niemand meer ervaring opdoen met begeleid rijden. Daarmee trek je het een beetje in het uiterste.

De minister zegt dat het van belang is dat jongeren juist in normale omstandigheden met begeleid rijden ervaring opdoen. De vraag is wat normale omstandigheden zijn. Volgens het CDA is er bijvoorbeeld in het geval van alcoholgebruik terwijl je nog maar net geslaagd bent, zeker geen sprake van normale omstandigheden.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik stel een vraag aan mijn collega van het CDA. De PVV is er ook niet voor om continu beperkingen op te leggen, maar is mijn collega het met mij eens dat het bij de ongevallenregistratie beter moet worden georganiseerd? Zou het niet beter zijn als veel meer feiten en kennis bij die ongevallenregistratie werden vastgelegd om heel effectieve maatregelen te kunnen treffen?

De heer Van Helvert (CDA):

Absoluut. Zeer zeker. Daar hebben wij natuurlijk ook, voor de verkiezingen, echt voor gepleit. Ook D66, mevrouw Belhaj heeft daar echt regelmatig moties voor ingediend — ik zou haar tekortdoen als ik niet zei dat zij dit heeft gedaan — en wij hebben die gesteund. In die zin ben ik het helemaal eens met de PVV. Wij staan daar helemaal achter. Kennis opdoen is één. Daarmee kun je er wat aan doen. Knowledge is victory: ook de Romeinen verzamelden vroeger alle kennis en daarom is het Romeinse Rijk zo lang in stand gebleven. Dus, helemaal mee eens.

Los daarvan — ik wilde net dit stuk afmaken en dan ga ik door met mijn betoog — stel ik de vraag aan de minister waarom de suggesties van de SWOV, zoals die van het opleggen van een totaalalcoholverbod, niet wenselijk zijn. Misschien kan de minister concreet op die vraag antwoorden.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Van Helvert (CDA):

Voorzitter, met die laatste zin — in antwoord op de interruptie — vervolgde ik mijn betoog. De proeven daaromtrent die in Nederland lopen, zijn nog niet afgerond. Pas op 1 november aanstaande wordt de proef 2toDrive afgesloten. Waarom wacht de minister de resultaten en aanbevelingen niet heel even af? Waarom is er zo'n haast? Die vraag is natuurlijk een beetje dubbel, want als het gaat om de verkeersveiligheid, dan hebben we altijd haast en dan moet het allemaal zo snel mogelijk. Maar we weten dat die proef op 1 november wordt afgerond. Zou het dan toch niet handig zijn om die nog mee te nemen of zijn er bij de minister al voorlopige uitslagen bekend waarvan zij zegt: dat weten we al en dat nemen we daarin mee?

Tot slot heb ik nog een vraag over het effect van deze maatregelen. Om een goed beeld te krijgen van de verkeersveiligheidseffecten zou ook gekeken moeten worden naar de werkelijk geregistreerde ongevallen en overtredingen, waarmee ik ook de vraag van de heer Van Aalst van de PVV nog eens beantwoord. Voor overtredingen kan dat niet omdat bekeuringen vooral op kenteken worden gegeven en dus niet aan personen kunnen worden toegewezen. Voor ongevallen is een dergelijk beeld in principe wel te geven, maar wij horen dat het spaak loopt, onder andere op privacyoverwegingen en dat soort zaken. Klopt dat of wringt de schoen elders? Zowel de normale omstandigheden van de beginner als de privacyoverwegingen zijn natuurlijk heel belangrijk, maar het gaat er uiteindelijk om dat we zo min mogelijk ongevallen willen hebben. Daar moet af en toe nu eenmaal iets voor wijken. Is de minister bereid om die gegevens wel boven water te krijgen en om het eindrapport daaromtrent met de Kamer te delen?

Dank u wel, mijnheer de voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we aan het eind van de eerste termijn van de zijde van de Kamer gekomen. De minister heeft gevraagd om een korte schorsing.

De vergadering wordt van 10.40 uur tot 10.55 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de minister voor haar beantwoording in eerste termijn.

□

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dank u wel, mijnheer de voorzitter. Allereerst wil ik de heer Jetten feliciteren met zijn maidenspeech. Ondanks het feit dat zijn maidenspeech hier was, hebben wij al enkele debatten mogen voeren in algemeen overleggen. Ik denk dat hij een welkome aanwinst is voor deze Tweede Kamer.

Voorzitter. Vandaag staat op de agenda de aanpassing van de Wegenverkeerswet in verband met het 2toDrive-experiment. Het is heel belangrijk dat wij daar op dit moment over spreken, want het begon als een experiment en ik wil het nu wettelijk vormgeven omdat ik denk dat het een heel goed initiatief is dat de verkeersveiligheid kan verbeteren. De Kamerleden die hun inbreng hebben geleverd, geven

ook aan dat zij er voorstander van zijn, maar hebben nog wel een aantal specifieke vragen.

Ik begin even andersom, namelijk met een van de laatste vragen van de heer Van Helvert: waarom zou je niet wachten met de vaststelling van deze wetgeving totdat je helemaal klaar bent met de evaluaties? Dat zou dan november zijn, wanneer de laatste onderzoeken gedaan worden. De reden is dat het experiment 2toDrive op 1 november 2011 gestart is en zes jaar duurt. Dat is vanuit de Wegenverkeerswet ook de maximale duur die gesteld kan worden aan een experiment. Als je jongeren de mogelijkheid wilt geven om hun rijbewijs eerder te halen maar je deze wetsaanpassing niet zou realiseren, zou er een gat ontstaan waardoor 17-jarigen niet kunnen gaan deelnemen voor een bepaalde periode. Dat is de reden waarom we hebben gezegd dat we nu de wet willen aanpassen, zodat dit gat niet ontstaat en we uiteindelijk de jongeren de mogelijkheid kunnen bieden om eerder hun rijbewijs te halen. Waarom geloven we dat dit nu al kan? We hebben gezien dat er heel veel positieve effecten optreden bij de jongeren die deelnemen aan dit experiment. Ik kom zo nog wel op de statistische representativiteit van de onderzoeken.

Een van de punten waar de meeste vragen over gesteld zijn, is waarom de beginnersduur van 2toDrive wordt aangepast naar vijf jaar en waarom we niet meteen alle termijnen aanpassen, wat de strekking is van het amendement van de PVV. Er zijn twee redenen. De ene is dat we voor de aanpassing van 2toDrive naar vijf jaar kiezen omdat we zien dat een aantal deelnemers aan 2toDrive die zo rond de 17,5 jaar zijn, wachten tot zij 18 jaar zijn. Zij doen dat omdat zij kunnen meedoen in de vijfjaarstermijn als zij een halfjaar wachten. Als zij net daarvoor hun rijbewijs halen, vallen zij onder de zevenjaarstermijn. Voor hen kan het gunstig zijn om te wachten. Dat vinden wij weer ongunstig, want wij willen natuurlijk dat zo veel mogelijk jongeren juist met begeleid rijden gaan beginnen en dus deelnemen aan het experiment. Zij kunnen zelf na het behalen van hun examen bepalen wanneer zij het rijbewijs aanvragen. Wij zien dat 12% van de 2toDrive-deelnemers wacht met het aanvragen van het rijbewijs tot zij 18 jaar zijn. Dat is toch best een hoog percentage. Ik denk dat ze dat doen omdat ze vervolgens onder de vijfjaarstermijn vallen in plaats van onder de zevenjaarstermijn. Wanneer een 2toDriver voor zijn 18de verjaardag het rijbewijs haalt en aanvraagt, valt hij in de huidige regelgeving onder de termijn van zeven jaar. Na zijn 18de valt hij in één keer onder de vijfjaarstermijn. Ik wil ze niet langer benadelen. Dat is voor mij de reden om hier de termijn naar vijf jaar aan te passen.

Vervolgens is de vraag — die snap ik ook wel — waarom we dat dan niet voor alle groepen doen, zodat het eenduidig is, ook in de handhaving. Ik ben er vanwege de verkeersveiligheid geen voorstander van om dat ook voor de brom- en snorfietsbestuurders te doen. Dat is dan eigenlijk de enige groep waar dat niet voor geldt. De reden is dat zij nog eerder beginnen met het behalen van hun snorfietsrijbewijs, namelijk vaak op hun 16de. Dat zou betekenen dat, als je voor hen ook de vijfjaarstermijn zou toepassen, die groep jongeren op hun 21ste al niet meer onder de beginnersregeling valt. Juist voor die doelgroep is het heel belangrijk om daar extra lang op toe te zien vanwege bravoure, onveilig rijden en nog niet altijd het juiste inschattingsvermogen hebben. Dus zowel de leeftijd maar ook het voertuig — op een bromfiets of een snorfiets ben je ook veel kwetsbaarder — leiden er voor mij toe dat ik die groep

graag onder 17 jaar wil houden. Ik vind ervaring met een AM-rijbewijs ook echt anders dan ervaring met een B-rijbewijs. Daarom wil ik het amendement van de PVV inhoudelijk ontraden, hoewel ik snap waarom zij dat qua systematiek voorstelden.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb nog wel even een reactie richting de minister en wat vragen. De vraag die er ook bij kwam, is: hoe zit het nu met de handhaving? Volgens mij zou dit ook een probleem oplossen voor de handhaving. Ik hoor de minister ook stellen dat zij denkt dat mensen hun rijbewijs niet aanvragen, maar wachten tot zij 18 zijn en dat niet op hun 17e doen. Kan zij mij dat uitleggen of in ieder geval laten zien waaruit dat blijkt? Volgens mij hebben wij net al geconstateerd dat het onderzoek dat ten grondslag ligt aan het begeleid rijden, te wensen overlaat. Wat betreft de discussie om mensen te ontmoedigen met die vijf jaar of met zeven jaar en daar het verschil te maken: volgens mij hebben wij net ook geconstateerd dat het begeleid rijden juist wel een succes is. Ik ben nog niet overtuigd waarom wij niet gewoon naar één termijn zouden gaan om het gewoon voor iedereen makkelijker te maken.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nou, voorzitter, voor reguliere rijbewijshalers vanaf hun 18e geldt vijf jaar. Je kunt het niet voor de een op zeven jaar krijgen; je kunt het hoogstens allemaal naar een termijn van vijf jaar krijgen. Dat is een. Twee is: waarom denkt u dat zij daarop wachten? Dat is omdat uit een SWOV-onderzoek blijkt dat 12% van de 2toDrive-deelnemers wacht met het aanvragen van het rijbewijs tot zij 18 jaar zijn geworden. Dit betekent dat zij een halfjaar tot enkele maanden wachten, omdat zij weten dat zij daarna in een andere beginnersregeling gaan vallen. Dat willen wij niet, wij willen eigenlijk veel liever dat zij begeleid gaan rijden. Dat is de reden waarom wij denken dat wij dat gelijk moeten trekken. Zij zijn natuurlijk vaak ook iets ouder dan de bromfietser. Dat is de reden waarom ik denk dat dat ook kan. Dat is een van de redenen.

Een andere reden kan zijn dat zij geen zin hebben in de inspanning of de kosten van de begeleiderspassen, want dat is natuurlijk ook verplicht. Ze zijn misschien net voor hun 18e jaar geslaagd door een late start of een tegenvallend opleidingstraject. Er kunnen verschillende varianten zijn. Ik wil in ieder geval de 17-jarigen niet langer benadelen ten opzichte van de 18-jarigen als het gaat om de beginners-termijn, omdat ik denk dat daardoor meer mensen zullen deelnemen aan 2toDrive-begeleid rijden.

De handhaving, zegt de heer Van Aalst, hoe zit het daar dan mee?

De voorzitter:

Op dit punt nog een interruptie van de heer Jetten?

De heer Jetten (D66):

Ja, voorzitter, toch even op dat punt doorgaan, want de minister zegt een paar keer: "ik denk". Het lijkt mij toch wel interessant om een aantal van die zaken dan beter te onderzoeken, want stel nou dat 17-jarigen beginnen met 2toDrive omdat het gewoon leuk is om op je 17e met

autorijlessen te starten, maar dat mensen eigenlijk helemaal geen begeleider hebben en dat dat de reden is dat zij wachten tot hun 18e jaar. Daarmee vervalt dan ook de hele filosofie achter 2toDrive, omdat juist het rijden met een begeleider ertoe leidt dat iemand meer ervaring heeft en vanaf zijn 18e zonder begeleiding de weg op kan. Ziet de minister mogelijkheden om dat toch nog verder te onderzoeken als wij dit nu definitief invoeren, zodat wij de komende jaren daar de vinger aan de pols houden?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Wij zullen zeker ook de vinger aan de pols houden. Kijk, als je geen begeleider hebt, kun je de voordelen van het begeleid rijden ook niet gaan ervaren. Ik kan me voorstellen dat je dan dus eigenlijk gedwongen tot je 18e moet wachten, want in principe geldt voor de meeste jongeren dat je niet mee hoeft te doen aan begeleid rijden. Je kunt ook gewoon tot je 18e wachten en dan je rijbewijs gaan halen. Heel veel jongeren willen juist graag eerder beginnen. Wij vinden het vanuit verkeersveiligheidsaspect een belangrijke ontwikkeling, want wij weten allemaal dat als je je rijbewijs hebt gehaald en je hebt al die lessen gehad en je zit vervolgens de eerste keer alleen in de auto, dat toch reuze spannend is en dat zeker het eerste jaar de meeste ongevallen worden gemaakt. Door jongens vaak doordat zij veel bravoure hebben als zij gaan rijden, door meisjes doordat zij wat zenuwachtiger zijn. Helaas zijn de ervaringen die wij hier hebben, nog weinig genderneutraal. Maar begeleid rijden helpt gewoon om samen met een ander het verkeer in te schatten, de zenuwachtigheid kwijt te raken en noem maar op. Wij vinden dit dus een heel belangrijk programma voor jongeren. We willen er alles aan doen om ervoor te zorgen dat ze daar vroegtijdig instappen. We kunnen er niks aan doen als iemand geen begeleider heeft; wij gaan die niet voor ze regelen. Maar denken ze "hé, als ik een paar maanden wacht, dan kan ik in één keer terechtkomen in een ander regime en dan hoef ik nog maar vijf jaar mee te doen aan de beginnerstermijn", en is dat de reden waarom ze niet meedoen, dan zou dat vervelend zijn. De SWOV heeft dit onderzocht. Zij zegt dat het niet duidelijk is waarom met aanvragen wordt gewacht. Daarvoor zijn verschillende redenen mogelijk. Ik heb ze allemaal genoemd. Ik ben zeker bereid om dit in de toekomst verder te monitoren.

De PVV vroeg naar de handhaving. Mevrouw Visser en de heer Jetten hebben daar overigens ook naar gevraagd. OM en politie hebben zich in eerste instantie afgevraagd of dit allemaal wel goed handhaafbaar is en gezegd dat ze natuurlijk wel snel moeten kunnen zien waar ze aan toe zijn. Een deel van de opmerkingen van het OM en de politie heeft tot aanpassingen geleid. Na de adviezen van het OM en de politie hebben we opnieuw overleg gehad. In dat overleg is de reactie van beide, het OM en de politie, besproken. Zij hebben aangegeven dat dit voorstel naar hun inschatting niet tot handhavingproblemen zal leiden, ook niet specifiek ten aanzien van de beginnerstermijn. Zij hebben dat dus zelf aangegeven.

De heer Van Aalst (PVV):

Dat laatste antwoord is natuurlijk mooi: het leidt niet per direct tot handhavingproblemen. Maar zij geven wel heel duidelijk aan dat het zal helpen als één termijn wordt gehanteerd. Waarom kiest de minister er dan toch voor om dat niet te doen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Er ontstaat dan een termijn voor degenen die een rijbewijs hebben en een uitzonderingspositie voor de bromfietser en de snorfietser. Als je moet handhaven, lijkt mij het verschil tussen een auto en een bromfietser en een snorfietser redelijk makkelijk te overzien.

De voorzitter:

De minister vervolgt.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Er zijn een aantal andere vragen gesteld. Ik kijk even of ik ze een beetje in samenhang bespreek. Laat ik eerst gaan naar de statistische onderbouwing van het onderzoek. Daar vroeg de PVV ook naar.

De voorzitter:

Op dit punt eerst nog een interruptie van mevrouw Visser.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik wil toch nog even doorvragen. Ik ga toch even terug naar het begin. Een aantal jaren geleden hebben wij een beginnerstermijn ingevoerd, juist vanwege de risico's bij jonge bestuurders. De minister geeft zelf aan dat in het SWOV-onderzoek een aantal uitspraken worden gedaan, maar het SWOV-onderzoek zegt ook dat geen eensluitende conclusies kunnen worden getrokken rondom de verkeersveiligheid, terwijl de verkeersveiligheid een van de redenen was om de beginnerstermijn in te voeren. Kan de minister daarop ingaan en daarbij een relatie leggen met de aanpassing van de beginnerstermijn? In het kader van het schriftelijk overleg hebben wij vragen gesteld over het OM en de politie. In die stukken werd nog gesteld dat er allerlei overleggen plaatsvonden. Ook wordt gezegd dat nog niet duidelijk is wat de kosten zijn. Kan de minister daar iets meer inzicht in geven?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Mevrouw Visser vraagt mij eigenlijk of het nou duidelijk is dat het ook echt meer verkeersveiligheid oplevert. Dit hangt ook samen met de vraag naar de statistische significantie die de PVV heeft gesteld. Ik ga even door met het beantwoorden van die vraag, want dan kom ik daar vanzelf op. De SWOV heeft een vragenlijst gestuurd naar bijna 100.000 jongeren tussen de 18,5 en 20 jaar die ten minste zes maanden hun rijbewijs hebben. Er is een respons van 30%; dat vind ik echt een heel hoge respons voor zo'n onderzoek. Uit die hoge respons blijkt dat het ongevalsrisico 26% lager is. Er wordt gezegd dat dit niet statistisch significant is omdat dit effect optreedt binnen de groep jongeren die de vragenlijst heeft ingevuld. Het is dan natuurlijk niet zeker dat dit effect ook optreedt binnen de groep jongeren die de vragenlijst niet heeft ingevuld. Je kunt niet iedereen dwingen om mee te doen. Dit is dus het best haalbare dat er op dat moment is. Dat heb ik ook aangegeven in de brief aan de Kamer en het persbericht. Ik heb het zelf opgeschreven. Er is helaas geen wetenschappelijke methode die beter kan werken dan die vragenlijst. Al eerder is gezegd dat de feitelijke ongevalsdata vanuit privacyoverwegingen niet kunnen worden gekoppeld aan de gegevens van 2toDrive. Dus je kunt wel aan ongevallenregistratie doen en op basis daar-

van zien welke groepen ongevallen veroorzaken, maar je kunt dat niet koppelen aan de namen en de personen uit een specifiek programma.

We zien in de groep die dit heeft ingevuld 26% minder ongevalsrisico. Dat zien we ook in alle buitenlandse onderzoeken. De Duitsers doen dit al een tijd langer, ook met een zeer positieve uitwerking. Maar tegelijk blijven we altijd netjes zeggen dat dat niet statistisch aantoonbaar is en dat het in dat opzicht lastig en eigenlijk onmogelijk is om daarvoor een betere optie te verzinnen.

De voorzitter:

Bent u aan het eind van de beantwoording op dit punt?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Mevrouw Visser vroeg of dit aantoonbaar beter is voor de verkeersveiligheid, op basis van de informatie die wij kunnen krijgen en op basis van de ervaringen in het buitenland.

Zij vroeg ook nog naar het OM en de politie. Er is geen discussie over de kosten. De politie neemt het verbeteren van de handhaving mee als een kleine aanpassing in haar ICT-systeem binnen de reguliere ICT-updates, dus ook dat is nu uit de lucht.

De voorzitter:

Dan kom ik voor een interruptie bij de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik kom even terug op het punt van de ongevallenregistratie. Wij hadden gevraagd of wij extra kenmerken kunnen toevoegen. Verkeersveiligheid is wat ons betreft zo belangrijk. Wij vragen niet om namen. Sterker nog, begeleid rijden is juist ingevoerd om het aantal verkeersslachtoffers in die categorie terug te brengen. Dan lijkt het ons juist heel belangrijk dat wij gelijk vaststellen of dat jongeren zijn met gedragsproblemen of met een strafblad, of mensen met een bepaalde nationaliteit. Dat heeft toch niets met privacy te maken? Dat is toch iets wat wij juist in beeld moeten hebben om de juiste maatregelen te kunnen nemen, zodat de goeden niet lijden onder de kwaden?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat antwoord kwam er ook nog aan. De heer Van Aalst zei – dat is ook een bredere wens in de Kamer – dat het verbeteren van de verkeersregistratie noodzakelijk is. Dat ben ik helemaal met hem eens. Dat is een discussie die wij al jaren voeren en waarin wij iedere keer weer een stukje beter worden maar waarbij er wat mij betreft nog steeds heel veel winst te behalen is. Ik heb al toegezegd de Kamer een brief te sturen over de verbeteringen die in gang zijn gezet om die registratie verder te verfijnen. Die brief kunt u binnenkort verwachten. Op grond daarvan zal, afhankelijk van hoe lang wij nog zitten, ik of mijn opvolger met u bespreken wat de registratie kan betekenen voor maatregelen ten bate van de verkeersveiligheid.

Waarom is het soms complex in het kader van de privacy, maar ook in het kader van de ongevallenregistratie? U moet zich voorstellen wanneer zich een ongeval voordoet dat

mensen vooral gericht zijn op het helpen van de slachtoffers en dat zij niet op dat moment in hun telefoon gaan kijken of zij zaten te appen. Als zij nog leven, kun je bekijken of er alcohol gebruikt is, maar als ze zijn overleden, wordt eigenlijk bijna nooit alsnog het lichaam onderzocht om te zien of er alcohol is gebruikt. Daar zitten barrières in waarbij wij gaan kijken wat je wel en niet kunt doen. De privacyreggeving laat ons bijvoorbeeld wel zien hoeveel mensen op basis van drank- en drugsgebruik zijn opgepakt of wat er aan onveilige fysieke situaties is geweest waardoor ongevallen hebben plaatsgevonden, maar daaraan zijn inderdaad niet de namen gekoppeld van de mensen om wie het ging, wat hun achtergrond is en of ze een strafblad hadden, enzovoorts. Maar wij zullen zoals ik al eerder heb toegezegd alles wat kan en wat wij willen doen en verbeteren aan uw Kamer toesturen, ik denk over een paar weken. Dan kunnen wij er verder over debatteren of dat verregaand genoeg is, of dat er nog meer mogelijkheden zijn op dat vlak.

De voorzitter:

De minister vervolgt haar betoog. Ik stel voor dat wij haar dat laten afronden. Wij zijn met interrupties iedere keer in staat om net de volgende vraag alvast te stellen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat komt natuurlijk doordat iedereen nieuwsgierig is naar hoe het allemaal gaat aflopen. Ik zal proberen het nog wat sneller te doen.

Mevrouw Visser vraagt zich af of er voldoende data worden verzameld om over vijf jaar te kunnen evalueren. Monitoren en evalueren moeten we gewoon blijven doen. Dat gebeurt ook, alleen met de beperking van de privacyreggeving. Laten we als we die brief aan u sturen, zorgen dat we ook precies laten zien wat we dan verder nog aan informatie verzamelen.

Mevrouw Visser maakt zich zorgen over het beginnersrijbewijs. Die discussie hebben we al eerder gevoerd. Zij vraagt zich terecht af hoe het nu kan dat er uiteindelijk maar drie beginnersrijbewijzen zijn ingetrokken. Mijn collega van V en J en ikzelf hebben de Kamer in een brief aangegeven dat het beginnersrijbewijs niet altijd goed werkt en dat dit komt door problemen in de uitvoering maar ook door de vormgeving van de regeling. Daarom wordt nu een verbeterplan opgesteld. Ten aanzien van de uitvoering wordt de beginnersregeling door het WODC geëvalueerd en zal wanneer de verbetermogelijkheden er zijn, worden aangegeven aan de Kamer wat we gaan doen om dat verder te verbeteren.

Mevrouw Visser heeft ook gevraagd naar het invoeren van de begeleiderspas bij overtreding door de begeleider. Volgens mij moet je onderscheid maken tussen het inleveren van de begeleiderspas en het kunnen straffen van de begeleider. Als je een begeleider uitzoekt, moet het iemand zijn van onbesproken gedrag en moet die boven de 27 jaar zijn, al zoveel jaar een rijbewijs hebben en nog nooit opgepakt zijn voor extreem drank- of drugsgebruik in de auto of andersoortige overtredingen. Nu gaat het eigenlijk om de vraag wat er gebeurt als die persoon daarna zoiets gaat doen. Als hij bijvoorbeeld moet blazen en dan gepakt wordt omdat hij te veel op heeft, valt dat niet onder die heel

zware overtredingen maar als hij bijvoorbeeld gepakt wordt voor zodanig ernstige overtredingen dat zijn rijbewijs wordt ingevorderd, dan heeft dat wel effect voor het begeleid rijden. Hoe komt dat nou? Want het klinkt natuurlijk heel raar: als iemand eerst van onbesproken gedrag moet zijn en hij dat daarna niet meer is, waarom zou je zijn naam dan niet van de begeleiderspas af halen? Dat heeft er eigenlijk mee te maken dat je dan de jongere straft en niet degene die de overtreding heeft begaan. Een jongere kan op een pas altijd één tot vijf verschillende begeleiders zetten. Als die jongere slim is, zet hij meerdere begeleiders op die pas, zodat wanneer de begeleider die hij heeft een overtreding begaat, hij er geen gebruik meer van maakt. Als je de begeleiderspas ongeldig zou verklaren, betekent het dat de jongere pas weer onder begeleiding kan rijden als hij een nieuwe pas heeft aangevraagd, betaald en ontvangen. In de tussenliggende periode mag hij dan niet rijden. Dat is disproportioneel ten opzichte van de jongere, terwijl je eigenlijk wilt dat die jongere gewoon door kan gaan en dan niet meer gebruikmaakt van die begeleider.

Hoe kun je die begeleider, als die wel op de pas staat, aanhouden of tegenhouden? Als hij bijvoorbeeld geen rijbewijs meer heeft en hij staande wordt gehouden door de politie terwijl hij de jongere wel begeleidt, dan is hij strafbaar. Hij mag niet begeleid rijden als hij zelf geen rijbewijs meer heeft. Dus dat is daarmee geregeld.

De heer Jetten vraagt hoe we het appen achter het stuur gaan aanpakken. Ik heb onlangs met heel veel maatschappelijke partijen gekeken of we een convenant kunnen ondertekenen waarbij de partijen zich ook sterk zullen maken om maatregelen te nemen. Dat doen we ook met de industrie. We zijn ook aan het kijken of we bijvoorbeeld voor fietsers een verbod kunnen regelen. Vorige week donderdag was ik in Frankfurt bij de IAA, waar allerlei nieuwe autotechnieken werden gepresenteerd. Als je dan ziet wat er allemaal kan op de schermpjes naast je — je kunt schrijven en je kunt van alles en nog wat zien — maak ik me eigenlijk heel grote zorgen over wat er allemaal in zo'n auto kan en waardoor je afgeleid kan worden. Tegelijkertijd zie je ook daar nieuwe uitvindingen waardoor je de eyemovement van de rijder kunt volgen en op basis daarvan ook signalen kunt geven als die rijder niet meer gefocust en geconcentreerd is. Ik denk aan het stuur dat een signaal geeft, geluiden tot en met het stilzetten van de auto of zelfs het helemaal meebewegen van navigatiesystemen met iemands eyemovement. Je ziet aan de ene kant dat er nieuwe technische oplossingen komen. Aan de andere kant ben ik ten aanzien van de fietsers bezig om het appen achter het stuur te verbieden en ben ik ook aan het kijken wat we met de auto's kunnen doen waarbij we in de tussentijd zien wat we met het verbod kunnen handhaven.

De heer Jetten vraagt ook naar de verkeersveiligheid bij de ouderen. Ik ben voortdurend bezig met de ouderen, want die hebben natuurlijk veel verkeersveiligheidsproblemen. Zij hebben vooral te maken met problemen op de fiets en met eenzijdige ongevallen — daar zijn we dus heel sterk mee bezig — maar zij hebben ook als deelnemer aan het verkeer problemen met de verkeersveiligheid. Het overnemen van bepaalde rijtaken door de auto's, zoals het op tijd remmen, kan daarvoor natuurlijk oplossingen bieden, en ook het inparkeren wordt steeds gemakkelijker. In het nieuwe strategische plan dat in 2018 zal worden gepresenteerd, wordt ingegaan op de manier waarop de andere

wegbeheerders en ik daar de komende tien jaar een extra impuls aan zullen geven.

Tot slot vroeg de heer Van Helvert waarom we geen getrappt rijbewijs invoeren, zoals in andere landen wel gebeurt. Dat komt omdat we in Nederland hebben gekozen voor een beginnersregeling en voor strengere alcohollicenties voor jongeren. Volgens mij was dat ooit een verzoek van mevrouw Visser om die strengere alcohollicenties te hantieren. Ik zie geen reden om dan alsnog weer op een heel ander systeem over te stappen. Deze discussie zullen we dit jaar overigens ook in Europees verband voeren bij de evaluatie van de Derde Rijbewijsrichtlijn. Dan zullen we zien wat de lidstaten inbrengen en of we daar alsnog verandering in gaan aanbrengen.

Voorzitter. Dat was mijn reactie op de vragen die vandaag gesteld zijn.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is nog een interruptie van mevrouw Visser.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik heb even gewacht tot de beantwoording door de minister afgerond was. Ik heb nog twee vragen naar aanleiding van haar beantwoording. De minister geeft zelf aan dat het WODC juist naar aanleiding van de constatering over het beginnersrijbewijs is gevraagd om te onderzoeken hoe het beginnersrijbewijs daadwerkelijk verbeterd kan worden. De vraag is hoe dat zich verhoudt tot het 2toDrive-experiment dat nu gewoon wettelijk wordt ingevoerd. Dat hangt daarmee samen. Je mag alleen eerder je rijbewijs halen, maar vervolgens geldt gewoon het beginnersrijbewijs. Hoe hangt dat met elkaar samen? Kan de minister daarop ingaan?

En dan toch de begeleiderspas. Ik heb ook gevraagd wanneer de begeleider daadwerkelijk strafbaar is. We hebben daar in het schriftelijk overleg al meerdere malen vragen over gesteld, maar we hebben daar geen helder antwoord op gekregen. De minister geeft nu zelf aan dat het bij alcohol weer net niet geldt. Ik neem toch aan dat van iemand met 1,3 promille gewoon het rijbewijs wordt ingetrokken en dat die persoon daarmee geen begeleider meer mag zijn. Kan de minister daar ook nog een nader antwoord op geven?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Als van iemand het rijbewijs wordt ingetrokken wegens excessief drankgebruik, mag die persoon inderdaad geen begeleider zijn en is die ook strafbaar als hij of zij dat doet. Ik noemde het voorbeeld van de kleine overtreding die weleens voorkomt en waarbij het rijbewijs niet wordt ingetrokken, maar die natuurlijk wel vervelend is, omdat je van een begeleider eigenlijk gewoon geen onbetamelijk gedrag mag verwachten. Daarvoor wordt vervolgens niet de beginnerspas ingetrokken, omdat we dat dan onredelijk vinden voor de jongere. Maar als het echt gaat om excessief gedrag, dan wordt het rijbewijs ingetrokken en mag die persoon ook geen begeleider zijn. Dan is die persoon strafbaar als hij of zij dat wel doet.

De andere vraag ging over de samenhang tussen het beginnersrijbewijs en het 2toDrive-experiment. Het begin-

nersrijbewijs heeft te maken met het gedrag dat iemand vertoont. Je wilt eigenlijk dat jongeren een extra impuls krijgen om goed gedrag te vertonen. Daarom zit er in zo'n beginnersrijbewijs een soort strafmaatsysteem, waarbij er punten afgetrokken worden en beginners op basis daarvan uiteindelijk ook het rijbewijs kunnen verliezen. Dat is de strafkant. Het 2toDrive-experiment is eigenlijk de positieve kant. Kunnen we jongeren niet stimuleren om eerder te beginnen onder begeleiding, zodat ze ook positieve impulsen krijgen van het begeleid rijden en de kennis van iemand die ervaring heeft?

Die twee dingen bijten elkaar niet. Het gaat om het hanteren van het vijfjaarssysteem voor het 2toDrive-rijbewijs. We zien dat de 2toDrive-deelnemers allemaal ouder dan 17 jaar en veelal ook ouder dan 17,5 jaar zijn. Dan zitten ze dus heel dicht bij de 18-jarige, die vervolgens ook die beginnerstermijn van vijf jaar heeft. Voor beide groepen geldt dus dat ze vijf jaar ervaring opdoen. Ze zijn onderhevig aan dezelfde spelregels. Op het moment dat ze de fout ingaan, krijgen ze dezelfde puntenaftrek. De een begint er alleen iets eerder mee, onder begeleiding, terwijl de ander het in zijn eentje doet. Dat is dus de samenhang.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we gekomen aan het eind van de eerste termijn van de zijde van de regering.

Ik pols even of er behoefte is aan een tweede termijn. Dat is het geval. Dan geef ik als eerste het woord aan de heer Jetten.



De heer Jetten (D66):

Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording van de vragen in eerste termijn. Ik dank ook alle collega's voor de felicitaties. We hebben in de eerste maanden al erg prettig samengewerkt in deze Kamer.

In de eerste termijn was er brede steun voor het beter registreren van ongelukken en oorzaken van ongevallen. De Kamer heeft vorig jaar de motie-Belhaj aangenomen. Ik wil hier nogmaals benadrukken dat het echt belangrijk is dat we die motie goed uitvoeren. Veel partijen uit de branche geven namelijk nog steeds aan dat we nog onvoldoende registreren en daardoor ook onvoldoende goede nieuwe beleidskeuzes kunnen maken.

Ik wil kort stilstaan bij twee punten: de termijnen en de handhaving. Ten aanzien van de termijnen steun ik de minister naar aanleiding van haar beantwoording. Het leek mij in eerste instantie logisch om die termijnen zo veel mogelijk gelijk te trekken. Dat gaf de heer Van Aalst van de PVV ook aan. Maar ik ben het met de minister eens dat er wel degelijk verschil is tussen de jonge automobilist en de jonge scooter- of brommerrijder. Die laatste begint op veel jongere leeftijd als deelnemer aan het wegverkeer, maar – dat vind ik het belangrijkste punt – heeft ook een minder intensief lestraject dan we bij 2toDrive zien. Daarom lijkt het mij verstandig om voor automobilisten die termijnen gelijk te trekken, zoals de minister nu voorstelt, maar om toch voor brom- en snorfietsers een uitzondering te blijven maken. Ik zal het amendement van de PVV op stuk nr. 11 dan ook niet steunen.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb een vraag aan mijn collega. De minister gaf heel duidelijk aan dat het allemaal heel simpel te herkennen was in de handhaving. Als het zo simpel te herkennen is in de handhaving, waarom denkt u dan dat politie en het OM toch hebben aangegeven dat het een lastig punt is? Zij adviseren juist wel om één beginnerstermijn te hanteren. Dat zou u toch moeten aanspreken?

De heer Jetten (D66):

Ik ben het helemaal met u eens dat in de schriftelijke beantwoording niet helemaal duidelijk werd of het OM en de politie hier klaar voor zijn en of zij problemen zien. Ik heb de minister net horen antwoorden dat het OM en de politie hebben aangegeven dat zij de handhaving aankunnen en dat er ook een aantal ICT-uitdagingen zijn opgelost. Op dit punt heb ik er vertrouwen in dat het met de verschillende beginnerstermijnen moet kunnen.

De heer Van Aalst (PVV):

Heel kort, voorzitter. Als het zo makkelijk is en je het heel eenvoudig kunt herkennen, waarom was het dan een probleem voor politie en OM?

De heer Jetten (D66):

Die vraag moet de heer Van Aalst niet aan mij stellen. Dat weet ik ook niet, maar ik ben blij dat de minister ons meer helderheid heeft geboden.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Jetten (D66):

Tot slot kom ik op het interruptiedebatje tussen de minister en mevrouw Visser over het wel of niet afpakken van de begeleidersspas. Volgens mij gaat het niet zozeer om het afpakken van de begeleidersspas, maar om het voorkomen dat een begeleider die een overtreding heeft begaan, nog steeds als begeleider van de jonge automobilist kan optreden. De minister zei: ik wil jongeren niet straffen door de begeleidersspas af te pakken. Dat is prachtig, maar volgens mij straffen we die jongeren ook als we ze met een verkeerde begeleider in de auto zetten. Ik wil het toch nog scherper. Hoe gaan we ervoor zorgen dat begeleiders met een pas die overtredingen begaan, niet meer als begeleider kunnen optreden, en dan niet door die begeleidersspas af te pakken maar door andere maatregelen te treffen? Voor mij is het geen reden om deze wetswijziging tegen te houden, maar het lijkt mij wel belangrijk dat we daar bij de implementatie scherp op blijven.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Visser van de VVD.



Mevrouw **Visser** (VVD):

Voorzitter. Ik dank de minister voor het geven van een aantal heldere antwoorden. Ik sluit mij aan bij de opmerking van de heer Jetten over de handhaving door het Openbaar Ministerie en de politie. Dat was ook de reden waarom de heer Van Aalst aan de bel heeft getrokken met een amendement. Ik heb daar zelf in eerste termijn ook wat vragen over gesteld. Er staat letterlijk dat er nog een impactanalyse door de politie moet worden uitgevoerd en dat er nog een prioriteitstelling bij de politie dient plaats te vinden als het gaat om de aanpassing van software. De minister geeft heel helder aan dat het is gebeurd. Ik ga er dus van uit dat die impactanalyse heeft plaatsgevonden. Misschien kan de minister dat alsnog bevestigen. Het was goed geweest als de Kamer daar informatie over had ontvangen. Dat had wellicht een amendement van de heer Van Aalst geschied, maar daar kan hij zo antwoord op geven. Ik snap wat de minister zegt, juist omdat er zo veel jongeren zijn die net voor hun 18de alsnog dit traject ingaan, in ieder geval hun rijbewijs halen. Ik ben geneigd om dat te steunen omdat ook wij het belangrijk vinden dat jongeren onder begeleiding hun rijbewijs kunnen halen en daarna ook onder begeleiding kunnen blijven rijden. Ik blijf wel een beetje zitten met het feit dat er niet helemaal helderheid is over de verkeersveiligheid. De minister geeft duidelijk aan dat daarover data worden verzameld en dat men dat blijft doen. Hetzelfde geldt voor de verkeersongevallenregistratie. Aan het eind van het debat heb ik niet helemaal een bevredigend gevoel, al snap ik de context waarbinnen wij dit doen. Het is even roeien met de riemen die wij hebben.

Ik wil nog wel stilstaan bij de begeleiderspas. De minister geeft aan dat zij de jongeren dan straft, maar de begeleider heeft ook recht op een goede begeleider. Het is gek als de begeleider zich misdraagt, maar alsnog mag doorrijden. Ik heb het meermalen in schriftelijke overleggen aan de orde gesteld, maar ik heb er niet helemaal een helder antwoord op gekregen. Ik ben dus nog steeds op zoek naar wat wij kunnen doen als het gaat om de begeleider. Daarom dien ik er alsnog een motie over in. Misschien kan de minister daarop reageren. Dan kan ik de motie vervolgens wellicht aanhouden. De motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat 2toDrive jongeren de kans biedt om voor hun 18de verjaardag één jaar extra praktijkervaring te kunnen opdoen onder toezien van een begeleider en deze hierdoor een belangrijke voorbeeldfunctie heeft;

constaterende dat de eisen waar begeleiders aan moeten voldoen om begeleiding te mogen geven inmiddels zijn aangescherpt;

overwegende dat er ook na het afgeven van de begeleiderspas op moet kunnen worden toegezien dat begeleiders aan verkeersveiligheidseisen en -verplichtingen voldoen;

overwegende dat wanneer de begeleider onder invloed is, of zich schuldig maakt aan andere ernstige verkeersmisdra-

gingen, zijn begeleiderspas moet kunnen worden afgenomen;

verzoekt de regering wat de mogelijkheden zijn om, als een begeleider schuldig is bevonden aan een ernstig verkeerde-lic, zijn begeleiderspas te laten verliezen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Visser. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (34693).

De voorzitter:

U bent door uw tijd heen, mevrouw Visser.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ja. Nog een korte opmerking, voorzitter.

Recent is de drugswetgeving geïmplementeerd. Kan de minister al iets zeggen over de eerste resultaten daarvan, gelet op het feit dat wij het hier hebben over risico's? Wat is tot nu toe de stand van zaken qua handhaving?

De voorzitter:

Dank u wel.

Het woord is aan de heer Van Aalst namens de PVV.



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

Voorzitter. Ik heb de beantwoording van de minister gehoord. Dank daarvoor. Ik had eigenlijk gehoopt, gezien ook de schriftelijke inbreng van de verschillende fracties, dat ik mijn collega's wel had kunnen overtuigen van met name de aanpassing van de beginnerstermijnen.

Dan nog een vraag aan de minister. Het simpel herkennen van een en ander door OM en politie als het gaat om de handhaving lijkt ons bijzonder, vooral omdat OM en politie volgens mij aangeven dat het juist lastig is om te handhaven. Dat vinden wij ook logisch. Nogmaals, de standaard beginnerstermijn is vijf jaar. Als je onder de 18 bent, dan is de termijn voor je AM-rijbewijs zeven jaar, maar boven de 18 vijf jaar. Als je boven de 18 bent, je AM-rijbewijs hebt, en dan je B-rijbewijs haalt, dan is het weer zeven jaar. Dat is een fantastisch voorbeeld van hoe iedereen het spoor op een gegeven moment bijster is. Daarom pleiten wij nogmaals voor het invoeren van een algehele beginnerstermijn. Volgens mij voorkomen wij dan een hoop ellende richting de toekomst.

Dan kom ik nog kort terug op de ongevalscijfers en het onderzoek. Het verbaast ons dat de minister stelt dat een opkomst van 30% bij een onderzoek een keurige respons is. Wat ons betreft is het slechts 30%. Ik begrijp niet zo goed dat wij nu een wetsvoorstel moeten toetsen op slechts een respons van 30%. Hoe gaat de minister dat in het wetsvoorstel borgen? Kiezen wij er dan wel om iedereen die gebruik heeft gemaakt van begeleid rijden verplicht een enquête in

20 september 2017

te laten vullen, zodat er in ieder geval een beeld ontstaat over hoe succesvol dit daadwerkelijk is geweest? De PVV is niet overtuigd van wat er nu aan feiten en kennis is aan-geleverd.

De voorzitter:

Dank u wel. Er zijn in de tweede termijn van de zijde van de Kamer verder geen sprekers meer. Ik kijk even of de minister gelijk kan antwoorden. Dat is het geval. Dan is het woord aan de minister.



Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Dank aan de Kamerleden voor hun inbreng in tweede termijn. De heer Jetten wijst nog een keer op de brede steun voor een verbetering van de ongevallenregistratie. Ik heb al aangegeven dat er een brief volgt over wat we verder nog gaan doen. De discussie is niet zozeer dat het niet goed genoeg gedaan wordt. De discussie is meer wat je nog wel mag en wat je niet mag, wat je aan elkaar mag koppelen en wat niet, en wat prioriteit heeft op het moment dat er zich een ongeval voordoet. Die dingen strijden een beetje met elkaar. Het is niet meer zoals in het verleden dat er gewoon niet naar gekeken werd. De politie is ervan op de hoogte dat ze goed moeten kijken naar de oorzaken en dat ze daarover ook moeten verslagleggen.

Ik ben blij met het feit dat de heer Jetten steun verleent voor de termijn, maar hij heeft nog wel verdere vragen over de begeleiderspas en de duidelijkheid daarover. Hetzelfde geldt voor mevrouw Visser. Wat is nou precies de impact van wat een begeleider wel en niet mag? Het gaat inderdaad niet om de begeleiderspas, want de begeleiderspas is iets wat de rijder, dus de jongere, bezit en niet de oudere. Het gaat vooral om het gedrag van degene die begeleidt. Aan de voorkant moet je dus totaal gescreend worden. Bega je tijdens het begeleiden of op het moment dat je zelf rijdt, alsnog een overtreding, dan geldt het volgende. Tijdens het begeleiden zal de politie controleren of een begeleider voldoet aan de eisen die gelden voor de begeleider. Zo niet, dan krijgt de begeleider een proces-verbaal, maar de jongere ook, want die rijdt dan met een begeleider die niet aan de eisen voldoet. Tijdens het begeleiden mag bijvoorbeeld een begeleider niet onder invloed zijn. Dus de jongere kan niet optreden als de bob voor de begeleider; anders heeft hij immers helemaal niks aan de begeleider. De begeleider moet over een geldig B-rijbewijs beschikken. Dat mag dus niet zijn ingevorderd, ingehouden of ongeldig verklaard in het kader van een vorderingsprocedure of op grond van de recidiveregeling. Dat lijkt mij van belang om te weten.

Waarom zou je een begeleider die niet voldoet aan de eisen niet kunnen aanpakken via het rijbewijs? Omdat het complex is. De maatregelen met betrekking tot het rijbewijs zijn het gevolg van handelingen die een persoon als bestuurder van een rijbewijsplichtig motorrijtuig heeft verricht, bijvoorbeeld rijden onder invloed, een forse snelheidsovertreding of het veroorzaken van een ongeval. Zo kan je bijvoorbeeld ook onder de recidiveregeling alleen rijontzegging opleggen als een bestuurder van een motorrijtuig ernstige verkeersdelicten heeft begaan. Bij het begeleiden van een jongere handelt een begeleider niet als bestuurder en dat maakt het dus complex om het rijbewijs ook in te nemen als de begeleider bij de begeleiding een fout maakt. Het zijn dus

twee verschillende dingen: zijn eigen overtreding en zijn overtreding als begeleider.

Voor een begeleider die onder invloed begeleidt — ik noem dit als voorbeeld van een sanctie — geldt artikel 176, lid 4, van de Wegenverkeerswet. Op grond van dat artikel is de maximale sanctie een gevangenisstraf van ten hoogste drie maanden of een geldboete van de derde categorie. Dat is gelijk aan een bestuurder die rijdt onder invloed. Dat geldt dan weer wel voor de begeleider. Welke strafeis zal worden opgenomen in de strafvorderingsrichtlijn die hierna volgt, is nog niet duidelijk, maar ook dat zal waarschijnlijk vergelijkbaar zijn. Wat gebeurt er als de begeleider, gedurende de periode waarin hij als begeleider kan optreden, zelf als bestuurder wordt betrapt wegens rijden onder invloed? Dan geldt ook gewoon art. 130 van de Wegenverkeerswet en wordt hem een educatieve maatregel opgelegd en een geschiktheidsonderzoek. Als hij dat opgelegd heeft gekregen, mag hij ook niet meer optreden als begeleider. Doet hij dat wel, dan is hij strafbaar. Dat zal worden geregeld in een binnenkort aan uw Kamer aan te bieden ontwerp-AMvB inzake het reglement rijbewijs. Er zijn dus allerlei elementen om dat te doen.

Het antwoord op de vraag hoe het op dit moment staat met de drugshandhaving moet ik u schuldig blijven, mevrouw Visser. Die is natuurlijk recent gestart. Er is ook discussie over drugs- versus medicijngebruik. Ik kan vragen aan de minister van Justitie of daar al gegevens over zijn, maar volgens mij liggen er ook nog vragen van de Kamer waar op dit moment op gestudeerd wordt. Misschien komt die informatie dus daarmee. We zullen blijven doorgaan met het nader onderzoek naar de impact. Natuurlijk hoop je dat je in de loop der jaren wel meer effect kunt gaan zien op de verkeersveiligheid. Maar nogmaals, in het buitenland doen ze het al langere tijd en is ook gebleken dat het positief uitwerkt.

Mevrouw Visser heeft een motie ingediend om te onderzoeken hoe de begeleiderspas van de begeleider toch ingetrokken kan worden. Als de begeleider schuldig is bevonden aan een ernstig verkeersdelict, zoals ik net al heb uitgelegd, en zijn rijbewijs verliest, is hij geen begeleider meer. Alleen de pas is niet van de begeleider. Dat maakt het dus complex in de motie van mevrouw Visser. Eigenlijk zou je de motie moeten veranderen in de zin dat een naam van de pas afgestreept kan worden of iets dergelijks in plaats van dat de begeleiderspas wordt ingetrokken, want op de pas kunnen ook vier anderen staan, die wel goed zijn. Ik wil mevrouw Visser eigenlijk vragen om er nog eens naar te kijken. We zijn het namelijk met elkaar eens over het feit dat de begeleider gestraft moet kunnen worden en niet nog als begeleider moet kunnen optreden, maar dat is iets anders dan de begeleiderspas innemen want die is niet van de begeleider.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik denk dat we het inderdaad eens zijn en ik wil eigenlijk een suggestie doen. Ik trek de motie in, want de minister geeft aan dat ze bezig is met een ontwerpbesluit, waarin ook de strafbaarstelling en dergelijke worden geregeld, eigenlijk in de geest van deze motie. Als het, ook het debat van vandaag gehoord hebbende, wordt verwerkt in het ontwerpbesluit, dan kunnen we alsnog als Kamer beoordelen of er voldoende tegemoet wordt gekomen aan alles wat

we hier vandaag hebben gedaan. Ik trek bij dezen de motie in, voorzitter.

De voorzitter:

Aangezien de motie-Visser (34693, nr. 12) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ben blij om dat te horen en ik zal dat zeker ook meenemen in het ontwerpbesluit zoals we dat nu maken.

Ik kom bij de vragen van de heer Van Aalst. Hij vindt het jammer dat hij niet meer steun heeft gekregen voor het amendement. Ik zei al eerder in het debat dat ik zijn redenering om zaken gelijk te willen trekken snap. Hij noemde nu ook vele termijnen, zeven jaar, vijf jaar, zeven jaar, vijf jaar. Hierdoor wordt het juist meer gelijkgetrokken voor de automobilist, alleen niet voor de bromfiets- en snorfietsgebruiker. Ja, de politie en het OM hebben in eerste instantie gezegd: er moet een impactanalyse gemaakt worden. Dat zeggen ze eigenlijk bij alle veranderingen die wij willen toepassen. Altijd komt de reactie over een impactanalyse en de vraag wat het kost. Dat is ook terecht. Je kunt beleidsmatig een hoop bedenken maar de uitvoerders moeten het natuurlijk wel kunnen doen en kunnen handhaven. Uiteindelijk is dus gebleken dat zij dit als een kleine aanpassing van hun ICT zien, de kostenkant dus, en de handhavingkant niet meer als groot probleem zien.

De heer Van Aalst heeft ook nogmaals zijn zorgen geuit over de representativiteit. Als je een groep van 100.000 jongeren vraagt om vrijwillig een lijst in te vullen en er is 30% respons, denk ik dat dat hoog is, zeker voor jongeren. Maar verplicht stellen doen wij niet op dat punt. Wij blijven gewoon onderzoeken doen onder leiding van SWOV en andere partijen die dat altijd voor ons doen om de verkeersveiligheid goed in beeld te brengen. We zullen dat ook bij dit traject doen, maar het verplicht laten afnemen van enquêtes zal er niet toe behoren.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we gekomen aan het eind van de tweede termijn van de zijde van de regering en aan het eind van dit debat.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Over het wetsvoorstel en het amendement zal volgende week dinsdag worden gestemd. Ik dank de minister voor haar komst naar de Kamer.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Voorzitter: Martin Bosma