

Vergaderjaar 2014–2015

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 428

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 28 november 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 9 oktober 2014 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over: **Wegverkeer en verkeersveiligheid**. (De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag).

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

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

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Jansma

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Bashir, Van Dekken, Krol, Kuiken, Madlener, De Rouwe, Van Tongeren en Visser,

en Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 10:02 uur.

De **voorzitter**: Goedemorgen. Ik heet iedereen van harte welkom: de Minister, de staf van de Minister, de mensen op de publieke tribune, de mensen die het debat volgen via het internet – dat kan gelukkig – en natuurlijk ook alle woordvoerders van de verschillende politieke partijen. De woordvoerders hebben in eerste termijn elk een spreektijd van vijf minuten en twee interrupties. Na de eerste termijn verdwijn ik van deze stoel vanwege andere activiteiten. Dan zal mevrouw Kuiken het voorzitterschap van mij overnemen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. We hebben weer een volle agenda voor dit AO. Voor de helderheid: ik begin met de fiets, dan ga ik naar de snorfiets, dan ga ik naar de motor en ik eindig met de auto. Ik begin met de fiets. Met name in het nieuws is veel gesproken over de vraag of bellen of appen op de fiets verboden zou moeten worden. We zijn het er allemaal over eens dat dat bellen of appen niet verstandig is. Ik ben zelf niet meteen een voorstander van verbieden. Laten we eerst bekijken of we het op andere manieren kunnen ontmoedigen. Ook de Vereniging Voor Verkeersveiligheid, bijvoorbeeld, zegt daar niet meteen in te geloven. Er zijn echter landen om ons heen waar wel zo'n verbod is. Ik ben benieuwd naar wat de effecten daarvan zijn in bijvoorbeeld Duitsland en België. Als we daar meer van weten, kunnen we bekijken of we op termijn wellicht wel die kant op zouden moeten. Ik krijg graag een reactie van de Minister op dit punt.

Ook bellen en appen op de snorfiets lijkt me niet zo verstandig. Ik ga er eigenlijk van uit, gelet op de snelheden, dat dat al wel verboden is. Wellicht is dit nog een interessante vraag. Er is veel discussie gevoerd over de noodzaak van een proef met een helmplicht voor op de snorfiets. Ik vind dat een lastige afweging omdat ik niet zo goed kan overzien wat zo'n plicht betekent voor de verkeersveiligheid. Doet het wat het moet doen? Ik begrijp dat de meerderheid van de Kamer geen helmplicht wil, maar de Minister heeft al wel gezegd dat ze een proef wil gaan doen. Is de Minister dat nog steeds voornemens? Als we overgaan tot zo'n proef, hoe ziet die er dan uit? Ik ga ervan uit dat die alleen in Amsterdam plaatsvindt en dat het afgebakend is in tijd. We moeten die proef dan ook daadwerkelijk monitoren. Het moet echt een proef zijn. We weten immers nog niet wat de effecten van zo'n plicht zijn. Ik krijg hierop graag een reactie van de Minister. Overigens ben ik niet voor een verbod van alle snorfietsen, zoals de SP wil. Bovendien kost het dan 500 miljoen, zo is mijn inschatting, om die snorfietsen te laten omkatten naar bromfietsen.

We hebben vanmorgen een interessant rapport gekregen van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). De heer De Rouwe zal er een aantal vragen over stellen, ook namens mij.

Ik ga nu over naar de auto. Ook bellen en appen in de auto gebeurt nog te veel. Als je in de file staat en om je heen kijkt, zie je veel kopjes naar beneden of handjes in de lucht met een telefoon. Uit onderzoek naar verkeersveiligheid blijkt dat het het effectiefste is als de werkgever tegen zijn werknemers zegt dat ze niet mogen bellen of appen in de auto. Ik vraag de Minister op welke manieren we dat nog verder kunnen stimuleren. Zijn er mogelijkheden tot het sluiten van convenanten? Kunnen we

iets betekenen met subsidies? Een fiscale stimulans lijkt me ingewikkeld, want ik denk dat Staatssecretaris Wiebes dan gaat steigeren. Er moeten toch aantrekkelijke manieren zijn om dit te stimuleren? Dat is beter dan alleen maar verbieden. Althans, er moet wel een verbod zijn, maar dan via de werkgever, waardoor de werknemer niet meer de druk voelt om 24/7 altijd direct de telefoon op te nemen. Ik krijg hierop graag een reactie van de Minister.

Het Algemeen Dagblad schreef dat uit onderzoek blijkt dat er onduidelijkheid is over de snelheden op de spitsstroken. Veel mensen klagen over die onduidelijkheid. Tegelijkertijd regent het wel bonnen. Dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn. Is de Minister bereid om nader onderzoek te doen naar de duidelijkheid over de snelheden op spitsstroken? Welke maatregelen kunnen er worden genomen om die duidelijkheid te vergroten, zodat mensen niet onnodig boetes krijgen.

De **voorzitter**: Mevrouw Kuiken, u hebt nog één minuutje.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ach, wat gaat de tijd snel!

De **voorzitter**: U spreekt heel snel, hoor.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ja.

Ik heb nog drie laatste punten. Wat gaat de Minister doen met de uitspraak van de Raad van State over het alcoholslot? En wat gaan we doen om die bugs uit het alcoholslot te halen? Mondwater, parfum, ruitensproeiervloeistof, fruit: het kan toch niet de bedoeling zijn dat een alcoholslot daarop reageert? Ik krijg hierop graag een reactie. Het wordt straks verplicht om in vrachtwagens slimme sensoren ingebouwd te hebben waardoor automatisch kan worden geremd. Wat kunnen we in Europees verband afspreken om fietsdetectiesensoren in combinatie met automatisch remmen in te bouwen? Welke ontwikkelingen zijn er op dat gebied? Wil de Minister zich daarvoor in Europees verband hardmaken?

Ik kom op mijn laatste punt. Mijn complimenten aan de Minister voor het feit dat er op ons verzoek nu ook een kieswijzer komt voor rijsscholen. We denken dat dit de transparantie en de kwaliteit van de rijsschoolbranche ten goede komt. Dat vind ik heel fijn. Wel heb ik nog een vraag over de kwaliteit van de toetsing van rijinstructeurs, die vijfjaarlijks wordt herhaald. De toetsingen zijn nu erg theoretisch van aard, niet toegespitst op de praktijk. Daar is heel veel onvrede over. Is de Minister bereid om deze praktijktoets nader te beschouwen en veel praktischer te maken?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Er staan heel veel punten op de agenda. Ik begin met de verkeersveiligheid. Daarover heeft de Minister goed nieuws: het aantal verkeersdoden daalt nog steeds. Dat klinkt heel goed, maar we willen ook weten hoe het zit met het aantal zwaargewonden. Daarvan krijgen we geen overzichten opgestuurd. Kan de Minister ook daarin inzicht geven? Is daarbij ook sprake van eenzelfde dalende lijn?

De SP heeft al vaak aandacht voor de fietsers gevraagd. Er gebeuren nog steeds in verhouding veel ongelukken met fietsers. Vindt ook de Minister niet dat er veel meer aandacht moet komen voor de fietsers om de verkeersveiligheid van de fietsers te vergroten? Wat zou de Minister bijvoorbeeld vinden van het stimuleren van het dragen van een helm? Dit kan bijvoorbeeld door meteen bij de verkoop van een fiets ook te wijzen op de mogelijkheid van de aankoop van een helm. Dat gebeurt nu nog te weinig. Uit onderzoek is gebleken dat die gecombineerde verkoop mensen er eerder toe brengt om een helm te dragen. We hebben het dus niet over een verplichting maar over stimuleren. Dit kan al bij de verkoop beginnen.

Ik kom bij de snorscooter. De Minister is met Amsterdam overeengekomen dat de snorscooter naar de rijbaan gaat, maar dan wel met een lokale helmplicht. Ook de SP-fractie vindt dat er een groot probleem is met de snorscooter in Amsterdam. We zijn echter nog niet zo enthousiast over het plan van de gemeente Amsterdam. Het roept namelijk heel veel vragen op. Hoe zit het met de veiligheid van mensen die zich wel aan de wet houden? Zij gaan straks met 25 km/u rijden tussen autoverkeer dat 50 km/u rijdt. Daarnaast vinden we het ook vreemd dat er in iedere gemeente andere regels gelden. Straks ga je van Amstelveen naar Amsterdam en moet je opeens een helm tevoorschijn toveren en op doen voordat je Amsterdam binnengaat. Kan de Minister op deze punten ingaan? De SP-fractie ziet dat de «shreddermotie» (33 000-A, nr. 39), die zij samen met de VVD-fractie heeft ingediend, nog steeds niet wordt uitgevoerd. Daardoor blijven de opgevoerde snorscooters gewoon op de weg. Dit gaat om 80% van de snorscooters. Er is dus ook nog heel veel te winnen wat betreft de handhaving. Als er oplossingen worden gekozen, willen wij niet kiezen voor halve oplossingen maar voor echte oplossingen, oplossingen waarbij iedereen gebaat is: de fietser, de automobilist en de snorscooterrijder zelf. Wij willen dat de regels die voor de bromscooter gelden, ook gaan gelden voor de snorscooter. Dan gaat de snorscooterrijder dus niet alleen op de rijbaan rijden met een helm op, maar gaat hij ook 45 km/u rijden, net zoals de bromscooterrijder. Kijken we daarnaast naar de historische feiten, dan zien we dat de snorscooter ooit is ingevoerd als een fiets met een hulpmotor. Dat is echter niet meer zo. De snorscooter rijdt inmiddels gewoon 70 km/u en moet dus ook flink worden begrensd om de snelheid op 25 km/u te krijgen. Hierdoor is er ook een slechte ontwikkeling op milieugebied: een snorscooter stoot bijna net zo veel uit als een vrachtwagen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik hoor dat de SP de snorfiets eigenlijk helemaal wil verbieden. Dit is gewoon het einde van de snorfiets en de snorscooter. Dat betekent nogal wat. Is dat verbod een landelijk verbod, wat betreft de SP? Of geldt dat alleen voor Amsterdam?

De heer **Bashir** (SP): Ik heb het woordje «verbod» helemaal niet in de mond genomen. Misschien kan de heer Madlener uitleggen hoe hij daar op komt.

De heer **Madlener** (PVV): Ik hoor u zeggen – maar misschien kunt u dat uit de wereld helpen – dat u wilt dat snorfietsen en snorscooters voortaan 45 km/u moeten rijden, zoals een brommer, en dat er ook nog een helmplicht komt. Dat is toch effectief het einde van de snorfiets en de snorscooter zoals we die nu kennen? Ik blijf dus bij mijn vraag: geldt het alleen voor Amsterdam of wilt u in heel Nederland de mensen gaan pesten met deze maatregel?

De heer **Bashir** (SP): Ons voorstel is een alternatief voor het kabinetsvoorstel. Het kabinet wil samen met de gemeente Amsterdam ervoor zorgen dat de snorscooters op de rijbaan gaan rijden en dat dan een helm moet worden gedragen. Wij vinden dat, als dat wordt doorgevoerd, die snorscooters 45 km/u moeten gaan rijden. Wij stellen voor om de regels die voor de bromscooter gelden, ook te laten gelden voor de snorscooter. Ik kan dus nog steeds een snorscooter kopen, maar dan moet ik wel een helm kopen, op de rijbaan gaan rijden en een snelheid van 45 km/u aanhouden.

De **voorzitter**: Mijnheer Madlener, u roept iets buiten de microfoon. Dat is niet de bedoeling. Zo gaat het helemaal fout. Er zijn Kamerleden die continu de neiging hebben om de discussie te voeren zonder dat de microfoon aanstaat en om elkaar dan ook nog te gaan bevragen ...

De heer **Madlener** (PVV): Maar, voorzitter, ...

De **voorzitter**: Nee, nee!

De heer **Madlener** (PVV): ... ik krijg geen antwoord op mijn vraag of het voor heel Nederland of alleen voor Amsterdam moet gelden. Misschien kunt u mij helpen om die vraag nog een keer te stellen aan de SP.

De **voorzitter**: De heer Bashir gaat over zijn eigen antwoorden, geachte heer Madlener. Dat houden we zo. Er is nog een tweede termijn. Daarin kunt u uw vraag wellicht kwijt. Trouwens, u hebt ook nog de mogelijkheid van een tweede interruptie. Maar eerst geef ik het woord aan mevrouw Van Tongeren van GroenLinks, die ook een vraag heeft.

De heer **Madlener** (PVV): Zou de heer Bashir nog een antwoord kunnen geven?

De **voorzitter**: Ik dacht dat hij dat al had gedaan. Nee, mijnheer Bashir, u mag niet weer aan een antwoord beginnen. Dat gaan we gewoon niet doen! Dat gaan we echt niet doen. Er zijn nog mogelijkheden genoeg. Mevrouw Van Tongeren krijgt het woord.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De SP zegt: er moet een echte oplossing komen. Ik wil van de SP weten of zij wil praten over een echte oplossing. De oplossing van de SP gaat er niet komen, want daarvoor is absoluut geen meerderheid te vinden. Is de SP bereid om samen met GroenLinks in elk geval het voorstel van de Minister zoals dat er nu ligt, te steunen, zodat er een einde komt aan die ellende met die scooters in Amsterdam? Ik heb afgelopen maandag een petitie mogen aannemen en heb met een aantal slachtoffers van scooterongelukken gepraat. Kunnen we misschien de pragmatische oplossing steunen? Het staat de SP natuurlijk vrij om te zeggen: onze oplossing is uiteindelijk beter. Echter, voor al die mensen in Amsterdam en in andere grote steden die dagelijks in angst op de fiets zitten en voor de gewonden die er vallen, zijn we nu vlak bij een oplossing. Ik zou het ongelooflijk op prijs stellen als de SP samen met GroenLinks die oplossing in elk geval niet onmogelijk gaat maken.

De heer **Bashir** (SP): Het is inderdaad een probleem op de fietspaden in Amsterdam. Daarom komen we met dit voorstel. Wij vinden het echter niet goed om het probleem van de een op te lossen en daarmee voor de ander een probleem te creëren. Als je de snorscooter op de rijbaan laat rijden tussen automobilisten die 50 km/u rijden, dan creëer je voor de snorscooterrijder en voor de automobilist een probleem, met alle verkeersgevolgen van dien. Die oplossing om problemen van een ander op te lossen, vinden we geen goede oplossing. Wij zeggen dus dat we het voorstel van de Minister kunnen steunen, mits de snelheden worden aangepast. De bromscooter en de snorscooter moeten dus allebei hard gaan rijden. Ze moeten niet de verkeersveiligheid belemmeren en zichzelf in gevaar brengen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De SP blokkeert hiermee de enige mogelijkheid voor de fietsers, snorfietsers en voetgangers – dat is het kwetsbaarste verkeer – in Amsterdam. Er is volgens mij nu zes of zeven jaar over gepraat. We zitten heel ver van een oplossing af. Dan is het nota bene de SP, die zegt op te komen voor de zwakkeren, die dat hier blokkeert. Dat zou ik ongelooflijk jammer vinden. Ik ga proberen om de heer Bashir voor de stemmingen van dinsdag op andere gedachten te brengen, zodat er nu eindelijk voor al die slachtoffers in Amsterdam, en straks ook in andere grote steden, een soort van oplossing is.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren, hebt u een vraag?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mijn vraag is of de SP het echt 100% blokkeert of dat er nog een beetje ruimte is om een oplossing te vinden.

De heer **Bashir** (SP): Het debat is nog maar net begonnen. Wij leggen het voorstel nu op tafel en willen dat de Minister meedenkt en meespreekt en dat ze erop reageert. GroenLinks wil desnoods scooters op de rijbaan hebben en die moeten het voor de rest dan maar lekker zelf uitzoeken. Daar komt het voorstel van GroenLinks namelijk op neer. Als de snorscooter maar 20 km/u gaat rijden voor auto's die 50 km/u rijden, dan ontstaan er verkeersonveilige situaties en die willen we niet hebben. Als GroenLinks die wel wil, dan moet ze maar met een voorstel daartoe komen. Dat zullen we dan natuurlijk wegstemmen.

De **voorzitter**: U kunt doorgaan met uw betoog. U hebt nog anderhalve minuut.

De heer **Bashir** (SP): Wij hebben ook gedacht aan andere groepen die problemen zouden kunnen hebben met de rijbaan, bijvoorbeeld de ouderen en gehandicapten. We willen voor die groepen een goede oplossing zoeken, bijvoorbeeld een elektrische fiets en eventueel ook een subsidiemaatregel om de mensen die de snorscooter niet kunnen opvoeren, in staat te stellen over te stappen op een elektrische fiets. Uiteraard blijft het gehandicaptenvervoer hier buiten beschouwing. Nederland moet wat betreft de Minister de koploper worden op het gebied van zelfrijdende auto's en vrachtwagens. Dat is een mooie ambitie. Wij steunen de lijn van de Minister. Wij willen natuurlijk wel dat er eerst veel meer getest wordt. De veiligheid moet uiteraard voorop blijven staan. We maken ons echter zorgen over de werkgelegenheid, met name die van de vrachtwagenchauffeurs. Heeft de Minister ook daarover nagedacht? Immers, als straks de zelfrijdende vrachtwagen gaat rijden, dan is de vrachtwagenchauffeur niet alleen door de Oost-Europeanen maar ook door de computer weggeconcurrerd. De vrachtwagenchauffeurs zien dat zelfrijden niet zitten en maken zich grote zorgen over deze ontwikkeling. Hoe ziet de Minister de toekomst van de vrachtwagenchauffeur? Ik kom, tot slot, op de rijkschoolbranche. Er is, terecht, nog steeds veel kritiek op de zogenaamde praktijkbegeleiding, die de rijinstructeur elke vijf jaar moet volgen. Deze begeleiding is in feite een examen waarbij de rijinstructeur zijn bevoegdheid om les te geven, kan verliezen. Het is ook een maatregel die niet bijdraagt aan het verbeteren van de rijkschoolbranche. Hij zorgt ook voor veel onzekerheid, want om de vijf jaar moet de rijinstructeur een examen afleggen. Ik vraag aan de Minister om van deze praktijkbegeleiding ook echt een praktijkbegeleiding te maken, gericht op de praktijk en niet op de theorie, en om het examen dat daar nu bij hoort achterwege te laten. Kan de Minister hier werk van maken?

De heer **Krol** (50PLUS/Baay-Timmerman): Mijnheer de voorzitter. Het is fijn dat ik hier voor de eerste keer in uw midden mag zijn.

De **voorzitter**: Waarvan akte.

De heer **Krol** (50PLUS/Baay-Timmerman): Ik heb vooral het plan om goed naar u te luisteren. Ik heb ook niet zo gek veel tekst. U zult dus weinig last van mij hebben.

De **voorzitter**: U gaat naar mij luisteren en ik ga naar u luisteren. Dat is de afspraak die ik met u maak. Zullen we dat doen?

De heer **Krol** (50PLUS/Baay-Timmerman): Mijn eerste vraag gaat ook over die snorscooters. Er zijn natuurlijk veel ouderen die niet op opgevoerde SpartaMetjes en dergelijke rijden. Is het niet gevaarlijk als we die naar de rijbaan brengen? Hoe gaan we daarmee om? Mij interesseert ook het volgende. Als het experiment van Amsterdam straks overslaat naar andere gemeenten, komen er dan basisregels vanuit de overheid of gaat elke gemeente het anders doen? Wordt het dan niet een warboeltje? Komt er per gemeente ook een voorlichtingscampagne over hoe het dan allemaal gaat?

De elektrische fiets wordt door mijn doelgroep erg veel gebruikt, maar tegenwoordig zie je ook elektrische superfietsen, die wel 45 km/u kunnen rijden. Gaat de Minister daar wat aan doen qua wetgeving?

De kwestie van de matrixborden interesseert ons ook. De kruisen op de matrixborden worden stelselmatig genegeerd. Begin dit jaar werden daarvoor op de A16 op één avond 25 boetes uitgeschreven. Ik heb begrepen dat daar al naar een oplossing in de vorm van knipperlichten wordt gekeken. Kan de Minister aangeven hoe het daarmee staat?

Ik ben erg enthousiast over de plannen van de Minister met zelfrijdende auto's. Ik denk dat heel veel mensen die nu niet een eigen auto kunnen besturen, daarvan graag gebruik zullen maken.

Mijn laatste punt is een verzoek aan de Minister. Ik vraag haar of zij morgenavond tijd heeft om naar MAX te kijken. Mij bereiken namelijk berichten dat de nieuwe consumentenrubriek van MAX een item heeft over het feit dat heel veel ouderen worden gepest als ze ook maar de minimaalste verkeersovertreding begaan, met als gevolg dat ze dan opnieuw allerlei testen moeten afleggen. Dat belemmert hen. Jongeren kennen het puntensysteem. Ouderen hebben dan vaak het probleem dat ze überhaupt niet meer met de auto weg kunnen. Dat zorgt voor heel veel isolement. De Minister kan niet reageren op een uitzending die nog niet geweest is – ik heb die uitzending ook nog niet gezien – maar het lijkt me een boeiende uitzending. Ik ga kijken. Misschien kan de Minister morgenavond ook kijken.

De **voorzitter**: Misschien kunt u samen gaan kijken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ook GroenLinks maakt zich zorgen over het aantal verkeersgewonden, zeker de zwaargewonden. In toenemende mate hebben we daar slecht inzicht in. Ik heb dat onder andere gemerkt door te praten met slachtoffers van die scooterongelukken. Zij werden nauwelijks geregistreerd bij het ziekenhuis, de eerste hulp en de politie. Ik hoor graag van de Minister hoe zij denkt dat we dat helder kunnen krijgen. De zwakke verkeersdeelnemers zijn toch nog altijd de kreukelzone van het verkeer. Ik wil ook nog iets anders van de Minister weten. Bij bijvoorbeeld de inrichting van verkeerspleinen lees je heel veel over doorstroomsnelheid. Maar wat is belangrijker, wat geeft uitiem de doorslag bij al die besluiten: de doorstroomsnelheid of de verkeersveiligheid?

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid vindt dat er nog veel extra maatregelen te nemen zijn. Vooral de 80 kilometer- en de 50 kilometerwegen zijn gevaarlijk. En dan noem ik ook dat hele stuk met erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen met bijbehorende voorgeschreven wegaanpassingen. Bij dit type classificatie staat de snelle doorstroming van het gemotoriseerde verkeer voorop. Zouden we daar niet eens naar moeten kijken? In elk geval zou de verkeersveiligheid van de zwakke deelnemer even belangrijk moeten worden gemaakt als de snelle doorstroming van de auto's en vrachtauto's.

De positie van GroenLinks met betrekking tot de scooters is al geruime tijd helder: de zwakste verkeersdeelnemers, de mensen die lopen en fietsen, moeten het meest beschermd worden, zeker daar waar het ongelooflijk

druk is, zoals in de grote steden. Je kunt die steden niet groter maken en je kunt de fietspaden en wegen niet breder maken. Dus moet wat ons betreft het snelste verkeer, de auto's, het eerste inschikken. Verder moet er een mogelijkheid zijn voor veel meer 30 kilometerwegen binnen de bebouwde kom. De gemeenten kunnen dat regelen. Vervolgens moet de snorscooter van het fietspad af. Dat hoeft niet in de hele gemeente maar bijvoorbeeld wel in het centrum. De snorscooterrijder moet de weg op, met een helm, zodat het verkeer daar met passen en meten kan doorstromen. Je moet er toch niet aan denken dat in onze grote steden mensen die nu nog fietsen allemaal de auto gaan pakken. Dan slibben die steden helemaal dicht. Ik hoop dus dat we in meerderheid het voorstel van de Minister zullen steunen. Ik ben ook erg benieuwd naar de positie van de VVD-fractie ten opzichte van de eigen Minister.

De voorzitter: De vertegenwoordiger van die VVD-fractie heeft een vraag aan u.

Mevrouw **Visser** (VVD): Dat standpunt van de VVD gaat u zo horen, mevrouw Van Tongeren. Het is inderdaad passen en meten in een stad als Amsterdam. Wij kiezen waarschijnlijk voor andere oplossingen dan u. Naar aanleiding van uw betoog zijn we wel benieuwd naar het volgende. U zegt: de kwetsbare verkeersdeelnemers moeten worden beschermd. Dat uitgangspunt delen wij. Maar hoe staat u tegenover de oproep van verschillende kanten om ook appen en bellen op de fiets strafbaar te stellen juist omwille van de veiligheid waarvoor u aandacht vraagt? Is GroenLinks bereid om ook te kijken naar bijvoorbeeld aansprakelijkheid of naar het strafbaar stellen ervan in wet- en regelgeving?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De VVD gelooft sterk dat als je iets strafbaar stelt, het probleem direct is opgelost. Dat zeg ik, ook als woordvoerder Justitie: je ziet over de brede linie dat als er ergens ongewenst gedrag is, de VVD dan voor strafbaarstelling is. Het grote probleem bij dit type dingen is echter de handhaving. En als je dan zit te dagdromen, dan mag dat ook niet. Ik fiets vaak met een muziekje op. Mag dat dan ook niet? Er zijn gelukkig ongelooflijk veel mensen die niet de auto maar de fiets pakken als ze uit de kroeg komen. Als je gaat verbieden dat deze mensen, die vaak over de limiet zitten, niet op de fiets mogen ... Officieel mag je niet eens op straat lopen als je dronken bent, want je mag dan niet aan het verkeer deelnemen. GroenLinks is niet voor het rücksichtslos verbieden van elk ongewenst gedrag, maar probeert eerst de grote problemen aanpakken. Het grootste probleem in de grote steden dat ik signaleer, na alle betrokkenen gesproken te hebben, is het enorme aantal snorscooters. Daar wil GroenLinks eerst een oplossing voor. Stel dat het app-probleem echt uit de klauw loopt, ...

De voorzitter: Mevrouw Van Tongeren, uw antwoord is wel heel uitgebreid. Volgens mij is het punt wel helder. Ik geef dus, als u het niet heel erg vindt, het woord weer aan mevrouw Visser.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik was bijna bij mijn laatste zin, voorzitter.

De voorzitter: Dat geloof ik wel, maar ik geef toch eerst het woord aan mevrouw Visser.

Mevrouw **Visser** (VVD): Die laatste zin zou gaan over de appende fietser. Ik wil die zin toch graag nog wel horen.

De voorzitter: Ik vind het prima, maar het valt me wel op dat de beantwoording zeer uitvoerig is. Enige beperking in dezen zou ik wel op

prijs stellen. Mevrouw Van Tongeren, als die laatste zin daadwerkelijk het antwoord is, dan word ik blij.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De appende vrachtautobestuurder, automobilist, snorfietser en fietser zouden niet moeten appen, maar ik geloof op dit moment niet in een appverbod voor fietsers omdat ik denk dat zo'n verbod absoluut niet te handhaven is. Ik zie liever dat de politie wordt ingezet op de grotere gevaarstelling, namelijk die veel te hard rijdende snorscooters.

Mevrouw **Visser** (VVD): Mevrouw Van Tongeren geeft haar eigen interpretatie van mijn woorden. Ik heb helemaal niet gezegd dat de VVD alles strafbaar wil stellen. Ik kom straks in mijn bijdrage terug op wat de VVD wel wil. We hebben echter niet voor niets in de Wegenverkeerswet 1994 de fietser en de automobilist als bestuurder aangemerkt. Mevrouw Van Tongeren begint haar hele betoog met een verwijzing naar de kwetsbare positie en de verkeersveiligheid. Laten we dan eens kijken naar de verkeersveiligheidscijfers. Juist de fietsers zijn vaak de ernstig gewonden en juist bij fietsers zie je een toename van appen en bellen op de fiets. Wat is dan de goede oplossing? Ook wij zijn daarnaar op zoek. Het valt me echter op dat mevrouw Van Tongeren er, terecht, wel aandacht voor vraagt, maar dat ze niet met een oplossing komt als ik haar vraag wat ze op dat punt bereid is te doen. Ze verwijst alleen maar naar het gemotoriseerde verkeer, alsof alleen daar de problemen liggen. De problemen zijn echter veel structureler. Er zijn meerdere doelgroepen en juist ook de fietsers vormen daar één van.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Als mevrouw Visser kan komen met cijfers die onderbouwen dat de meeste zwaargewonde fietsers en wandelaars zwaargewond zijn geraakt doordat zij aan het appen waren, dan wil ik daar met plezier naar kijken. Op dit moment is dat echter zeker niet zo. De doden zijn vaak slachtoffers van ongelukken met vrachtauto's of auto's en de gewonden zijn personen die betrokken zijn bij scooter-fietsbotsingen of fiets-fietsbotsingen. Het is mij geheel onbekend dat appen daarvan in de meeste gevallen de oorzaak zou zijn, maar mocht dat zo zijn, dan kijk ik daar graag naar. Ik pak echter liever de echt bekende problemen aan waardoor mensen doodgaan of zwaargewond raken.

De **voorzitter**: U vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): In de grote steden moet natuurlijk worden gehandhaafd op de regels voor snorscooters. Amsterdam heeft onder andere aan de Minister laten zien dat dat dweilen met de kraan open is. Mij valt op dat de Tweede Kamerfracties hun fracties lokaal nogal in de kou laten staan. Ik hoop echt dat we vandaag of dinsdag tot een oplossing kunnen komen voor de zwakste verkeersdeelnemers in de grote steden.

Ik kom op de vrachtauto's. Ik zei het net al: zwaar verkeer binnen bebouwde kom is een garantie voor ellende. Ik wil van de Minister graag het volgende weten. Ze reageerde positief op mijn voorbeelden van steden die werken met doorvervoer, waarbij lading uit vrachtwagens wordt gehaald en met kleiner elektrisch vervoer verder wordt gebracht. Een aantal steden doet dat. Hoe kijkt de Minister daartegen aan? Begint dat al wat breder uitgerold te worden? Ik zie totale verbazing bij de Minister. Ik wil daar straks nog wel wat meer over vertellen als dat zou helpen. Eigenlijk zou je het zware vrachtverkeer verder aan banden moeten kunnen leggen. Een redelijk eenvoudige aanpassing is bijvoorbeeld dat stopstrepen en haaiantanden voor gemotoriseerd verkeer zo worden aangebracht dat fietsers altijd in het zicht blijven. Zelfs oud-Minister Eurlings vond dit een goed idee. Wat is ervan terechtge-

komen? Een andere optie, die de heer Ton Elias van de VVD samen met mij heeft omarmd, is die van de sidewings: een manier om vrachtauto's aan de zijkant geheel af te sluiten, wat voor de vrachtauto 10% brandstofwinst oplevert. Peter Bakker in Noord-Holland rijdt met zes van die vrachtauto's. Er zijn nog steeds dodelijke ongelukken met vrachtauto's. Waarom voeren we die sidewings niet verder in?

Mijn allerlaatste vraag gaat over 120 km/u en 100 km/u rijden op de A2. Op de A2 mag het niet vanwege de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast. Is het niet een idee om elektrische auto's daar 120 km/u te laten rijden – die veroorzaken namelijk die problemen niet – en zo elektrisch rijden aantrekkelijker te maken? Noorwegen doet dit met parkeren en over de tram- en busbaan rijden. Het is een gratis maatregel om elektrisch vervoer aantrekkelijker te maken. We zouden het kunnen binden aan een maximum: totdat 10% van onze auto's elektrisch zijn, mag het. Daarna trekken we het recht. Met dit constructieve voorstel om de VVD-wens tot harder rijden mogelijk te maken, beëindig ik mijn betoog.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Als ik mevrouw Van Tongeren zo hoor, denk ik: dit is nog eens rechts inhalen! Ze vervult twee wensen van de VVD: rechts inhalen mogelijk maken, wat ze nu deed, en de snelheid verhogen. Dat is zeer boeiend en constructief, zoals mevrouw Van Tongeren roept. Overigens denk ik dat de vele automobilisten die nu al hoorndol worden van de tientallen borden langs die wegen, nog doller worden als er dan ook nog eens groene borden bij komen. Maar goed, laten we erin meedenken.

Laat ik beginnen met de snorfiets op de rijbaan in Amsterdam. Wij hebben daar vaak over gesproken. Het CDA was daar vanaf het begin zeer kritisch over. Ik zie dat er meer begrip voor dat standpunt komt. Laat ik erbij zeggen dat ik de situatie in Amsterdam ervaar als een goedbedoelde actie, maar wel als een actie waarbij de oogkleppen op staan. We zien de problemen van de smalle fietspaden, een Amsterdams probleem. Wij zien echter ook de onderlinge irritatie tussen weggebruikers. Waar heb je die niet in Nederland? Die heb je ook bij ons in Bolsward; daarvoor hoef je niet in Amsterdam te zijn. Die irritatie is er. Het CDA is er vanaf het begin tegen geweest, omdat dit te veel een verplaatsing van het probleem is en omdat het echte probleem nooit is aangepakt. Meerdere keren hebben wij gevraagd naar de handhavingscijfers, ook in de gemeenteraad. Als wij zien dat in 2013 slechts 22 mensen op cursus zijn gegaan omdat ze zich asociaal hebben gedragen, dan weten wij genoeg. Amsterdam handhaaft volstrekt onvoldoende. Daar komt bij dat er in de afgelopen maanden zelfs nog nieuwe maatregelen zijn geweest om harder te kunnen optreden. Wij zeggen tegen Amsterdam: neem je burgers serieus, pak die overlast aan, grijp die bij de kladden en ga het niet verplaatsen.

Het CDA doet drie voorstellen. Begin met handhaven. Dit is geen nieuw voorstel. De drie andere voorstellen zijn wel nieuw. Ons eerste voorstel is dat de boetes voor snorfietsen die te hard rijden, met 50% worden verhoogd. Nu nog krijg je € 250 boete voor claxonneren maar slechts negen tientjes voor te hard rijden. Dat vinden wij een scheve balans. Doe daar wat aan. Verhoog de boetes voor te hard rijden en bekijk of claxonneren iets normaler kan worden bejegend.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik hoor de heer De Rouwe zeggen dat hij geen informatie heeft over het handhaven van de gemeente Amsterdam. Gek genoeg heb ik die wel. Amsterdam heeft zich onwaarschijnlijk hard ingespannen voor het handhaven. Ik heb hier een samenvatting daarvan. De heer De Rouwe heeft ook een partijgenoot in Amsterdam zitten. Die kan ongetwijfeld de exacte cijfers aanleveren. Een flink percentage van de politie houdt zich daar bezig met de snorscooters.

De **voorzitter**: Wat is uw vraag?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mijn vraag is hoe het kan dat de heer De Rouwe dat niet heeft gezien en doodleuk steeds dezelfde riedel afdraait, namelijk dat «handhaven, handhaven, handhaven» de oplossing is. Amsterdam heeft zich suf gehandhaafd, maar het lukt niet. Wat is dan de oplossing van de heer De Rouwe voor de mensen die daar overhoop worden gereden?

De heer **De Rouwe** (CDA): Dit zijn echt twee werelden, met alle respect. Overigens begon ik met een cijfer, als voorbeeld, van de EMG-cursus (Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer). Ik ken de cijfers juist heel goed. Mijn conclusie is dat Amsterdam alleen maar praat en niks doet. Amsterdam vraagt alleen maar om nieuwe regels maar handhaaft zijn eigen regels niet.
Ik ga verder met mijn tweede voorstel.

De **voorzitter**: Tenzij er nog een vraag is van mevrouw Van Tongeren, natuurlijk. Die is er.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Een kwart van de handhavingscapaciteit in Amsterdam is ingezet op snorscooters. Hoe kan de heer De Rouwe dat «niks» noemen? Hoe kan hij zeggen dat er niet wordt gehandhaafd? Een kwart van de inzet voor heel Amsterdam zit op die snorscooters. Die cijfers staan overigens ook in de brief van de Minister.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dit zijn heel globale cijfers, die mij werkelijk niks zeggen. Ik ben geïnteresseerd in het aantal scooters dat in beslag is genomen. En hoeveel cursussen zijn er opgelegd? Het antwoord daarop kennen we: slechts 22 in 2013. Dat is toch werkelijk niks? Hoeveel boetes zijn er uitgedeeld? Hoeveel scooters zijn er op de rollerbank geweest? Hoeveel hebben er een WOK-status (Wacht Op Keuring) gekregen? Al die cijfers ontbreken volledig. Die ontbreken gewoon. Waarom? Omdat Amsterdam zich er kapot over schaamt, omdat het weet dat die cijfers laag zijn. Ik heb er eerder om gevraagd: laten we de cijfers van de vijf grote steden maar eens op een rijtje zetten. Zet die steden wat dat betreft maar eens onder curatele, samen met de Minister van Justitie. Laten we al die handhavingscijfers maar eens in kaart brengen. Ik geef u op een briefje dat er te weinig gebeurt. Eén cijfer sijpelde door, namelijk het EMG-cijfer. Dat is een treurig laag cijfer. Slechts 22 keer werd iemand op cursus gestuurd omdat die zich asociaal had gedragen, terwijl half Amsterdam zich irriteert aan dat asociale gedrag, dat wij ook zien.

De **voorzitter**: U kunt uw betoog vervolgen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Zo kom ik op ons tweede voorstel: niet bij drie keer maar bij twee keer een scooter in beslag nemen als geconstateerd is dat die is opgevoerd. Nu gebeurt dat bij drie keer in slechts twee jaar. Wat het CDA betreft gaan we naar twee keer in vijf jaar.
Ik kom op ons derde voorstel. Wat GroenLinks kan, kunnen wij ook: af en toe even buiten je lijntjes gaan. Wat ons betreft gaan we overtreding van de milieunormen en -eisen echt strenger en harder aanpakken. We moeten de invoering van de Europese emissienormen Euro 4 en Euro 5 naar voren halen. Die invoering is volgens de planning pas in 2020. We zien de overlast van fijnstof. Dat is heel irritant voor fietsers. Laten we ervoor zorgen dat die normen eerder worden ingevoerd. Ik vraag de Minister om op al onze drie voorstellen te reageren, maar zeker ook op dit punt meters te maken in Europa. Links inhalen is dat inderdaad, zoals hier wordt voorgezegd.

De heer **Bashir** (SP): Al die punten van de heer De Rouwe lijken logisch, maar ze zijn volgens mij geen echte oplossing van het probleem. Een

onderdeel van het probleem is namelijk dat de fietspaden van Amsterdam overvol zijn met snorscooters. Als al die maatregelen van het CDA worden ingevoerd, dan heb je nog die overvolle fietspaden. Hoe gaat het CDA dat aanpakken?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik hanteer een redelijk gezonde scheiding tussen wat gemeenten moeten doen en wat de lokale overheden moeten doen. Wij gaan hier niet over de breedte van de fietspaden. Daarmee snijdt de heer Bashir weer een punt aan dat een achilleshiel van de gemeente Amsterdam is. Ik heb de nota van de gemeente over de aanpak van de overlast – die is van een aantal jaren geleden – gelezen. Daarin werd weer plechtig beloofd om de fietspaden te verbreden. Wij gaan daar niet over, maar ik stel enkel vast dat dat niet of onvoldoende gebeurt. Wij gaan dus niet over de breedte van de fietspaden, mijnheer Bashir. Het moet niet gekker worden in dit parlement!

De heer **Bashir** (SP): Inderdaad, we gaan zeker niet over de breedte van de fietspaden. Maar als we er wel over gingen, zouden ze volgens mij ook niet breder kunnen omdat de ruimte daarvoor gewoon ontbreekt. Dat is de kern van het probleem. Als je daarvan wegstapt, dan kun je met een lijst maatregelen komen, maar daarmee los je de problemen niet op. Dan zit je de volgende jaren nog steeds met die problemen. Ons voorstel is juist wel een oplossing daarvoor. Ik vraag de heer De Rouwe om ook naar ons voorstel te kijken: de snorscooters op de rijbaan en de snorscooters harder laten rijden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Met alle respect, alsof het een walhalla is op de rijbaan in Amsterdam, alsof het daar echoot als je iets zegt omdat er niets gebeurt! Het is daar op die rijbanen ook heel druk. Daar rijden vrachtwagens. Daar rijden bussen. Daar rijden taxi's. Daar rijden personenauto's. Ja, steeds minder omdat Amsterdam ze daar weggepest heeft, en de consequentie daarvan is dat er meer gefietst wordt en dat een aantal mensen, ook kwetsbare verkeersdeelnemers als ouderen, de snorscooter pakken. De kern van het probleem is dat een aantal van die snorscooters keer op keer te hard rijdt. Als een snorscooter gewoon 25 km/u rijdt, dan hebben we echt heel wat minder overlast met elkaar. Neem dat maar van me aan. Daar moeten we mee aan de slag. Dát is het probleem. Dát moeten we aanpakken. We moeten het niet verplaatsen, we moeten niet met symboolpolitiek komen en we moeten niet doen alsof de rijbaan een stadspark is waar niemand komt.

De **voorzitter**: U vervolgt uw betoog. Daarvoor hebt u nog anderhalve minuut. In dit tempo gaat u dat absoluut lukken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Absoluut, en anders gunt u mij vast nog wel een minuutje.

Over de motor hebben de SWOV en de KNMV gezamenlijk een heel goede maatregel met elkaar onderzocht en uitgevoerd om de educatie van motorrijders en daarmee de verkeersveiligheid op vrijwillige basis te verbeteren. Dit moest ik zeggen namens mevrouw Kuiken, wat ik graag doe. Een groot compliment hiervoor aan alle betrokkenen. We hebben nu de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer voor automobilisten, scooteraars en motorrijders als zij zich misdragen op de weg. Dat is de negatieve kant. Dat zie ik ook. Die vrijwillige maatregel is de positieve kant. Daar zit wel verschil tussen. Het CDA vraagt om te bekijken of er een educatieve maatregel voor motorrijders moet komen, misschien wel met leerelementen uit het SWOV-rapport. Ik vraag de Minister om dat te onderzoeken.

Ik ga over naar de zelfrijdende auto's. De ambities zijn allemaal goed. Daar is niks mis mee. Ik vind ze echter wel vaag. Ik heb hierover een paar

concrete vragen. Wat zijn precies de voorwaarden hiervoor? Wat zijn precies de locaties? Wordt behalve naar de effecten voor de auto's ook gekeken naar de effecten voor motoren, wandelaars en fietsers? Dezen zie ik namelijk nog niet zo snel zelfsturend rijden, fietsen of wandelen. Hoeveel testaanvragen zijn er binnengekomen? Waar hebben we het nu concreet over? Wanneer rijdt de eerste zelfstandige auto op de weg? Is de Minister ook bereid om zo'n pilot uit te voeren in landelijk gebied, bijvoorbeeld in Noord-Nederland? Ik kan me voorstellen dat je die uitvoert in een druk gebied, maar zeker in het begin moet je daar misschien wel voorzichtig in zijn. Het Noorden, bijvoorbeeld mijn eigen provincie, heeft in het verleden ook meegedaan met de pilot met het alcoholslot. Zou dit niet opnieuw een gebied kunnen zijn waar kan worden getest? Ik kom op de provincies.

De **voorzitter**: Ik moet u vragen om af te ronden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan doe ik nog een laatste zin, voorzitter. Het is heel positief dat het aantal doden op de provinciale wegen naar beneden gaat. Op naar nul! Ik voer echter opnieuw het pleidooi om met de provincies afspraken te maken om het aantal doden en zwaargewonden – het gaat met name om die groep – echt naar beneden te brengen. Het is nu te vrijblijvend. Nu is alleen een Minister verantwoordelijk. Maak er meer mensen verantwoordelijk voor. Ga toch opnieuw met de provincies om tafel om afspraken te maken. U krijgt mij erbij cadeau, misschien, hoop ik.

De **voorzitter**: «Misschien» zei u, tot slot.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ja, niet iedereen weet het misschien, maar ik ben provinciaal lijsttrekker. Daar wil ik wel even reclame voor maken.

De **voorzitter**: Maar dat is een ander onderwerp, en dat weet u heel goed, ook als kandidaat-lijsttrekker.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ja, maar nu ben ik het toch even kwijt.

De **voorzitter**: Dat iedereen het maar weet. En nu bent u klaar.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Het wordt zo nog een verwarrende bijeenkomst, met GroenLinks die rechts inhaalt en het CDA dat links inhaalt. Een aantal punten is al genoemd, maar ik begin met de publieksrapportage en het aantal filemeldingen dat volgens die publieksrapportage afneemt. Op één punt neemt dat aantal niet af: de files naar aanleiding van ongelukken, met name door de spitsstroken. Daarover zijn recentelijk ook verschillende onderzoeken verschenen. Herkent de Minister dit beeld? Welke oplossingen zijn er? Een van de concrete punten was dat mensen gewoon niet snappen wanneer ze wel en wanneer ze niet over die doorgetrokken streep mogen. Ze weten niet precies hoe het zit. Welke aandacht gaat hiernaar uit? Ik zeg dit met name naar aanleiding van het bericht dat de politie daar extra op gaat handhaven. De politie wil de verkeersveiligheid op de spitsstroken verbeteren maar dat gaat dan wel gepaard met een bonnenregen. Wat ons betreft ga je eerst kijken waar het probleem vandaan komt en hoe het zit met de verkeersveiligheid voordat je met die bonnenregen komt.

De heer **Madlener** (PVV): Dit is een terechte vraag van de VVD over de spitsstroken. Mijn fractie is voor het ombouwen ervan tot volwaardige stroken, want dan is het wel duidelijk en kunnen we met zijn allen gewoon doorrijden zonder al die gekke boeteregens. Is de VVD het met mij eens dat een volwaardige strook beter is dan een spitsstrook?

Mevrouw **Visser** (VVD): Ja.

De heer **Madlener** (PVV): Zal de VVD een motie hierover steunen als ik die indien? Ik heb dit namelijk al vaker gedaan en toen heeft de VVD het laten afweten. Vindt de VVD, met de PVV, dat de spitsstroken moeten worden omgebouwd tot volwaardige rijstroken?

De **voorzitter**: Mevrouw Visser: ja of nee?

Mevrouw **Visser** (VVD): De concrete vraag was of ik een motie ga steunen. Dat hangt van de strekking van de motie af. Spitsstroken zijn wat ons betreft een tijdelijke maatregel. Wil je de robuustheid van het wegennetwerk vergroten, wat nodig is omdat er ongeacht de economische groei meer auto's komen, dan moet je structurele oplossingen vinden. Dat betekent wegverbreding, niet incidenteel met spitsstroken maar structureel. Dat is ook een van de opmerkingen die ik nog wilde maken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik hoor de VVD spreken over die spitsstroken en die boeteregen. Even boter bij de vis: betekent dit dat de VVD zegt dat daar nu even geen boetes moeten worden uitgeschreven? Of is het alleen maar ronkende taal en geen boter bij de vis?

Mevrouw **Visser** (VVD): Volgens mij heb ik dat net al gezegd en heeft ook mevrouw Kuiken dat gezegd. Wat ons betreft dus niet, maar ik hoor graag van de Minister wat we daarmee gaan doen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Oké, dus op dit moment even geen boetes uitdelen op die plaatsen, zo hoor ik. Daar zit één risico aan. Die spitsstroken zijn nodig en goed, maar ze zijn smal, smaller dan gewone stroken, en daardoor hebben ze een bepaald risicoprofiel. Maar goed, de VVD vergeet dat kennelijk even. Ik heb nog een vraag. Dat ging over de eerste zin om dit in te leiden bij mevrouw Visser, namelijk: het aantal files is gedaald. Ik ben benieuwd naar de cijfers die daarbij horen. De ANWB zegt dat de filezwaarte in het derde kwartaal van 2013 alweer is gestegen. We weten dat vanaf volgend jaar de files weer gaan toenemen, in de eerste plaats door de groei van de economie en in de tweede plaats door de miljardenbezuinigingen van de VVD op infrastructuur. Weet de VVD dat nog?

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik heb net al aangegeven dat spitsstroken tijdelijk zijn als het gaat om het verbreden van wegen en het benutten van wegen. Wat dat betreft zijn wij dus voor een structurelere benadering. De verkeersveiligheid is precies de reden waarom ik de Minister vraag hoe het komt dat er meer files zijn, hoe het zit met de verkeersveiligheid en of er niet meer mogelijkheden zijn. Ik herhaal deze cijfers. Ik ken ook de cijfers van de ANWB, mijnheer De Rouwe, want die zijn vorige week gepubliceerd. Wij hebben de publieksrapportage voor ons liggen. Dat is een officiële rapportage en die loopt altijd wat achter. Misschien kan de Minister ook een toelichting geven op het verschil tussen de cijfers. In die publieksrapportage staat gewoon dat vooral in de spits de filezwaarte is afgenomen. Ik heb me op die cijfers gebaseerd. «Die kwamen wat beter uit» zegt u, mijnheer De Rouwe, maar dat is niet zo. Er staat een analyse in de publieksrapportage. U vindt in mij een absolute medestander in het bestrijden van de files en in het zoeken naar mogelijkheden om daar iets aan te doen. Ik hoop dat we in de komende periode, zolang we hier nog samen zitten, die strijd kunnen blijven voeren.

De **voorzitter**: Dank u wel, mevrouw Visser. De heer De Rouwe maakt zich weer schuldig aan iets waaraan ik een ongelooflijke hekel heb,

namelijk een informele vraag stellen aan een woordvoerder. Niemand kan dat volgen. Vervolgens wordt er wel een antwoord gegeven in de microfoon en dan zijn we weer ergens, maar niet op het pad zoals ik dat graag zie als voorzitter. Ik verzoek hem om dat niet te doen. Ik geef nu mevrouw Visser het woord voor het vervolg van haar betoog.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik ga verder met de helmplicht. Dit punt is vorige keer ook al besproken. De VVD heeft zich er toen al tegen uitgesproken. We blijven bij dat standpunt, omdat dit volgens ons geen structurele oplossing is. De heer Bashir gaf het ook al aan: het is het verplaatsen van het probleem. Je krijgt dan namelijk te maken met snelheidsverschillen. Verder zijn we er bang voor dat je straks per gemeente, lokaal, verkeers-examen moet gaan doen. Dat is goed voor de CBR-kas maar slecht voor de verkeersveiligheid omdat niemand dan meer snapt waar je wat mag doen. Wat ons betreft doen we dat dus niet. We steunen evenmin het SP-voorstel over dat verbod. De heer Bashir zei dat hij het geen verbod wil noemen, maar daar komt het feitelijk wel op neer: je hebt straks gewoon geen snorfiets meer. Dan gaan we straks ook de speed pedelecs verbieden, want die gaan ook harder dan 20 km/u. Hoever gaan we dan dus straks met het verbieden van van alles en nog wat op de fietspaden in Amsterdam? Ook de bakfietsen in Amsterdam nemen heel veel plek in op diezelfde fietspaden. Er zijn heel veel mensen in de stad. Je hebt altijd wel een flessenhals in zo'n stad. Dat heb je in een stad waarin heel veel mensen wonen en werken. Het verbannen van de scooter naar de rijbaan is slecht voor de verkeersveiligheid en geeft meer onduidelijkheid. Nogmaals, daarmee wordt het nog slechter met de verkeersveiligheid. Dat voorstel kan dus niet op onze steun rekenen. We zijn erg benieuwd hoe de Minister, gelet op de uitspraken tot op heden in de Kamer en het verzoek van Amsterdam in dezen, daarmee zal omgaan. Ik kom op het alcoholslotprogramma. Ook de vorige keer is daarover al gesproken. Toen hadden we een evaluatie liggen, waarin stond dat het niet duidelijk is als het gaat om het bestuursrecht en het strafrecht. Ook bij het wetsvoorstel betreffende drugs in het verkeer hebben we daarvoor aandacht gevraagd. Wat ons betreft – we blijven dat zeggen – kan het niet zo zijn dat mensen de straf van het alcoholslotprogramma als zwaarder ervaren dan een straf op grond van het strafrecht. Het strafrecht moet straffen. Die kant dreigt het nu echter wel op te gaan. Dat zien we ook aan de recente uitspraken in deze discussie. Ik ben daarom erg benieuwd hoe de Minister in de toekomst wil omgaan met het alcoholslotprogramma, gelet op de eerdere evaluatie, gelet op de samenloop en vooral gelet op het feit dat rechters nu oordelen dat het alcoholslotprogramma al een straf is. Het is echter eigenlijk een mogelijkheid om nog aan het verkeer deel te nemen ook al heb je veel te veel alcohol gedronken. Dat is eigenlijk al iets heel vreemds.

Terecht staan we steeds stil bij de verkeersslachtoffers. We zien het aantal ernstig gewonden nog niet afnemen. Zoals vorige keer al werd aangegeven, zit hem dat met name in de groep fietsers. In dat kader wil ik aandacht vragen voor de appende fietser. In de Wegenverkeerswet 1994 wordt de fietser als bestuurder aangemerkt. «Gelijke monniken, gelijke kappen» zou je dan ook denken in het kader van zowel het strafrecht en bestuursrecht als in het kader van de aansprakelijkheid. Het is dus niet alleen opgelost met wetten. We vragen de Minister om een overzicht te maken. In de Wegenverkeerswet 1994 worden beide groepen als bestuurders aangemerkt, maar in de behandeling wordt vervolgens voor iets anders gekozen. Kan de Minister een overzicht geven, ook wat betreft de aansprakelijkheidswetgeving, om te kunnen bepalen wat we daarmee zouden kunnen doen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik dacht: dat klinkt goed. Ik dacht eindelijk steun te krijgen voor het voorstel dat het CDA een paar weken geleden

heeft gelanceerd, namelijk om de fietser meer aansprakelijk te maken, maar de uitkomst is: mogen we een overzicht? Daar schieten we echt niks mee op. Mijn concrete vraag aan de VVD-woordvoerder is: steunt zij het CDA-plan om de fietser die append zelf schade veroorzaakt, ook echt aansprakelijk te maken? Deze vraag is heel goed met ja of nee te beantwoorden. Graag een ja of een nee.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik wil eerst inzicht hebben in wat dat gaat betekenen. Ik herken de oproep van mevrouw Van Tongeren: wat betekent het voor de handhaving? Volgens mij zit er een aantal lijnen in. De aansprakelijkheid: kan dat wel of niet? Dat is de vraag. Ik kan wel zeggen dat ik u ga steunen, mijnheer De Rouwe, maar als het niet kan, is dat ook een wassen neus. Ik wil dus eerst weten of het kan. Vervolgens wil ik eerst wat meer feiten en cijfers om te kunnen beoordelen hoever we daarin willen gaan. En misschien moeten we zelfs nog wel verder gaan, als we dan constateren dat het echt een probleem is. U hebt er terecht aandacht voor gevraagd: ook in het kader van de aansprakelijkheid. Ik wil echter eerst weten in hoeverre dat kan binnen de huidige wet- en regelgeving en wat de consequenties zijn als je het hebt over aansprakelijkheid en het al dan niet betrekken in het strafrecht.

De heer **De Rouwe** (CDA): Aansprakelijkheid is nu buitengewoon moeilijk – misschien kan het niet, maar het antwoord horen we straks wel – omdat de fietser een beschermde verkeersdeelnemer is. Op zich is dat heel begrijpelijk, maar als de fietser zelf schade veroorzaakt doordat hij aan het bellen is, doordat hij zo dom is om te bellen, dan moet hij als het aan het CDA ligt gewoon de schade betalen. Daarvoor is een wetswijziging nodig. Dat realiseren we ons. De vraag is gewoon: steunt de VVD dat? En steunt de VVD ook een onderzoek naar een mogelijk verbod op bellen op de fiets? We zien dat in België en Duitsland. Ik vond de bijdrage van mevrouw Kuiken wel goed. Laten we even bekijken wat de resultaten daarvan zijn. Is de VVD bereid om dat pad te betreden als dat een oplossing is?

Mevrouw **Visser** (VVD): Het is heel grappig dat de heer De Rouwe zegt dat hij de bijdrage van mevrouw Kuiken goed vond, want daarin vraagt zij om meer informatie en dat is ook de strekking van mijn vraag. Ik wil eerst bekijken wat het betekent en wat kan. Ik ben het ook met hem eens wat betreft «gelijke monniken, gelijke kappen». Dat zou het uitgangspunt moeten zijn. Of je nu met raar gedrag, bellend of append, bestuurder bent van een auto of van een fiets, dat moet niet uitmaken. Ik wil echter concreet weten welke maatregel in het kader van aansprakelijkheid of in het kader van handhaving het beste werkt. Ik vraag de Minister daarom om een overzicht van wat in Nederland zou kunnen. Het uitgangspunt zou inderdaad «gelijke monniken, gelijke kappen» moeten zijn. Maar het begint met handhaving. Dat geldt ook voor die helmplicht in Amsterdam, waarover we net spraken. Ook de collega's van de SP en het CDA zeiden toen dat het begint met handhaving. Het probleem is roekeloos rijgedrag. Dat moet worden aangepakt, of het nu roekeloos rijgedrag van een fietser, een snorfietser of een automobilist is. Wij vinden ook dat het daarbij begint. Daarom stellen we die vraag aan de Minister ook. De heer Bashir vroeg dat ook naar aanleiding van de «shreddermotie». Wat ons betreft is dat nog steeds de beste oplossing: je haalt het niet in je hoofd om je bromfiets of snorfiets verder op te voeren als je weet dat dat ding dan in beslag wordt genomen. Dan heb je dat ding gewoon niet en dan kun je dat gewoon ook niet doen. Dan kost het je zo veel geld dat je weet dat je het een volgende keer niet meer in je hoofd haalt. Volgens mij is dat dus de effectiefste maatregel. In eerste instantie werd aangegeven dat het disproportioneel is. Toch vragen we de Minister om er toch nog een keer naar te kijken. We zijn ook blij dat het CDA meegaat in de lijn om

te kijken naar nog zwaardere straffen daarvoor, zodat de handhaving op orde komt.

De **voorzitter**: Er is een vraag van de heer Bashir. Ik wijs u er overigens op dat uw spreektijd wel zo ongeveer is verlopen.

De heer **Bashir** (SP): De motie die mevrouw Visser noemt, hebben wij samen met de VVD ingediend. De heer Aptroot was de mede-indiener. Het was best een gedurfde motie: als je scooter opgevoerd is, dan wordt die gewoon in de shredder gegooid en is het klaar. Dan weet je van tevoren waar je aan toe bent. Er is ook debat over deze motie gevoerd. Het kabinet heeft haar eigenlijk nooit willen uitvoeren. Kunnen wij zelf niet een stapje verder gaan? Kunnen wij niet zelf met een wetsvoorstel komen om dit te regelen?

Mevrouw **Visser** (VVD): Daar moeten we even naar kijken, mijnheer Bashir. De vorige keer heeft uw collega, de heer Smaling, dit onderwerp samen met mij nogmaals onder de aandacht van de Minister gebracht. Toen heeft zij aangegeven dat ze zou komen met een nadere brief over de handhaving, juist ook naar aanleiding van de problematiek in Amsterdam. Daarom agendeer ik het weer, ook naar aanleiding van de vraag van Amsterdam om de lokale helmplicht toch in te voeren, waarover wij zeggen: het begint echt met het aanpakken, het zwaarder bestraffen van het roekeloze rijgedrag. Ik ben uiteraard nog steeds bereid om te bekijken of we niet een stap verder moeten zetten, maar of dat via een wetsvoorstel of op een andere manier moet, moet ik nog bekijken.

De heer **Bashir** (SP): In de motie wordt gesteld dat de hele scooter in de shredder moet worden gegooid. Ik kan me ook een variant voorstellen waarbij alleen het motorblok eruit wordt gehaald. Ik vraag de Minister om ook naar varianten te kijken. Daarmee geef je een duidelijk signaal af.

De **voorzitter**: Dit is meer een oproep aan de Minister dan een antwoord op de vraag van mevrouw Visser, maar wat u bedoelt is begrepen. Mevrouw Visser, u bent eigenlijk door uw tijd heen. Eén klein punt nog.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik noem nog twee punten. Het eerste is een proef met verkeerslichten in Den Bosch, waarbij aan automobilisten duidelijker wordt aangegeven wat nog de wachttijd is. Dat schijnt niet te mogen op grond van de regeling. Het werkt daar prima en iedereen is tevreden, dus de regeling moet worden aangepast. Die indicatie kan wel bij fietsers, maar blijkbaar niet bij automobilisten. Waarom niet? Graag aandacht daarvoor.

Het tweede punt is dit: je mag je auto uitkiezen, waarom niet ook je eigen kenteken? Ik heb van de RDW begrepen dat dit te maken heeft met het systeem dat we hebben. Wat ons betreft zou die mogelijkheid van eigen auto met eigen kenteken – daarbij hoort ook: eigen betaling – er gewoon moeten zijn. Ik hoor graag de reactie van de Minister hierop.

De **voorzitter**: Ik dank u zeer. Ik zou bijna zeggen: u krijgt de punctualiteitsprijs, want het was precies vijf minuten.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Het goede nieuws is dat het aantal verkeersslachtoffers al jaren daalt. Dat is prima. Het zijn er echter toch nog 570. Dat zijn heel veel mensen. Daarom moet dit cijfer nog verder omlaag. De daling is volgens ons vooral te danken aan veiliger auto's en veiliger wegen. Op die lijn wil de PVV doorzetten. We zien dat er nog een heleboel te winnen is, vooral in de provincies. Ik roep daartoe ook op. De invoering van de maximumsnelheid van 130 km/u is niet onveilig gebleken. Ook dat is goed nieuws. Ik vermeld dit hier, omdat er op dit

punt jarenlang strijd is gevoerd. Ik heb van diverse partijen altijd moeten horen dat het zo gevaarlijk is, maar het is dus niet gevaarlijk. Dat wil ik hier dan ook maar vastgesteld hebben.

De spitsstrook is wel een punt van aandacht. De PVV ziet liever volwaardige stroken. Dat heb ik net ook gewisseld met de VVD. Deze lijkt daar ook voorstander van te zijn, dus laten we zo snel mogelijk de spitsstroken ombouwen tot volwaardige rijstroken. Daarna moeten we ook doorgaan op die weg: bredere wegen zijn veilige wegen. In elke provincie heb je wel een «dodenweg». Vaak is het een tweebaansweg waarop je elkaar inhaalt en waarop tractoren heel langzaam rijden. Dan zie je natuurlijk het probleem al. Die wegen moeten versneld worden aangepakt. Het zijn natuurlijk provinciale wegen, maar is de Minister bereid om de provincies in te trekken en om in elke provincie één of meer N-wegen aan te wijzen die moeten worden verbreed van twee keer één rijstrook naar twee keer twee rijstroken? Van de PVV mag daar dan ook geldelijke steun voor komen. Zo'n verbreding is veel veiliger en beter voor de doorstroming. Ook ambulancediensten kunnen er dan beter door. Wij zien op dit punt nog veel te behalen winst in de provincies. Is de Minister dus bereid om de provincies te bezoeken en in iedere provincie, ook in Friesland, een aantal wegen daarvoor aan te wijzen? Ik hoop op steun voor dit plan van alle partijen.

De SP heeft de oorlog verklaard aan de snorfiets. De PVV doet dat niet. Wij zien dat de snorfiets een goed en betaalbaar vervoermiddel is voor heel veel mensen. De snorfiets geeft ook een heel stuk plezier. Ik woon zelf in een gebied waar heel veel mensen op een snorfiets rijden, gewoon genietend van de natuur. Mensen die misschien wat minder goed ter been zijn, kunnen toch lekker het fietspad op. Wat de PVV betreft houden we die snorfiets gewoon op het fietspad. Snorfietsers rijden met 25 km/u. Misschien rijden er snorfietsers met 30 km/u, maar de meeste rijden echt niet opgevoerd rond. Als zij de rijbaan op moeten, dan is dat levensgevaarlijk. Het snelheidsverschil wordt gewoon te groot. Op het fietspad rijden ook elektrische fietsen met 30 km/u tot misschien zelfs 40 km/u. Ook racefietsers rijden op het fietspad. Alles langzamer dan 40 km/u rijdt op het fietspad en wat harder gaat, rijdt op de weg. Zo is het ongeveer. Wat ons betreft moet dat zo blijven. Wij willen geen uitzondering voor Amsterdam. Laat Amsterdam het maar handhaven en laat het de fietspaden maar verbreden. We moeten niet hebben dat iedere stad straks eigen regels krijgt. Het wordt voor de Nederlandse burger heel lastig om zich straks nog aan de verkeersregels te houden als in het ene dorp dit en in het andere stadje dat geldt. Wat ons betreft blijft de snorfiets dus gewoon op het fietspad en komt er geen helmplicht.

Ook wij maken ons zorgen over het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers. Ik sluit me aan bij de vragen over het appen en bellen. Zorgen hebben we ook over het feit dat fietsers 's avonds geen licht voeren. Ik zie ontzettend veel fietsers die zonder licht in het donker rijden. Straks gaat de wintertijd weer in. Het is levensgevaarlijk. We kennen het allemaal wel: zo'n fietser doemt opeens op, en daar schrik je van. Ik zie nog steeds te veel fietsers die denken dat ze zich aan geen enkele regel hoeven te houden. Het lijkt zelfs alsof GroenLinks ervoor pleit dat iemand alles mag zodra hij op een fiets zit. Als fietser ben je kwetsbaar. Je moet weer beseffen dat je slecht zichtbaar bent. Je moet ook niet dronken fietsen. Je moet ook niet appen op de fiets. Ik wil graag van de Minister horen wat zij daarvan denkt.

Ik heb nog een ander zorgpunt: het lijkt alsof het aantal ongelukken met vrachtwagens enorm is toegenomen. Dat kan perceptie zijn, maar in de afgelopen week waren er zomaar weer zes botsingen en incidenten met vrachtwagens, met grote files als gevolg daarvan. Kan de Minister een analyse hiervan maken. Er rijden ook heel veel vrachtwagens met gevaarlijke stoffen rond. Ik wil weten hoe het daarmee zit. Ik maak me daar zorgen over. Ik wil ook dat al die ongelukken en files door vracht-

wagens die stilvallen of wat ook, goed worden geregistreerd. Kan de Minister hierop reageren?

Er is ook zorg over het bericht dat de files weer gaan toenemen. Maar goed, ik heb ook al gezegd: bredere wegen zijn ook veilige wegen. Ik krijg ook graag een visie van de Minister op zelfrijdende auto's. Tot slot vraag ik de Minister hoe zij de rijexamenfraude gaat aanpakken. Dergelijke fraude is immers ook niet echt veilig.

De vergadering wordt van 11.05 uur tot 11.10 uur geschorst

Voorzitter: Kuiken

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik heb drie kopjes gemaakt, te beginnen met de verkeersveiligheid. Daarin wil ik het hebben over verkeersdoden, verkeersgewonden, de snorscooters, de spitsstroken, het appen op diverse vervoersmiddelen en het alcoholslot-programma (asp). Het tweede kopje gaat over de zelfrijdende auto's en vrachtauto's en andere ICT-ontwikkelingen en het derde kopje is «overige», waarin alle individuele vragen aan bod komen.

Ik ben blij te kunnen melden dat het aantal verkeersdoden verder is afgenomen. Zoals de Kamer van mij gewend is, krijgt ze altijd vlak na de zomer het aantal verkeersdoden en later het aantal verkeersgewonden. Dat heeft ermee te maken dat we daar de gegevens van de ziekenhuizen nog bij moeten betrekken. Dat gaat dus altijd in twee delen. Tot nu toe is dat ieder jaar hetzelfde geweest. De Kamer heeft dus aan het einde van dit jaar nog het inzicht in het aantal zwaargewonden tegoe. Er is ook gevraagd naar de registratie daarvan. In de afgelopen jaren konden daar inderdaad af en toe vraagtekens bij worden gezet, omdat de politie niet alles kan bijhouden. Als de politie een gewonde treft, gaat het eerst om het behandelen van de patiënt en niet naar het administreren van het ongeval. Maar de registratie is opgepakt door de politie. De politie registreert sinds 2013 weer alle ongevallen met letsel waarbij ze aanwezig is. Dat geeft voor 2013 een beter inzicht in de verkeersongevallen dan voorheen. Bij ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers wordt de politie misschien niet altijd ter plekke geroepen. Daarom betrek ik de gegevens van de ziekenhuizen en de ambulances hierbij om op die manier meer inzicht te krijgen. Daarom komt dat overzicht altijd een ietsje later. We hebben het vaak gehad over de vraag, wat je nog kunt doen om het aantal doden en gewonden nog verder terug te brengen. Op de rijks-wegen hebben we heel veel maatregelen genomen, zodat dat aantal fors omlaag is gegaan. De focus komt steeds meer te liggen op provinciale wegen. Ondanks het feit dat ik daar niet helemaal over ga, trek ik toch intensief op met de provincies en de gemeentes. We hebben een groep fietsambassadeurs geformeerd, omdat de ongevallen voor een groot deel plaatsvinden bij fietsers. Het gaat daarbij veelal om oudere fietsers en om eenzijdige ongevallen, wat inhoudt dat ze tegen een paaltje of iets dergelijks rijden. Ik ben altijd nog van mening dat het beter is dat ouderen op de fiets zitten, inclusief een zeker risico op ongelukken, dan dat ze achter de geraniums moeten blijven zitten om maar vooral geen ongelukken te krijgen. We geven allerlei cursussen over en besteden aandacht aan het belang van verlichting, appen op de fiets enzovoorts. Hoe kun je veilig fietsen, ook als het wat donkerder is? Ik heb de Kamer al een paar keer geïnformeerd over de maatregelen op dit punt. Als we het aantal verkeersgewonden behandelen, is het goed om dieper in te gaan op de stand van zaken.

Ik kom toe aan de snorfietzen in Amsterdam. Amsterdam heeft mij inderdaad een tijd geleden gevraagd om een helmplicht. Ik ben geen voorstander van een landelijke helmplicht, wat ik ook duidelijk heb aangegeven. Verder heb ik mijn twijfels geuit over een uitzonderingspositie voor Amsterdam, omdat ik eerst wilde weten hoe het zit met

handhaving en met de mogelijkheid om op fysiek terrein wat te doen, zoals verbreding van fietspaden. Ik heb me daar zelf van vergewist. Ik zie inderdaad dat het complex is om in een stad als Amsterdam, in een centrumgebied waar geen ruimte meer is maar waar wel grote verkeersstromen doorheen moeten, fysieke ingrepen te doen. Ik heb me verder vergewist van de handhavingsacties van Amsterdam. Daar doet Amsterdam heel veel aan. Ik heb Amsterdam vorig jaar geadviseerd om de EMG meer in te zetten, want de gemeente doet dat tot nu toe nauwelijks. Sindsdien doet de gemeente dat wat vaker en dat mag wat mij betreft nog wel meer. Naar aanleiding hiervan heb ik besloten om op nationaal niveau te proberen een pilot te organiseren over de invoering van de helmplicht. Met andere woorden: ik ga geen proef doen in Amsterdam, maar ik zal de Kamer regelgeving voorleggen, waardoor het voor Amsterdam mogelijk is daarin een eigen keuze voor een experiment te maken. Ik vind dat juist zo belangrijk, omdat ik denk dat het heel erg afhankelijk is van de lokale situatie en de lokale omstandigheden. Het is goed dat de Amsterdamse raad daarover een uitspraak doet, zodat je democratisch toezicht op zo'n pilot hebt. Daarom wil ik die wetgeving voorleggen aan de Kamer. Door sommigen wordt al gesuggereerd dat hiervoor geen meerderheid in de Kamer bestaat. Ik stel toch voor dat ik het wetsvoorstel naar de Kamer stuur, waarna we op basis daarvan discussiëren. Op basis daarvan hoor ik dan wel of de Kamer dit alsnog in grote getale kan omarmen of niet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Die tijd kunnen we ons besparen. Het Ministerie van I en M bulkst niet van de ambtelijke capaciteit. Er moet flink worden afgeslankt, waarvoor alle begrip bestaat. We kunnen ook van tevoren zeggen: niet aan beginnen. Maar dat zal wel blijken uit het VAO. De Minister blijft hier toch in hangen en dat is jammer. De vraag die ik stel is wat risicovol. Wij willen daar niet aan en dat zullen we ook in een Kameruitspraak gaan vragen. Gaat de wet die de Minister nog steeds in gedachten heeft uit van 25 km/u of sneller?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb het wetsvoorstel nog niet eens gezien, maar er worden nu al vragen gesteld over de inhoud. Het wetsvoorstel is wel bijna klaar, dus het komt de kant van de Kamer op. De Kamer kan ons dus geen werkzaamheden meer besparen op dat vlak. Al eerder heb ik de commissie meegedeeld dat ik dat wetsvoorstel zou gaan opstellen en toen was het signaal in meerderheid nog niet dat we daar maar helemaal niet aan moesten beginnen. Inderdaad wordt in het wetsvoorstel uitgegaan van 25 km/u. Maar als het wetsvoorstel langs mij komt, zal ik ervan uitgaan dat het van belang is dat gemeenten zelf ruimte moeten kunnen vinden voor een experiment.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het moet niet gekker worden. Die 25 km/u gaan we dus ook loslaten. Gaan we nu echt de bizarre situatie krijgen dat een aantal snorscooters die gewoon wettelijk niet harder mogen dan 29 km/u, 45 km/u mogen rijden? Het wordt krankzinniger en gekker. Minister, stop ermee alstublieft.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik denk dat de heer De Rouwe mij verkeerd heeft begrepen. Ik hoop dat hij het niet krankzinniger en gekker vindt. Uiteindelijk zijn er gewoon vaste regels voor snorfietzers: ze mogen maar 25 km/u. Als ze harder rijden, zijn ze opgevoerd en dan zijn ze juist strafbaar. Het is zoals gezegd heel lastig praten over een wetsvoorstel dat je zelf nog niet hebt. We moeten bekijken hoe we de pilot vorm gaan geven en welke ruimte daarin zit voor gemeentes. Het is niet alleen maar een discussie over een helmplicht ja of nee, want je wilt in een experimenteerartikel ruimte hebben voor zaken

die we nu nog niet kunnen voorzien. Aan de geldende wet moet je je altijd houden.

De heer **Madlener** (PVV): Ik vind het onverstandig dat de Minister een wetsvoorstel naar de Kamer stuurt waarvoor duidelijk geen meerderheid bestaat. Ik vind dat een vreemd signaal. De commissie schetst een heldere lijn: Minister, doe dit niet. Ik herhaal die oproep van CDA en VVD. Zorg ervoor dat de regels overal in Nederland gelijk blijven. Dat maakt het voor burgers veel makkelijker. Is de Minister bereid om naar de Kamer te luisteren? Begrijpt zij dat het voor burgers lastig is als iedere gemeente haar eigen regels voor snorscooters stelt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben altijd bereid om naar de Kamer te luisteren. Ik heb nu geluisterd naar de diverse vragen. We zijn hier in debat met elkaar, zonder een eenzijdige discussie te voeren. Verder proef ik in de verschillende bezwaren verschillende invalshoeken. Niet iedereen zit op dezelfde lijn. Je kunt je afvragen of de hele Kamer vindt dat ik niet met dat wetsvoorstel moet komen, of dat een deel van de Kamer vindt dat er een aantal randvoorwaarden voor zo'n voorstel moet worden genoemd. Als ik het niet goed interpreteer, komt dat punt wel in de tweede termijn naar voren. Mocht de Kamer dan nog niet helder genoeg zijn, dan heeft ze altijd nog de mogelijkheid om een motie in te dienen. Ik heb gezegd dat ik niet voor een landelijke helmplicht ben. Geen enkele andere gemeente heeft zich hiervoor gemeld. Amsterdam wil met een pilot gaan kijken of een helmplicht voor hen een oplossing biedt. Dat voorstel zal langs de Amsterdamse raad moeten en zal democratisch gelegitimeerd moeten worden. Ik zie dat er andere verkeersmaatregelen in den lande zijn die verschillen per gemeente. Elke gemeente heeft verschillende rotondes. We hebben wel eens nagedacht over een handvat voor gemeentes om meer uniformiteit in rotondes te krijgen. Maar de mogelijkheid om het op een andere manier in te vullen blijft bestaan. Dat komt omdat iedere gemeente een eigen vormgeving heeft en andere vraagstukken en problemen kent.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb begrip voor het feit dat de Minister dit wetsvoorstel, dat bijna klaar is, naar de Kamer wil sturen. Maar als ze niet expliciet kijkt naar het snelheidsverschil tussen de snorscooter en de auto, hoeft dat wetsvoorstel niet naar de Kamer te komen. Als ze dat wel doet, kunnen wij naar het wetsvoorstel kijken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Een snorscooter mag wettelijk gezien 25 km/u rijden. Een andere snelheid maakt een scooter tot een brommer of een ander voertuig. In het verleden hebben we al eens een discussie gehad over een helmplicht voor scooterrijders. Ik heb altijd aangegeven dat ik het zo charmant vind dat er een voertuig is waarvoor geen helmplicht bestaat. Dat geldt vanwege historische redenen, zoals de Zeeuwse kappen, maar ook omdat er een keuze moet zijn. Inmiddels zijn er andere verkeersvoertuigen, zoals de elektrische fiets, die ook met grote snelheid tot soms 70 km/u rijden. Ik wil de snorfiets niet een hogere snelheid gaan geven. Wel wil ik meewerken aan het experiment van de gemeente Amsterdam om te zien of de snorfietser met helm een veilige plek kan krijgen op de rijbaan.

De heer **Bashir** (SP): Dat zou heel bizar zijn. Je hebt dan snorscooters die 25 km/u rijden, terwijl een auto 50 km/u rijdt. Dat zorgt voor veel irritatie. Ik vraag de Minister om eens met de auto door Amsterdam te rijden om te zien welke irritaties er nu al zijn. Maar je kunt ook naar andere oplossingen kijken, zoals 30 kilometerzones, waarbij de snorscooter maximaal 25 km/u rijdt en de auto 30 km/u. Maar als de Minister sowieso niet naar

snelheidsverschillen kijkt, moet ze zich de moeite van het naar de Kamer sturen van dat wetsvoorstel maar besparen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik rij regelmatig door Amsterdam. De snelheid in het centrum is vaak veel lager dan 50 km/u. Ik denk dat menigeen zou willen met 50 km/u door de Amsterdamse binnenstad te kunnen rijden. Ik denk dat dat de reden is waarom het college aan een beperkt gebied denkt, waar heel veel verkeersdeelnemers tegelijkertijd op een klein gebied rijden. Op die plek zal dat niet het issue zijn. Ik vind dat behoren tot de verantwoordelijkheid van de gemeente zelf, waarvoor ze zich moet verantwoorden in haar raad.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik wil toch wat meer duidelijkheid, want we hebben het over de verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid betekent dat je langzaam verkeer niet mengt met gemotoriseerd verkeer. Ik ben benieuwd naar de reikwijdte van dit wetsvoorstel. Vorige keer heb ik me al expliciet uitgesproken tegen een lokale helmplicht. De Minister gaf al aan dat de commissie de vorige keer wat onduidelijk was, zodat ik dit keer wat explicieter wil zijn. Hoe gaat de Minister om, vanuit haar rol van verantwoordelijke voor de verkeersveiligheid, met onduidelijk wet- en regelgeving? De mogelijkheid bestaat dat per straat verschillende regimes ontstaan, wat niet goed is voor de verkeersveiligheid. Hoe ver wil de Minister in haar wetsvoorstel gaan als het gaat om lokale verkeersregels? Niet voor niets spreken we landelijke verkeersregels af en doen we landelijk verkeersexamen. Dat helpt mee aan de duidelijkheid en daarmee aan het bevorderen van de verkeersveiligheid.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ook nu zijn er verschillende plekken in stedelijk gebied, zoals de milieuzones, waar specifieke regels gelden. Hetzelfde geldt voor stadsdistributie. Ook nu heb je verschillende snelheden op de fietspaden, want fietsen rijden veel langzamer dan snorscooters. Waar ontstaat de onveiligste situatie? Als de snorscooter tussen de fietsen zit of als de snorscooter tussen de auto's zit? Voor beide valt wat te zeggen. Je kunt zo'n proef alleen maar doen als er een helmplicht geldt en er moet goed worden nagedacht over waar je het verkeer goed kunt mixen. Verder ga ik ervan uit dat dit plaatsvindt in een goed omschreven en afgewogen, beperkt gebied.

Mevrouw **Visser** (VVD): Dit gaat expliciet over de lokale helmplicht, maar mijn vraag was breder. Wat is de reikwijdte van dit wetsvoorstel? Over de voorbeelden die de Minister noemt krijg ik precies vragen van mensen in het land. Ze snappen het gewoon niet meer. Dat geldt ook voor de goederenvervoerders. Het wordt voor hen onmogelijk om een logisch distributiesysteem op te zetten. Ik krijg het idee dat het wetsvoorstel waarmee de Minister bezig is veel verder gaat dan waarvoor de VVD zou willen pleiten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het wetsvoorstel is zeer beperkt, ook al ben ikzelf voorstander van bredere experimenteerartikelen, omdat je nooit weet wat de toekomst brengt. Het wetsvoorstel geeft alleen aan dat er op lokaal niveau een helmplicht kan worden ingevoerd en dat er een bord kan worden geplaatst waarop dat wordt aangegeven. Het is dus een zeer beperkt voorstel.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil wat meer duidelijkheid krijgen. De Minister komt met een wetsvoorstel. De Kamer dient straks wellicht een motie in waarin de Minister wordt gevraagd niet met dat wetsvoorstel te komen. Waar komt de Minister mee? Kan ze niet gewoon toezeggen dat ze bij het indienen van haar wetsvoorstel aan drie aspecten denkt: de veiligheid, de eenduidigheid en het voorkomen van te veel snelheidsverschillen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zo algemeen genoemd kan ik daaraan natuurlijk aandacht besteden in mijn wetsvoorstel. Dat zal ook gebeuren. Het gaat om een verschuiving van een snellere vervoerssoort naar een strook waar vermenging met een langzamer vervoerssoort plaatsvindt. Eenduidigheid van de regelgeving is er ook. En veiligheid staat voor mij altijd voorop. U zegt dat u niet goed kunt zien wat er in het voorstel komt te staan. Ik zeg dan: laat mij het wetsvoorstel naar de Kamer sturen, zodat we op basis van de inhoud kunnen discussiëren. Als de Kamer mij die ruimte niet wil geven, dan is dat gewoon zo. Ik heb het voorstel gedaan om het niet nationaal in te voeren, daarbij wel de mogelijkheid scheppend voor gemeenten om het lokaal te doen. De Kamer heeft daarin het laatste woord. Ik laat het voorstel graag aan de Kamer zien, omdat ik denk dat het een goed wetsvoorstel is. Maar de Kamer heeft daarin het laatste woord. De door u genoemde elementen staan er in algemene zin in. In antwoord op de vraag of ik de snorfietser 50 km/u wil laten rijden, zeg ik nee, want dat wordt gevaarlijk.

De heer **Bashir** (SP): Het laatste punt is voor ons van belang: wij willen snelheidsverschillen voorkomen. Wij vinden dat de snorscooter dan 45 km/u moet gaan rijden. De Minister vindt dat niet bespreekbaar. Maar ze kan ook nog voor andere varianten gaan, waarbij het experiment bijvoorbeeld alleen wordt toegestaan in 30 kilometerzones. Als de Minister dat soort aspecten wel wil meenemen, kan dat wetsvoorstel wat ons betreft naar de Kamer komen. Anders hoeft het niet voor ons. Wij willen geen snorscooters die 25 km/u rijden tussen auto's die 50 km/u rijden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben bereid om te bekijken of er een mogelijkheid bestaat om die 30 kilometer daaraan te koppelen, omdat ik denk dat dat feitelijk al het geval is, kijkend naar de situatie in de Amsterdamse binnenstad. Maar ik weet nog niet of ik daarvoor ga kiezen. Daar moet ik even op studeren. Ikzelf zorg er overigens niet voor dat er een pilot wordt gehouden, dat doet de gemeente. Dat gebeurt via een nationale wet. Ik maak het mogelijk, maar de gemeente moet zelf kiezen hoe het er, binnen onze wettelijke regels, uit gaat zien.

SP en VVD hebben een voorstel gedaan over de shredder voor opgevoerde snorfietzen. Ik heb vorige keer ook al gezegd dat de rechter bepaalt of dat mag. Dat kost de berijder duizenden euro's, waardoor onze inschatting is dat de rechter bijna altijd zal besluiten dat vernietiging een niet-proportionele straf voor deze overtreding is. Vaker ingrijpen door de politie zal dus niet leiden tot meer snorfietzen in de shredder. Als er wetgeving is, zal de rechter natuurlijk anders reageren. Dan is het hoogstens de vraag of de Raad van State vindt dat dit een disproportionele straf is. Op basis van de huidige wetgeving denk ik dat dit een veel te grote ingreep is. De politie brengt de snelheid van opgevoerde snorfietzen terug naar de wettelijke snelheid. We weten allemaal dat de kans groot is dat zo'n snorfietser vervolgens weer wordt opgevoerd. Dat geldt niet alleen voor de snorfietser, maar ook voor de brommer.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb een punt van orde. Er zijn heel veel vragen gesteld over de snorfietser, ook door mijn fractie. Vallen die straks onder het blokje «overige»? Of is de Minister ze vergeten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wilde het iets algemener houden, omdat we er al eerder dieper op zijn ingegaan. Maar ik kan wel wat specifieker worden. De vraag over de fijnstofnormen komt wel in het genoemde blokje aan de orde.

Het CDA heeft gevraagd naar de handhaving. We hebben gezien dat er in 2012 3.600 processen-verbaal zijn gemaakt en dat er in 2013 3.800 bonnen zijn uitgeschreven voor overtreding van de maximumsnelheid. Er is twintig keer een EMG opgelegd, terwijl 238 kentekens zijn ingenomen. In 2013 zijn 4.000 van de 16.000 uur handhaving ingezet op handhaving van de regels voor brom- en snorfietsen. In 2012 is 50% van alle snorfietsers minimaal één keer staande gehouden en in 2013 was dat 56%. Hoe intensief wil de Kamer het hebben? We zeggen altijd dat de politie vooral boeven moet vangen. De gemeente Amsterdam zal de politiecapaciteit ook op andere dingen moeten inzetten. Ik vind dat er wel degelijk een heel hoge handhavingsinspanning is gedaan. We weten ook hoe moeilijk dit te handhaven is en hoe makkelijk dit uit je handen glipt, totdat je uiteindelijk het vervoermiddel vernietigt. Maar zelfs dan is het de vraag of er niet vrij snel een ander, nieuw vervoermiddel zal worden aangeschaft. In de handhavingsinspanning zie ik dus niet erg veel extra mogelijkheden. Uiteindelijk is dit een vraagstuk dat niet alleen over de snorfiets gaat, maar ook over de bakfietsen in de Amsterdamse binnenstad en over de elektrische fietsen, naarmate die populairder worden. Het gaat om de vraag wat je überhaupt kwijt kunt in de binnenstad. In Amsterdam maakt al meer dan 60% van de inwoners gebruik van de fiets, een percentage dat vele malen hoger is dan wat je in andere steden ziet, waar veel meer van de auto gebruik wordt gemaakt. Dat komt ook doordat het autoverkeer in de binnenstad vastloopt. Dit is en blijft een heel complex vraagstuk, waarbij je steeds met passen en meten naar oplossingen moet gaan zoeken. Wie weet gaan we straks allemaal op de lopende band. Er is geen simpele eenduidige oplossing voor dit probleem.

Naar aanleiding van een krantenartikel en een onderzoek heeft de Kamer een aantal vragen gesteld over de spitsstroken, met name die op de A12. Herken ik het beeld dat daarover onduidelijkheid bestaat? De bebording is duidelijk en conform de wetgeving. We hebben kantelborden die op elk moment de dan geldende maximumsnelheid aangeven. Naar aanleiding van de bredere discussie over 130 km/u hebben we alle borden nog eens bekeken. De politie geeft aan dat de conclusie dat er nu meer boetes worden uitgedeeld op die spitsstroken op basis van de beschikbare gegevens niet kan worden getrokken. Er zijn daarover te weinig representatieve gegevens. In de afgelopen periode heb ik hieraan extra aandacht besteed in publiekscampagnes op radio en tv, ook als het gaat om de spits- en plusstroken. Inderdaad moet op die spitsstroken wat langzamer worden gereden, omdat ze smaller zijn. Dat feit proberen we steeds te communiceren. Voor de A12 wordt het probleem binnenkort opgelost, want we gaan de spitsstrook daar omzetten in een reguliere rijbaan. Daarmee is het probleem van mevrouw Visser en de heer Madlener op dat wegtracé opgelost. Maar dat kunnen we niet overal gaan doen, want niet overal bestaat daarvoor de ruimte. Ik denk dat een spitsstrook een heel goede manier is om het extra verkeersaanbod op bepaalde momenten op te vangen. Mijn beeld is dus niet dat er ineens heel veel extra boetes worden uitgedeeld op de spitsstroken, naar aanleiding van onduidelijkheid op dit punt. Men rijdt gewoon bewust of onbewust wel eens te hard op die spitsstroken. De spitsstroken zijn zoals gezegd smaller, dus moet er langzamer worden gereden. Via allerlei campagnes doen wij ons best om autorijders daarvan op de hoogte te stellen.

Mevrouw **Visser** (VVD): De politie constateert zelf dat er onduidelijkheid is en dat er mogelijk sprake is van een onveilige verkeerssituatie. Hoe beoordeelt de Minister de inzet van de politie om via trajectcontroles de handhaving te intensiveren, in plaats van eerst in te zetten op betere voorlichting, zodat mensen begrijpen wat er wel en niet kan? Zij geeft zelf in haar beantwoording al aan dat het niet helemaal helder is en dat haar inspanningen erop gericht zijn die onduidelijkheid te verminderen. Kan de Minister dat nog eens duiden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Die inspanning deden we al en die blijven we doen. Wij communiceren via de site en via publiciteitscampagnes over de matrixborden. De politie geeft zelf ook al aan dat op basis van de beschikbare gegevens niet kan worden geconcludeerd dat er op spitsstroken te veel boetes worden uitgedeeld. Daarmee geeft de politie twee signalen af, wat ik lastig vind. Te hard rijden op een spitsstrook is onveilig, omdat een spitsstrook smaller is dan een reguliere strook. Terecht wordt daar dus op gehandhaafd. Ik kan wel zeggen dat we nog meer campagnes gaan lanceren, maar ik denk dat we met de huidige campagnes een groot publiek bereiken. Met het debat dat we nu hebben, bereiken we misschien nog een veel groter publiek.

Mevrouw **Visser** (VVD): U geeft zelf aan dat de politie steeds signalen afgeeft. De oproep aan u is om die signalen te concretiseren en in overleg te gaan met uw collega van V en J om gedragsbeïnvloeding te bereiken. We willen dat mensen zich realiseren dat de verkeersveiligheid een aspect is. Maar als mensen alleen maar het gevoel krijgen dat ze gepakt worden, zonder dat duidelijk is waarom, ondermijnt dat hun rechtvaardigheidsgevoel. Dat kan nooit de bedoeling zijn. Juist doordat de politie niet helder is, vraag ik u of u bereid bent met uw collega van V en J in gesprek te gaan om te kijken hoe hiermee kan worden omgegaan en om te voorkomen dat het rechtvaardigheidsgevoel van weggebruikers wordt ondermijnd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daar ben ik toe bereid.

Samen met vijf grote providers heb ik recentelijk een campagne opgestart om jongeren die appen op de fiets erop te wijzen dat dat gevaarlijk is. Er wordt hen een beloning in het vooruitzicht gesteld als ze dat niet meer doen. Naar aanleiding daarvan ontstond een hele discussie over de vraag of je het al dan niet moet verbieden. Ik wil graag starten met de wortel in plaats van met de stok, ook omdat ik denk dat het om zo veel appende fietsers gaat dat verandering van houding en cultuur meer is aan te raden. Ik heb er geen enkel probleem mee om in de toekomst naar een verbod toe te gaan, als blijkt dat die cultuurverandering niet wordt bereikt. Maar dan moet je wel goed kijken wat je moet gaan verbieden: bellen, appen of naar muziek luisteren? Hoe ga je dat handhaven? Ik vind het prima om te kijken naar de ervaringen in het buitenland. Daar zal ik in komende evaluaties op ingaan. Je mag op dit moment niet handheld bellen op een snorfiets, omdat de snelheid daarvoor te hoog ligt. Over bellen en appen in de auto – dat mag ook niet, maar het gebeurt toch – hebben we nu afspraken gemaakt met een aantal grote bedrijven, zoals AkzoNobel, DSM en dergelijke, die inhouden dat zij hun werknemers daarop wijzen. Samen met VVN ontwikkelen we een plan voor het benaderen van bedrijven en leasemaatschappijen om het gebruik van de smartphone in auto's verder te ontmoedigen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben benieuwd of er cijfers zijn over ongelukken die veroorzaakt worden door bellende en appende fietsers. Ik gebruik mijn mobiel ook wel eens om de weg te vinden. Mag dat wel of niet? Zijn er cijfers? Zou de tomtom voor op de fiets ook onder dit ontmoedigingsbeleid vallen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Appen is toegestaan, dus u kunt gewoon op de fiets naar uw tomtom luisteren. De vraag is hoe u dat doet. Als je je tomtom in je zak hebt, je je oortje in hebt en geconcentreerd bent, dan is dat helemaal niet zo'n probleem. Maar als u met één hand aan het stuur op uw smartphone staart, dan wordt het al een stuk gevaarlijker. De fietser moet zich bewust worden van zijn eigen gedrag en van de vraag of dat veilig of onveilig is. Voor een auto geldt

dat, als je drie seconden op je app kijkt, je een heel voetbalveld verder bent. In die tijd kan er heel veel gebeuren. Daarom wijzen wij hierop. Wat de cijfers betreft: we hebben niet van alle verkeersongevallen cijfers die aangeven of ze het gevolg waren van het gebruik van mobiele telefoons. Ik weet dat de inschatting is dat van de tien jongeren die een ongeval krijgen, twee dat ongeval hebben gekregen als gevolg van het gebruik van hun mobiele telefoon. Je ziet inderdaad hele schoolklassen met de ene hand aan het stuur en met in de andere hand een mobiele telefoon door stedelijk gebied fietsen. Daarmee vergeleken is het probleem van snorscooters nog klein.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik begrijp dus dat er geen onderliggende cijfers zijn, maar dat de Minister gevoelsmatig denkt dat de snorfiets minder gevaarlijk is dan appen op de fiets. Ik denk dat het meer zo is dat, hoe zwaarder en sneller je voertuig is, hoe sneller je langs dat voetbalveld bent. We willen eigenlijk dat bestuurders geconcentreerd zijn. Dat moet het algemene doel zijn. Ik kan me niet voorstellen dat de Minister na haar eerdere betoog zegt dat appende scholieren een groter gevaar zijn dan snorscooters.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is ook niet onderbouwd; ik gaf net aan dat dat een gevoel van mij is. Ik zie veel scholieren die dat doen, zonder het gevaar ervan te onderkennen, terwijl het merendeel van de snorfietsers in Nederland heel veilig gedrag vertoont. Een kleine groep begaat overtredingen. U zegt dat de problematiek minder groot is als je langzaam fietst. Maar als je langzaam fietsend recht op een auto af fietst, is de problematiek heel groot. Het gaat erom dat een fietser tot een kwetsbare groep behoort. Ik wil graag dat de jongeren erop gewezen wordt wat het gevaar van appen op de fiets is, waardoor ze zelf denken: laat ik dat maar niet doen. Maak het ook leuk voor ze om dat te doen. Ik hoop dat daarmee een gedragsverandering teweeg wordt gebracht. Mocht blijken dat het niet werkt, dan kunnen we altijd verdergaande maatregelen nemen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wanneer kan de Minister de Kamer hierover informeren? Kunnen we begin januari 2015 de cijfers en de ervaringen in het buitenland krijgen, inclusief een standpunt van de Minister? Ik heb de Minister nog helemaal niet gehoord over het door meerdere partijen gesteunde CDA-voorstel voor een discussie over aansprakelijkheid. Want natuurlijk gaat het over inzicht, maar ook over verantwoordelijkheid. Kan de Minister zich uitlaten over het principe van de omgekeerde bewijslast en over ons voorstel daaromtrent?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Januari is te vroeg, omdat we net de app hebben ingevoerd waarmee de gevolgen daarvan inzichtelijk kunnen worden gemaakt. Ik stel voor dat ik u rond de zomer daarover bericht, daarbij ook de ervaringen in het buitenland meenemend. Verder ben ik bereid, nader onderzoek te doen naar het aspect van aansprakelijkheid. Jongeren onder de 14 jaar kun je overigens niet aansprakelijk stellen. De rechter kan daarvan afwijken. Nogmaals, ik zal daar nader onderzoek naar doen. Ik ben namelijk van mening dat goed gedrag moet worden beloond en slecht gedrag moet worden bestraft. Dat komt in één set naar de Kamer toe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik raak zelden uitgevraagd, want dat is mijn rol als volksvertegenwoordiger en controleur. Ik vind het prima dat de Minister rond de zomer komt met informatie over de ervaringen in het buitenland. Maar zou het niet mogelijk zijn om eerder naar de Kamer te komen met informatie over de verantwoordelijkheid? We kennen de wetgeving op dat punt. Er zijn twee verschillende discussies: een verbod

is inderdaad best wel een vergaande stap, maar een discussie over gezond verstand en de verantwoordelijkheid als je zelf schade veroorzaakt, is wat anders. Ik vraag de Minister toch om met het laatste iets eerder naar de Kamer te komen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik vrees dat de heer De Rouwe vindt dat die informatie nog voordat hij een andere rol gaat vervullen naar de Kamer komt. Ik zal eens kijken of dat lukt.

Ook het alcoholslotprogramma (asp) is een complexe zaak. Zoals bekend ben ik een groot voorstander van dat programma, omdat mensen die met alcohol in hun bloed op de weg worden gepakt, ook moeten worden gestraft. Ze zijn een rijdend moordwapen, zeg ik altijd maar heel erg hard. Daar moet je streng op ingrijpen. Tegelijkertijd ben ik voorstander van een alcoholslot. Het is immers wel erg ingrijpend als je de weg niet meer op mag. Als je belooft dat je je leven op dat punt betert en wij kunnen dat controleren, dan moet dat kunnen. Veel mensen hebben hun auto nodig voor hun werk of voor andere dingen. Het Hof heeft een uitspraak gedaan die inhoudt dat een strafrechtelijke en een bestuursrechtelijke boete overlappend zijn. We weten dat het inderdaad complex is om zowel strafrechtelijk als bestuursrechtelijk iets te doen. Desondanks hebben we ervoor gekozen om het zo te doen, omdat je mensen in de gelegenheid wilt stellen gebruik te blijven maken van hun auto, die vaak voor het werk wordt gebruikt. Verder zou de werklast voor het OM erg groot worden als we alles strafrechtelijk zouden aanpakken.

Naar aanleiding van deze uitspraak en naar aanleiding van een advies van de Raad van State naar aanleiding van een wetvoorstel van mijn kant om ook de vrachtauto onder het asp te laten vallen, ben ik samen met mijn collega van V en J opnieuw aan het verkennen welke mogelijkheden er zijn om toch meer zaken onder te brengen in het strafrecht, en wat er nog via het bestuursrecht kan worden geregeld. Dit alles naar aanleiding van de uitspraak die al is gedaan en de uitspraak die we nog verwachten van de Raad van State. We verkennen op dit moment de mogelijkheden om dit alles op de een of andere manier nog wel een plek te blijven geven. Het CBR houdt sinds kort vanwege de uitspraak van het Hof de asp's aan. Na de uitspraak van de Raad van State willen wij zo snel mogelijk gaan bekijken wat er mogelijk is om dit op een goede manier vorm te blijven geven. Mocht dat niet lukken, dan kom ik natuurlijk bij de Kamer terug om te bespreken wat we dan moeten doen.

Het OM is in cassatie gegaan tegen de uitspraak van het Hof. We weten nog niet wat de uitkomst daarvan is. Het CBR heeft op dit punt dus een tijdelijke maatregel genomen. Er is nog gevraagd wat de gevolgen voor het slot zijn van bijvoorbeeld ruitenwisservloeistof. Het is bekend dat het slot geen onderscheid maakt tussen mondalcohol en bloedalcohol. Sommige producten kunnen daarom van invloed zijn op de uitslag van de blaastest, terwijl de deelnemer niet te veel alcohol in zijn bloed heeft. Daarom wordt bij de installatie van het alcoholslot vermeld, welke producten een extra risicofactor vormen. Wageningen UR heeft van ons opdracht gekregen te onderzoeken hoelang het duurt voordat mondalcohol is verdwenen. Ik verwacht op korte termijn de resultaten van dat onderzoek, die we zullen gebruiken om de asp-deelnemers van goede voorlichting daarover te voorzien. Ik ben niet van plan om het alcoholslot daarop te gaan aanpassen, want dat wordt veel te ingewikkeld. Wel moet duidelijk worden gemaakt dat rekening moet worden gehouden met bepaalde zaken. Zoals gezegd is de Afdeling rechtspraak van de Raad van State kritisch over de mogelijkheid van startonderbreking voor vrachtauto's en bussen. Ze vraagt zich af of je dit vraagstuk én in het strafrecht én in het bestuursrecht kunt afdoen.

Voorzitter: Bashir

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Het is buitengewoon vervelend dat er nu even geen asp's kunnen worden opgelegd. Hoelang blijven we in deze impasse hangen? U hebt het over «zo snel mogelijk», maar dat is een heel rekbaar begrip. Hetzelfde geldt voor dat onderzoek. Waarom wordt niet gekeken of je het systeem kunt verbeteren? Hoe meer over het systeem wordt geklaagd, hoe meer het begrip voor het asp afneemt, niet alleen bij de deelnemers, maar ook bij de buitenwereld.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er wordt inderdaad veel over geklaagd en er is weinig begrip voor. Maar ik heb niet veel medelijden met mensen die met alcohol de weg opgaan. Iedereen heeft het verhaal dat dit de enige keer was dat men dat deed, maar het gaat daarbij niet om een normale alcoholiname. Met het asp maak ik het voor mensen mogelijk om alsnog deel te nemen aan het verkeer. Als er alleen strafmaatregelen zouden zijn, zou het rijbewijs worden afgepakt en dan kun je helemaal niet meer deelnemen aan het verkeer. We bekijken nu of ruitwisservloeistof daadwerkelijk van invloed is op het alcoholslot of dat dat een smoes is. Het onderzoek van Wageningen UR is in november klaar. We zullen beter gaan voorlichten, maar het grootste probleem is de houdbaarheid van het alcoholslot op zich. Er gebeuren twee dingen: het OM is in cassatie gegaan tegen de uitspraak van het Hof, terwijl we tegelijkertijd aan het verkennen zijn of er nog andere opties zijn. Justitie schat hier zo'n zestien weken voor nodig te hebben. Daarna zal ik de Kamer daarover zo snel mogelijk informeren.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Veel mensen vergeten dat het gaat om vijf borrels of meer, voordat je überhaupt in aanmerking komt voor een alcoholslot. Om die reden ben ik een groot voorstander van het alcoholslot. Zestien weken is overigens ongelooflijk lang. Ik hoop dat er snel duidelijkheid komt, waarbij het mij er niet per se om gaat dat mensen dubbel worden gestraft. Het alcoholslot is een zeer effectieve maatregel, die ik graag in stand zie worden gehouden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het duurt inderdaad lang, maar als je iets wilt verschuiven van bestuurs- naar strafrecht moet dat allemaal wettelijk vorm worden gegeven en zul je met elkaar in discussie moeten gaan over wat effectief en efficiënt is. Als mensen nu al een zware straf hebben opgelegd gekregen, dan kunnen ze helemaal de weg niet meer op. Het gaat erom dat ze weer wel de weg op kunnen. Als de strafrechter constateert dat de overtreding daarvoor niet zwaar genoeg is, speelt dat niet. Ik zal samen met mijn collega van V en J proberen die termijn zo kort mogelijk te houden.

Voorzitter: Kuiken

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben blij dat de Kamer in meerderheid enthousiast is over zelfrijdende auto's, in de ontwikkeling waarvan Nederland gidsland wil zijn. Ik denk dat Nederland er logistiek gezien goed voor is ingericht om die status te bereiken. Daarmee zijn we ook in the lead bij de in Europees verband en wereldwijd nog te ontwikkelen systemen op dit gebied. Dat is goed voor onze economie en voor de bedrijven die in die sector al heel actief bezig zijn. Deze ontwikkeling houdt overigens nog niet in dat er onbestuurde (vracht)auto's komen. Nog heel lang zal sprake zijn van een combinatie van zelfstandig en handmatig rijden. Misschien blijft dat altijd wel zo; dat kan ik niet inschatten. Daarom worden er nu testen uitgevoerd. Als je grootschalige testen op de openbare weg mogelijk wilt maken, moet je de AMvB voor de ontheffingsverlening door de RDW aanpassen. Het voorstel

daartoe is in concept gereed en zal binnen afzienbare tijd openbaar worden middels een internetconsultatie. In 2015 komen we daarmee naar de Kamer. Er zijn inmiddels vier aanvragen gedaan voor testen met zelfrijdende voertuigen op de openbare weg. Deze aanvragen worden op dit moment beoordeeld door de RDW. Op heel veel onderwerpen laat ik op dit moment kennis ontwikkelen, bijvoorbeeld ten aanzien van de aansprakelijkheid, de verkeersveiligheid, de cybersecurity et cetera. Om Nederland als koploper te positioneren, werk ik samen met industrie, kennisinstellingen en wegbeheerders aan een gezamenlijke propositie voor Nederland. Ik heb het initiatief genomen om samen met Duitsland en Oostenrijk te werken aan een corridor, maar ook werken we samen met een koploper als Zweden. Welke voorwaarden gelden? Eerst moet in een afgesloten testomgeving een risicoanalyse worden gemaakt. De RDW heeft die testomgevingen in huis. Verder moet je denken aan verzekeringen, testgebied, bijhouden logboeken enzovoorts. We zullen bekijken waar we die testen kunnen houden; in principe kan dat in heel Nederland. We hebben nu tests voorzien in Groningen en Overijssel en dus niet in Friesland. Er zijn al enkele testen gehouden en in 2015 en 2016 zullen er meer volgen, afhankelijk van de marktpartijen. De veiligheid van en interactie met kwetsbare groepen is daarbij uiteraard een aandachtspunt. Kan de introductie van zelfrijdende auto's op termijn duizenden vrachtwagenchauffeurs hun baan kosten? Dit is een van de innovaties die een actief bijdrage gaan leveren aan vergroting van de verkeersveiligheid, de efficiency en de duurzaamheid. Vergroting van de veiligheid is ook in het belang van vrachtwagenchauffeurs. Als je in slaap valt, kan de zelfrijdende auto het stuur overnemen. Ik denk dat de transportsector daarmee concurrerender wordt ten opzichte van landen waar de arbeidskosten lager liggen. Dat kan dus ook weer in het belang van vrachtwagenchauffeurs zijn. De concurrentieslag op arbeidskosten is moeilijk te winnen, maar dan kun je de slag aangaan op een beter logistiek proces. In de toekomst dreigt een tekort aan vrachtwagenchauffeurs. Ik denk daarom dat de zelfrijdende auto op termijn een oplossing kan bieden, maar vooralsnog zit de chauffeur gewoon in de auto. Er zijn nog geen zelfrijdende auto's ontwikkeld waar helemaal niemand in zit. Op 10 november worden de eerste proeven voor vrachtauto's gehouden, en wel in de regio Zwolle.

Is het speciale remsysteem voor vrachtauto's ook geschikt voor personenauto's? Nieuwe vrachtauto's moeten vanaf november 2013 een geavanceerd noodremsysteem hebben ter voorkoming van kop-startbotsingen. De komende jaren zal dat systeem ook worden verplicht voor bussen en vrachtauto's. Voor personenauto's is dat nog niet zo, maar het systeem bestaat wel voor heel veel personenauto's. Je hebt het City Safety System, de Driving Assistant en het Advanced Pre-crash Safety System. Deze systemen zijn al in 2012 door de ANWB getest. Ik wil in Commissieverband wel eens informeren of er wordt nagedacht over een verplichting, maar ik heb de indruk dat de markt dat al heel voortvarend aan het invullen is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb eerder in een begrotingsbehandeling aandacht gevraagd voor een testsysteem van Siemens waarbij vrachtauto's vooral op momenten waarop het hard waait heel goedkope stroom uit wind kunnen gaan gebruiken. Als Nederland gaat innoveren op het gebied van zelfrijdende auto's wordt dan ook gelijk de stap gemaakt naar schoner vervoer? Nederland zal de doelstellingen uit het energieakkoord zeker niet halen, zeker niet als het gaat om de doelstellingen op het gebied van het wegverkeer. Hoe staat het daarmee?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De proef richt zich vooral op het fysiek mogelijk maken, dus op het aanbieden van testlocaties en dus niet zozeer op de ontwikkeling van het voertuig zelf. Wij

vinden dat namelijk een marktaangelegenheid en de markt biedt verschillende typen voertuigen aan. We zijn enthousiast over de door mevrouw Van Tongeren genoemde testen. Het aanbrenge van wings op vrachtauto's behoort inmiddels in Europees verband tot de mogelijkheden. Dat moet in Europees verband worden geaccepteerd en gecertificeerd. Daar werken wij op andere vlakken aan mee. Maar de rol die we hier innemen, is vooral het aanbieden van de testfaciliteiten in ons land, het aanpassen van onze regelgeving en vooroplopen bij het faciliteren van deze processen. Daarmee proberen we de markt zo dicht mogelijk bij de door ons gewenste ontwikkelingen te krijgen. Dat staat los van het type voertuig dat wordt gebruikt. Wat mevrouw Van Tongeren noemt gaat niet over het zelf rijden, maar meer over duurzaamheid. Dat stimuleren we ook, maar dan langs heel andere wegen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Die ontwikkelingen komen toch dicht bij elkaar in de buurt. Want als je een rij vrachtwagens hebt die allemaal via een trambovenstel gekoppeld zijn aan het elektriciteitsnet, dan zit je heel erg dicht bij zelfrijdend verkeer. Daar kunnen in de haven van Rotterdam tests mee worden uitgevoerd, ook met het oog op de toekomst, zeker omdat Nederland zelfs de emissienormen voor het eigen vrachtvervoer niet gaat halen. Het zou een gemiste kans zijn als we straks verschillende zelfrijdende vrachtauto's krijgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, we hebben verschillende trajecten voor het stimuleren van verschillende activiteiten. Ik wil die trajecten wel graag gescheiden houden, omdat we nu bezig zijn de ontwikkeling van nieuwe technologieën te stimuleren, tests uit te voeren en de regelgeving te bekijken. Ik wil dat graag als een samenhangend geheel zien. Daar heb ik de Kamer over geïnformeerd. Daarnaast stimuleren we andere initiatieven die duurzaamheid promoten. Het voorbeeld van mevrouw Van Tongeren ken ik niet, maar het klinkt bijna als een trein. We zijn nu meer bezig met systemen waarbij de communicatie op wegdelen via auto en weg wordt geregeld. Ik kom toe aan het blokje «overige», te beginnen met de rij scholen. Hoe zit het met de praktijktoets en kan er niet meer praktijk worden ingebouwd? Ik heb dat inmiddels samen met de branche geregeld. Het wetsvoorstel op dit punt zal naar de Kamer worden gezonden. Vroeger zat er geen praktijktoets in en nu wel. We hebben dit besproken met de drie rij schoolbranches.

De heer Bashir stelde een vraag over het niet meer afnemen van examens. Ook dat punt heb ik met de rij schoolbranches besproken. We hebben unaniem besloten dat een examen wel noodzakelijk is om de kwaliteit van de rij instructeur op peil te houden, in een branche waar veel kritiek is op rij scholen die geen kwaliteit zouden leveren. Maar het moet inderdaad wel meer praktisch en minder theoretisch worden.

Er is een vraag gesteld over de verschillende maximumsnelheden voor elektrische auto's. Ik had al eens gehoord dat je 130 km/u mag rijden met een elektrische auto waar je nu alleen nog 120 km/u mocht rijden, in verband met te veel uitstoot. Hoe charmant ook, het is geen goed idee, omdat het eigenlijk onmogelijk is om te handhaven. Dan moet je niet alleen op kenteken, maar ook op autotype gaan handhaven. Wat het geluid betreft: op de snelweg is bandengeluid dominant. Een elektrische auto is niet stiller dan een gewone auto. Maar ik vind het idee wel heel erg leuk, dus ik houd het in mijn achterhoofd. Maar op dit moment is het, gelet op de manier waarop wij handhaven, niet mogelijk om dat onderscheid te maken.

Wordt het elektrisch vervoer in de steden verder uitgerold? Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan een Green Deal Zero Emission Stadsdistributie, ofte wel emissieloze bevoorrading in de binnenstad in 2025. Aan deze pilot doen twaalf steden mee, samen met transportbe-

drijven, brandstofleveranciers en winkelbedrijven. Ondertekening zal dit jaar plaatsvinden, conform het energieakkoord. Daarnaast zijn er nog generiek beleid, de brandstoffenvisie, fiscale stimulering en dergelijke. Kun je, zoals in Den Bosch, experimenteren met het aanduiden van de wachttijden? Kan dat niet volgens de regelgeving? Ik heb begrepen dat in de Regeling verkeerslichten geen verbod is opgenomen van stoplichten die aftellen hoelang het nog duurt voordat er groen licht verschijnt. Dat geldt voor alle typen verkeerslichten. De aftelverkeerslichten doen naar mijn mening op geen afbreuk aan de voorgeschreven werking van de lichten. Mijn conclusie zou dus zijn dat het gewoon is toegestaan.

De heer Krol stelde een vraag over het negeren van een rood kruis op de matrixborden op de snelweg. Dit is inderdaad een groot probleem, want er zijn mensen die zich er niets van aantrekken. Daarmee breng je de levens van wegwerkers in gevaar. Ik vind dat echt onacceptabel, dus dat moet gewoon niet gebeuren. Ik denk dat het goed is dat dit punt aan de orde is. Nogmaals, het is onacceptabel. Handhaving door de politie is daarbij van belang. Daarom is er regelmatig contact tussen RWS en de politie. De politie handhaaft met mobiele teams op de meest onveilige plekken. Om die handhaving een impuls te geven, zullen we binnenkort in de regio Rotterdam van start gaan met een proef, waarbij de RWS-weginspecteurs optreden als bijzondere opsporingsambtenaren, die meteen boetes en straffen kunnen opleggen/uitdelen.

Mevrouw Van Tongeren vroeg of de classificatie van de wegen kan worden aangepast, zodat de zwakkere verkeersdeelnemers beschermd worden. Ik zet eigenlijk in op verbetering van de kwaliteit van de inrichting van de wegen om de kwetsbare deelnemers te beschermen en niet op classificatie. Gemeenten werken via lokale projecten, zoals Veilig Fietsen, aan verbetering van de fietsinfra. 60% van de gemeenten heeft al een dergelijke aanpak of werkt daaraan. Ik stimuleer dat met de ambassadeursgroep van burgemeesters en de commissarissen van de Koning. De heer Krol vroeg wat ik doe aan de snellere elektrische fietsen. Niets, want in principe mogen die er gewoon zijn. Wel stellen wij iedere keer veiligheidseisen, ook aan de plekken waaraan ze kunnen deelnemen aan het verkeer. Op de fietssnelwegen is zo'n snellere elektrische fiets natuurlijk heel prettig.

De heer De Rouwe vroeg of de nieuwe normen voor fijnstof in Europees verband sneller kunnen worden ingevoerd ten gunste van de fietsers. Dit stuit op praktische problemen, omdat de eisen van de door de heer De Rouwe genoemde normen kort geleden zijn vastgesteld. Ik denk dat het een illusie is om te denken dat we voor 2015 daarover een nieuwe discussie zouden kunnen voeren in Europees verband en dat we de inhoud van de normen zouden kunnen veranderen en de invoering ervan zouden kunnen versnellen. Ik weet überhaupt niet of de Commissie bereid is om een voorstel te doen. Ook de wetgevingsprocedure neemt heel veel tijd in beslag. Ik denk dat het goed is om ons te houden aan de genoemde invoeringsdatum.

De heer Madlener vroeg nog wat ik eraan ga doen om de fraude bij de examens te bestrijden. Het CBR doet heel veel aan fraudebestrijding, zowel rond de theorie- als rond de praktijkexamens. Het CBR heeft in dit geval zelf opsporing en aangifte gedaan. Het heeft nu een nieuw soort examen ingevoerd, waarbij elke deelnemer andere vragen krijgt, zodat er niet van tevoren één examen kan worden uitgedeeld en dus ook niet van tevoren kan worden bepaald welke vragen er zullen worden gesteld. Het is nu gewoon afwachten welke vragen je gaat krijgen. Het CBR heeft in tien jaar tijd zes fraudegevallen opgespoord, op in totaal 600 examinatoren in de huidige dienst. Dat geeft de grootte aan: in principe is het klein. Maar dan nog willen we er bovenop zitten, want je wilt dat iedereen zijn of haar rijbewijs ook echt verdient. Dat is essentieel in het kader van de verkeersveiligheid. We doen het maximale om fraude te voorkomen en op te sporen.

Neemt het aantal vrachtwagenongelukken toe? Hoewel er de afgelopen weken diverse ongelukken waren, kunnen we op basis daarvan geen conclusies trekken. Indien uit de jaarlijkse monitoring van de verkeersveiligheid blijkt dat er wel sprake is van een toename zal ik dat nader analyseren en toelichten en zal ik specifieke maatregelen voorstellen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb de indruk dat die incidenten met vrachtwagens enorm toenemen. Niet alleen ik heb die indruk, maar ook anderen, inclusief de vrachtwagenchauffeurs die ik heb gesproken. Je ziet het aan de fileberichten en ik zie het zelf in Rotterdam en omgeving. U zegt dat u geen conclusie kunt trekken dat het zo is. Kunt u dan de conclusie trekken dat het niet zo is? Als ik u zo hoor, kunt u helemaal geen conclusies trekken, omdat u het niet weet. Hoe registreert u al die ongevallen en filemeldingen als gevolg van ongelukken met vrachtwagens? Hebt u daar een sluitend systeem voor? Wanneer kan de Kamer een rapportage tegemoet zien waarin u wel conclusies trekt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, wij monitoren dat. Ik noemde onze jaarlijkse monitor al. Daarin staat welke ongevallen door vrachtauto's zijn veroorzaakt. Als we daarin een afwijking van het reguliere aantal ongevallen zien – dat kan in zijn totaliteit zijn, maar ook qua locaties – dan gaan we altijd dieper analyseren om te zien welke maatregelen we kunnen nemen. De jaarlijkse monitor komt elk jaar na de zomer. In de jaarlijkse monitor die na de afgelopen zomer is verschenen, komt die afwijking niet voor.

De heer **Madlener** (PVV): Is die monitor een sluitend systeem waarin ieder incident met een vrachtauto wordt meegenomen? Of is het een steekproef?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij beschrijven alle ongevallen op de rijkswegen. Je moet ook conclusies kunnen trekken over het aantal verkeersdoden en de oorzaak van de ongelukken en je moet conclusies kunnen trekken over de verkeersgewonden en over de oorzaken daarvan. Dat wordt altijd geanalyseerd. Bij ongevallen ben je eerst bezig met het slachtoffer, voordat je naar de oorzaken gaat kijken. Er zal altijd wel iets tussendoor slippen, maar het wordt wel per geval bekeken. Er is geen sprake van een steekproef.

Sidewings zijn gebonden aan maximumafmetingen. Ze zijn onderdeel van het programma Truck van de Toekomst en ze zijn opgepakt door de markt. Dit is op Europees niveau mogelijk gemaakt, waarmee het een succes lijkt te gaan worden.

De heer Madlener vraagt of ik provinciale wegen wil aanwijzen die kunnen worden verbreed. De provincies zijn zelf verantwoordelijk voor hun N-wegen. Ik ga ze geen aanwijzingen geven. Dat zouden ze best wel fijn vinden, want als ik dat doe, zullen ze ook om de daarbij horende gelden vragen. Zoals bekend ben ik dat niet van plan, ten eerste vanwege onze gescheiden rollen en ten tweede vanwege het beperkte budget. De provincies zijn zich zeer bewust van de verkeersveiligheid. Wij betrekken ze hier ook bij. Ze voelen aan dat, nu alle nationale wegen qua veiligheid op 3-sterreniveau zijn gekomen, alle ogen op hen zijn gericht om dat ook te gaan halen. Ze zijn bezig met verbeteringen en maken deel uit van mijn veiligheidsteam en van het overleg met wegbeheerders.

Over de hoogte van de boetes voor verkeersovertreders gaat mijn collega van Veiligheid en Justitie. Hij beziet voortdurend welke boetes kunnen worden verhoogd. Ik heb al laten weten, wat verscherpte handhaving op de snorfiets daarvoor betekent. Verder worden er nu veel meer WOK-statussen voor snorfietsers uitgedeeld. Dat betekent dat ze opnieuw moeten worden gekeurd door de RDW. In algemene zin geldt dat er

hogere verkeersboetes worden uitgedeeld aan overtreders. Als dat gewenst wordt, zal ik dat aan mijn collega moeten voorleggen. Over de ontwikkeling van de filecijfers merk ik het volgende op. Automobilisten stonden in 2013 minder in de file. De cijfers van RWS laten een afname van 8% zien van de filedruk ten opzichte van 2012. Dat komt onder andere door de aanleg van extra rijstroken en door diverse andere maatregelen. We zien inderdaad een toename in het laatste kwartaal van 2013. Het is eigenlijk voor het eerst sinds 2010 dat we zo'n toename zien. Ik heb al eerder gezegd dat ik verwacht dat, als de economie weer aantrekt, er meer files zullen komen. We moeten daar onverkort in blijven investeren. De heer De Rouwe weet dat aan het feit dat er dankzij de VVD minder zou worden geïnvesteerd. Maar ik kan hem geruststellen: mede dankzij de VVD investeerden wij de afgelopen jaren juist meer dan ooit. We hebben veel investeringen naar voren getrokken, omdat we het in het kader van de crisis belangrijk vinden dat investeringen nu ook plaatsvinden. Meer files hebben veel meer te maken met de toename van de mobiliteit. Ook in de toekomst zullen we blijven investeren om de files op te lossen, zowel via fysieke infrastructuur als via programma's als Beter Benutten.

Ik heb al gezegd dat ik de spitsstroken niet allemaal tot permanente stroken zal gaan ombouwen. Bij de A4 heb ik dat wel gedaan en in 2015 zal dat met de A12 gebeuren. Verder heb ik op een groot aantal spitsstroken de venster- en openingstijden verruimd

Wat het zelf kiezen van het kenteken betreft – dat was een vraag van mevrouw Visser – merk ik op dat we in Nederland een voertuiggebonden in plaats van een persoonsgebonden registratiesysteem hebben. Dat biedt de mogelijkheid om voertuigen eenvoudig aan de hand van het kenteken van de wieg tot het graf te volgen. Overgaan op een persoonsgebonden systeem vind ik voor de leukigheid een veel te kostbare aangelegenheid, met een relatief beperkte meerwaarde. Twee systemen naast elkaar vind ik ook geen aantrekkelijke optie. Er zijn nog vele andere manieren om je auto te versieren met persoonlijke boodschappen. Ik wil daar niet toe overgaan.

De heer De Rouwe vroeg of het interessant is om de EMG ook te laten gelden voor de extra cursus voor motorrijders. Ik zal het CBR vragen om daarover in overleg te gaan met de KNVM.

De heer Krol vroeg of ik naar Omroep MAX wil gaan kijken. Ik heb al geruime tijd vanwege een tijdelijke verhuizing/verbouwing geen tv-aansluiting meer. Ik moet zeggen dat dat wel zo rustig is. Dat zit er dus niet in, maar ik hoor daarna ongetwijfeld wat eruit is gekomen.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik dank de Minister voor de beantwoording van de gestelde vragen. Wat het afgeven van een WRM-certificaat voor rijdschoolhouders betreft, merk ik op dat heel veel rijdschoolhouders met heel veel onzekerheid te maken hebben als het gaat om de vijfjaarlijkse praktijkbegeleiding, waar ook een examen aan vastzit. Ik vraag de Minister haast te maken met het zoeken naar een oplossing, zodat die onzekerheid voor rijdschoolhouders verdwijnt. Wij zijn ook voor praktijkbegeleiding, maar het moet niet betekenen dat goede rijdschoolhouders met hoge slagingspercentages om de vijf jaar een examen moeten afleggen. Daarmee is namelijk veel onzekerheid gemoeid. Ik denk dat inmiddels alles is gezegd over de snorscooters. Ik heb gevraagd om veiligheid, eenduidigheid en voorkoming van snelheidsverschillen. Die zaken staan voor ons als een huis. Kan daarmee rekening worden gehouden in het wetsvoorstel dat naar de Kamer komt? Daarmee wordt veel discussie in dit huis voorkomen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vind wel dat de SP nu hom of kuit moet bieden. De Minister heeft duidelijk aangegeven dat ze niet meegaat in het verhaal van het opvoeren van snorscooters naar 45 km/u. Dat was de

belangrijkste eis van de SP. Kunnen we nu concluderen dat de SP voor of tegen het doorrommelen van deze wetgeving richting de Kamer is? Of komt er een helder signaal om er maar mee op te houden, gelet op andere prioriteiten?

De heer **Bashir** (SP): De Minister heeft wat anders gezegd, namelijk dat ze hier ook naar gaat kijken. Als dat niet het geval is, moet zij dat zeggen. Zij heeft gezegd dat 45 km/u voor de snorscooter voor haar onbespreekbaar is, zonder andere alternatieven uit te sluiten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is dan 60 km/u of 70 km/u. Dit is allemaal luchtfietserij. De Minister is heel duidelijk geweest: ze ziet het gewoon niet zitten. De SP heeft dit als belangrijkste eis gesteld. De Minister zegt dat ze ernaar kijkt, maar ze kijkt naar alles. Dat is een containerbegrip. Maar de uitkomst daarvan heeft ze al gepresenteerd: we gaan niet naar 45 km/u. Dat was de belangrijkste eis van de SP. Meerdere partijen willen hierover een motie indienen. Als het antwoord van de Minister blijft zoals het is, namelijk dat ze dat niet meeneemt, is de SP er dan voor om ambtenaren onnodig aan het werk te zetten? Of steunt de SP de Kamer in haar verzoek om er nu maar mee op te houden?

De heer **Bashir** (SP): De Minister heeft gezegd dat ze naar alternatieven wil kijken, zoals koppeling van 30 kilometerzones aan de helmplicht en dus naar het naar de rijbaan verplaatsen van de snorscooter. Ons gaat het erom dat, als je de snorscooter op de rijbaan krijgt, er geen grote snelheidsverschillen moeten zijn. Het liefst willen wij dat de snorscooter opgaat in het regime voor de bromscooter en 45 km/u mag gaan rijden. Dan is het probleem helemaal opgelost. Maar er zijn nog meer wegen die naar Rome leiden. Wat ik van de Minister heb begrepen, is dat ze hiernaar gaat kijken. Wat mij betreft blijft het daar niet bij, maar komt ze ook met een oplossing.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik wil nog een verduidelijking. Wat gaat de SP nu precies voorstellen? Laat de SP hiermee het voorstel om naar 45 km/u te gaan vallen? Klopt het dat de SP vindt dat het wel kan als we voor heel Nederland 30 km/u laten gelden?

De heer **Bashir** (SP): We gaan niet van heel Nederland een 30 kilometerzone maken, zoals mevrouw Visser wil. Dat willen wij niet. De SP komt een voorstel om van de snorscooter een bromscooter te maken. Dat willen we op een goede manier doen: met een subsidiemaatregel, er tegelijkertijd voor zorgend dat de bestaande snorscooters kunnen worden opgevoerd. In 80% van de gevallen zijn ze al opgevoerd, dus het gaat om de resterende 20% van de gevallen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Wij zijn niet voor 30 km/u voor heel Nederland, althans als dat de vertaling van de heer Bashir is. Ik ben dan wel heel benieuwd naar de begrotingsbijdrage van de SP in dit najaar. De SP stelt nu namelijk voor om alles verplicht om te katten, wat bijna € 500 per persoon kost. Verder stelt de SP een subsidieregeling voor. Ik neem aan dat we daarvoor bij de begrotingsbehandeling een mooi voorstel te zien krijgen. Er moet namelijk extra geld komen.

De heer **Bashir** (SP): Ik herken mij niet in de genoemde getallen.

De heer **Krol** (50PLUS/Baay-Timmerman): Voorzitter. Ik wil nog een keer aandacht vragen voor het feit dat er echt ouderen zijn die straks met hun vervoermiddel niet meer op de weg durven, als ze van het fietspad worden weggejaagd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de Minister voor de uitleg van de cijfers over verkeersgewonden. Die ongevallen zijn nu volledig geregistreerd. Mijn fractie is daar tevreden over. Op de snelweg is er een snelheidsverschil van 50 km/u tussen scooter en overig wegverkeer. Je zou ook nog kunnen kijken naar wegen met meer dan een rijbaan. Daar zou het moeten kunnen, terwijl het op wegen met maar een rijbaan 30 km/u moet zijn. Als de Minister dat wil bekijken bij de verfijning van haar wetsvoorstel, dan is er een kans dat we eruit gaan komen, dat de rest van Nederland zonder helm op op het fietspad kan rijden en dat je in Amsterdam veilig op het fietspad kunt rijden.

Over de A2 en de elektrische auto het volgende: de Minister deed dat af als een leuk grapje, maar ik meen serieus dat het bevorderen van elektrisch vervoer in Nederland essentieel is. Deze regering heeft de fiscale mogelijkheden al behoorlijk afgeknepen. Dit zijn overigens voorstellen die niets kosten. Mij aansluitend bij mevrouw Visser: in plaats van je eigen naam op het nummerbord zou er een klein e-tje op kunnen komen te staan, zodat iedereen weet dat het elektrisch vervoer is. De trajectcontrole op de A2 kan het oppikken. De reden dat auto's daar niet harder mogen, is de luchtkwaliteit; elektrische auto's lossen dat op. Ik heb nog een vraag gesteld over de stopstrepen, de haaiantanden, de fietsers en de heer Eurlings. Daar krijg ik graag nog een antwoord op.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik begin met het uitspreken van waardering voor de Minister om een aantal toezeggingen als het gaat om aansprakelijkheid en de EMG. Hierover zijn veel brieven aan de Kamer gestuurd waarin veel waardering voor het CDA-standpunt doorklinkt. Ik noem in dit verband het puntenrijbewijs, dat volgens ons van drie zware overtredingen naar twee zware overtredingen moet gaan. Dat gebeurt nu, maar door alle drukte heb ik weinig complimenten kunnen geven. Die wil ik bij dezen gegeven hebben.

Er zijn ook verschillen, te beginnen met de snorfiets. Dat is een verschil van inzicht en daarom wil het CDA daarover een VAO aanvragen. Maar het meest bizarre moment in dit debat vond ik de terloopse mededeling dat het CBR geen asp's meer oplegt. Heb ik dat goed verstaan? Is de Kamer er niet over geïnformeerd dat het CBR afgelopen week kennelijk een brief heeft gekregen dat er op dit moment geen asp's meer worden opgelegd? Dat kan toch niet de bedoeling zijn? Als dat klopt, wil ik vanmiddag nog een interpellatie over dit onderwerp aanvragen. Ik vind het echt bizar dat dat hier terloops wordt gemeld en dat daarover geen enkele brief naar de Kamer is gestuurd. Ik weet niet wat de gevolgen zijn. Mensen die vandaag worden gepakt met alcohol in hun bloed krijgen dus geen asp opgelegd. Ik vind dit echt extreem en ik ben er absoluut van overtuigd dat dat niet even kan worden afgedaan met een mededeling of een vraag. Hierover had een brief met tekst en uitleg naar de Kamer moeten worden gestuurd. Als dit klopt – dat kan ik me eigenlijk niet voorstellen – dan hebben we echt een probleem. Dit kan echt niet.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. De heer De Rouwe gaf aan het begin van zijn betoog de Minister een compliment, wat ik ook nadrukkelijk wil doen. Juist het voorbeeld dat de heer Krol noemde van het rode kruis op de snelweg dat door mensen wordt genegeerd, wordt nu aangepakt in het kader van de aanpak van verkeersshuften. Er zijn de afgelopen periode flink wat maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat mensen die roekeloos rijgedrag vertonen worden aangepakt. Complimenten daarvoor. De Minister kondigde nieuwe wetgeving aan op het gebied van de lokale helmplicht. Zij ging overigens iets breder. Vorige keer was niet helemaal duidelijk hoe de Kamer daarover dacht, zodat ze verder was gegaan met het wetsvoorstel op dit punt. Welke reikwijdte krijgt dit wetsvoorstel? De SP omschreef dat als eenduidigheid, die de verkeersveiligheid ten goede komt. Dat onderschrijven wij. Daarom vinden wij dat verkeersregels

landelijk moeten worden bedacht, zodat mensen na het afleggen van een verkeersexamen weten waar ze aan toe zijn. Hoe meer regels op lokaal gebied, hoe onduidelijker het wordt, wat niet goed is met het oog op de verkeersveiligheid. Daarom blijven wij daar aandacht voor vragen. Ik krijg daarop graag een nadere toelichting van de Minister.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Hoe moet volgens mevrouw Visser het probleem van deze gewonden en straks wellicht doden ten gevolge van scooterongelukken worden aangepakt? Alleen maar zeggen dat het landelijk hetzelfde moet zijn, lost het probleem lokaal en in de grote steden niet op.

Mevrouw **Visser** (VVD): Mevrouw Van Tongeren heeft er een handje van om haar eigen interpretatie van ideeën van anderen te geven. Dat deed ze net ook toen het ging om fietsers en hoe daarmee om te gaan. Ik ontken helemaal niet dat er een probleem is als het gaat om ruimte of om verkeersveiligheid. Maar ik stel daarbij vast dat het niet alleen gaat om snorfietsen, maar ook om automobilisten, fietsers en voetgangers. Daarvoor moet je een oplossing vinden. We hadden het net over spitsstroken, maar je kunt nog veel meer voorbeelden geven. Als verkeersregels die bedoeld zijn om mensen veiliger door het verkeer te loodsen in de ene gemeente anders werken dan in de andere gemeente, draagt dat niet bij aan de verkeersveiligheid, omdat mensen het gewoon niet snappen. Als mensen niet snappen wat ze moeten doen, dan is het logisch dat ze dingen gaan doen waarvan ze zich helemaal niet bewust zijn dat die niet mogen. Daarom moeten de verkeersregels landelijk worden vastgesteld. Het verkeersexamen wordt ook landelijk afgenomen. Als je vervolgens in Amsterdam het een moet doen en in Amstelveen het ander, dan zou ik dat ook niet meer snappen. En dan heb ik het er nog geen eens over dat je dan ook nog wordt beboet voor het overtreden van een regel waarvan je niet op de hoogte was.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De VVD heeft geen enkele moeite met 2 kilometer 130 km/u en dan weer 100 km/u en 120 km/u op de snelwegen. Ik hoor geen concrete oplossing voor de problematiek in Amsterdam. Ik hoor alleen maar wat niet kan, maar niet hoe het daar veiliger moet worden. Wat is de oplossing van de VVD voor de snorscooterproblematiek in Amsterdam en in andere grote steden?

Mevrouw **Visser** (VVD): Mevrouw Van Tongeren heeft blijkbaar niet goed geluisterd. Ik ben namelijk begonnen met te zeggen «handhaving, handhaving, handhaving, met duidelijke regels». Ik woon zelf heel dicht bij Amsterdam en kom er zeer regelmatig. Een aantal weken geleden was de Kalverstraat op een reguliere dag zonder evenementen gewoon afgesloten. Mensen konden op die dag niet meer door de Kalverstraat lopen omdat het te druk was. Dat los je niet op met handhaving. Mevrouw Van Tongeren trekt er één specifieke groep uit die volgens haar maar moet worden verbannen, waarmee de problemen in Amsterdam zouden zijn opgelost. Nee, daarmee heb je de problemen in Amsterdam niet opgelost. Dat vraagt om een veel bredere discussie, maar het vraagt ook om het aanpakken van roekeloos rijgedrag. Het verbaast mij dat GroenLinks dat niet wil erkennen. Als je die groep maar verbant, zegt GroenLinks, heb je alle problemen in Amsterdam opgelost. Dat vind ik naïef.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Om daarbij aan te haken: ik ben blij dat je met je snorfiets in heel Nederland dezelfde regels hebt. De eenduidigheid waarover de VVD het heeft, is een groot goed. Handhaving? Ik zie in Amsterdam ook wel van die asociale, meestal getinte lieden met opgevoerde snorscooters rondrijden, die je gewoon moet aanpakken. Dat gebeurt onvoldoende. Amsterdam is goed in staat

om overal te flitsen waar ik maar rijd met mijn auto, laat Amsterdam dan ook maar eens een scootrijder aanpakken die veel te hard rijdt. Elke keer als ik in Amsterdam ben, valt het mij op dat Amsterdam goed kan flitsen, maar dat die gemeente de scooters niet kan of wil aanpakken. Nogmaals de vraag aan de Minister om te stoppen met wetgeving om het ingewikkeld te maken en Amsterdam te verzoeken – de VVD zit daar volgens mij in het bestuur – om eens te beginnen met handhaven en om meer scooters te bekeuren.

Welke regelgeving gaat nu precies gelden voor de zelfrijdende auto? Moet er altijd iemand in zo'n auto zitten of niet? Binnenkort gaat er een proef in Enschede lopen. Ik vind het allemaal prachtig en ik hoop dat Nederland op dit gebied een goede rol kan spelen. Ik heb verder begrepen dat tomtom iets gaat doen, waarover ik heel positief ben. Maar het moet wel veilig gebeuren. Zijn de regels aangepast, en zo niet, wanneer gaat dat gebeuren?

Ik vraag de Minister om toch de provincie in te gaan om de gevaarlijke provinciale wegen samen met de provincies aan te pakken. Dat mag wat ons betreft geld kosten. Ik zal daarover een motie indienen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Voorzitter. Ik begin met de rij scholen, een vraag van de SP, dat zich zorgen maakt over de vijfjaarlijkse toetsen. Vormen die toetsen geen te zware belasting voor de instructeurs? Ik zei al dat meer zal worden gelet op de praktijk en minder op de theorie. Ik denk dat dat sowieso al beter uitwerkt. Maar het is wel van belang dat er een verplichte bijscholing komt – dat hebben we samen met de rij schoolbranche ingevoerd – en dat je je lesbevoegdheid kwijt kunt raken bij een onvoldoende beoordeling. Dat is bedoeld om de kwaliteit van de rij instructie te waarborgen. Een mogelijk verlies van de WRM-bevoegdheid vindt men ingrijpend, maar tegelijkertijd vindt de rij schoolbranche ook dat de kwaliteit van toezicht door de overheid moet worden vergroot.

In september vorig jaar heb ik gemeld dat die verplichte bijscholing met de mogelijkheid van het verliezen van de bevoegdheid het beste instrument is om de kwaliteit van de rij instructie te borgen. Slechts 1% van alle rij instructeurs die de praktische bijscholing heeft gevolgd, raakt zijn lesbevoegdheid daadwerkelijk kwijt omdat niet aan de eisen wordt voldaan. Na wetswijzing, gepland voor 2016, is een voldoende voor de eerste praktijkbegeleiding al genoeg voor praktische bijscholing.

Over de snorfietsers zijn diverse opmerkingen gemaakt. Ik heb gezegd dat ik best wil kijken naar de variant van 30 kilometerzones, zonder dat ik me daaraan op voorhand committeer. Er zijn nog varianten bijgekomen met één of twee rij banen. Mij gaat het vooral om de veiligheid. De discussie is ontstaan vanuit het veiligheidsaspect. Het alternatief moet ook gewoon veilig zijn. Met dat in gedachten zal ik kijken naar mijn voorstel dat naar de Kamer komt, als er na het geplande VAO überhaupt nog een voorstel naar de Kamer komt. We wachten de Kameruitspraak op dit punt af.

Ik maakte geen grap toen ik sprak over de elektrische auto op de A2. Ik zei zelfs dat ik het een interessant voorstel vind, maar dat het in de huidige situatie niet mogelijk is en dat ik dat niet stante pede ga veranderen. Het idee blijft wel in mijn achterhoofd zitten, waarbij ik vooral denk aan het beloningsaspect. Hoe beloon je partijen die voor minder uitstoot zorgen? Maar nogmaals, voor nu leg ik het idee even terzijde; wie weet komt het wel weer een keertje op.

Mevrouw Van Tongeren stelde een vraag over de stopstrepen van Eurlings. Ik denk dat zij doelt op een aanbeveling uit een SWOV-rapport uit 2008. Toen heeft Eurlings de decentrale overheden gevraagd om daarmee aan de slag te gaan. Gemeenten kunnen daar waar mogelijk ook mee aan de slag. Volgens mij zitten daar geen belemmeringen.

De heer De Rouwe vroeg zich af waarom de Kamer nu pas hoort dat het CBR het alcoholslot heeft bevroren. Het is goed om te zeggen dat het asp

niet is ingetrokken, maar bevroren. Het CBR heeft via de Raad van State een indicatie gekregen van een specifieke casus en te verwachten uitspraken. Er zijn dermate ingrijpende vragen gesteld dat het CBR het niet verantwoord achtte al die asp's uit te geven, terwijl er in november een uitspraak wordt gedaan. Er is toen gezegd: we schorten het even op. Daarna kan het weer worden opgepakt, afhankelijk van de uitspraak. De mensen die daarvoor in aanmerking komen, zijn niet gevrijwaard. Ze krijgen niet nu, maar misschien over een tijdje een asp. Ik hoop dat de Raad van State snel met die uitspraak komt. Daarna kan ik er zelf ook pas iets zinnigs over zeggen. Ik weet pas sinds vorige week dat asp's worden opgeschort. Daarom heb ik dit overleg aangegrepen om dat mee te delen aan de Kamer. Het strafrecht gaat uiteraard wel door, want er kunnen gewoon sancties blijven worden opgelegd. Nogmaals, het alcoholslot is niet opgegeven, maar het is opgeschort, in afwachting van de uitspraak van de Raad van State.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wat mij betreft gaan we dit debat plenair voortzetten, want ik vind dit echt extreem. Het CBR heeft dus kennelijk een brief van de Raad van State gekregen over een heel pikant onderwerp, waarover nota bene schriftelijke vragen zijn gesteld door de CDA-fractie. Daar komt kennelijk geen antwoord op, maar hier wordt wel iets gemeld in reactie op een terechte vraag van mevrouw Visser. Wij kennen die brief van de Raad van State niet en de Minister doet net alsof het CBR dat zelf moest beslissen. Maar mag ik haar even op haar eigen verantwoordelijkheid als Minister wijzen? Ze kan dit niet afschuiven op het CBR, want zij is daarvoor verantwoordelijk. Wij willen die stukken hebben, want wij willen weten wat de consequenties zijn. Ik vraag de Minister om die stukken onmiddellijk naar de Kamer te sturen en begin volgende week de agenda vrij te houden voor een interpellatiedebat. Want de gevolgen hiervan zijn bij eenieder volstrekt onbekend.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Allereerst gaf ik aan dat de Raad van State een indicatie heeft gegeven. Hij heeft weliswaar vragen gesteld in een brief, maar hij heeft niet gezegd dat het CBR de asp's moet stopzetten. Dat is ook niet de rol van de Raad van State. Het CBR heeft op basis van de ernst van de vragen gezegd: dit is voor ons een indicatie dat we wellicht op korte termijn een uitspraak zullen krijgen waarmee we niet aan de slag kunnen. Ik heb dat vorige week vernomen, naar aanleiding waarvan ik onmiddellijk contact heb opgenomen met mijn collega van V en J om te bespreken hoe we een eventueel gat zouden kunnen opvangen, juist omdat ikzelf ook heel veel belang hecht aan het alcoholslot. Gisterenavond heb ik daarover met V en J gesproken. Naar aanleiding daarvan hebben wij geconstateerd dat, als er een uitspraak komt die slecht voor ons uitvalt – we zitten nog steeds in een als-/dan-situatie – we nu alvast gaan onderzoeken wat de alternatieven zijn. We lopen dus vooruit op een situatie die misschien ontstaat. Pas in november kan ik aan de Kamer berichten wat eruit is gekomen en wat de gevolgen zullen zijn. Volgens mij is het overigens niet zo dat je vragen van de Raad van State aan een orgaan als het CBR aan de Kamer kunt sturen. Die vragen lijken mij ook niet zo heel erg spannend, maar ik zal dat laten uitzoeken.

De heer **Krol** (50PLUS/Baay-Timmerman): Wat gaat de Minister doen met al die ouderen die nu keurig met de snorfiets op het fietspad rijden en die straks de normale weg op worden gejaagd, waar ze gewoon niet durven rijden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik had daar geen antwoord op gegeven, omdat de heer Krol dit punt als zorg en niet als vraag formuleerde. Nogmaals, ik wil niet voor heel Nederland een

helmplicht invoeren, want in heel veel plaatsen in het land is dat niet nodig. Voor Amsterdam ben ik bereid een pilot te organiseren om uit te zoeken of het werkt als snorscooters op de rijweg gaan rijden. Amsterdam wil dat alleen maar doen als er een helmplicht is. Elke stad mag nu al bepalen dat snorfietsen op de rijweg gaan rijden, maar Amsterdam wil daarbij een helmplicht invoeren. Ik denk dat dat belangrijk is om te weten. Daarmee maken ze het veiliger dan wanneer je het zonder helm gaat doen. Dat geldt voor iedereen in gelijke mate.

Mevrouw Visser vroeg naar de reikwijdte van de nieuwe wetgeving voor snorfietzers. Ik denk dat ik dat al gezegd heb: het gaat alleen om een helmplicht en om een bord. Beperken tot Amsterdam en in de tijd is niet mogelijk. Daar kom ik in het wetsvoorstel op terug.

De heer Madlener vroeg welke wetgeving moet worden aangepast om de zelfrijdende auto toe te staan. Verder vroeg hij wanneer die wetgeving is afgerond. Voorlopig blijft het nodig dat de bestuurder zelf kan ingrijpen. Dat zit in de huidige testauto's. Dat zal nog heel lang duren, want je zult moeten kunnen ingrijpen zodra je de auto voor je niet meer ziet. Zodra er een auto tussen een rijtje zelfrijdende auto's komt, is dat een probleem. De heer Madlener gaf aan dat hij bij motie geld wil gaan vrijmaken voor verbetering van de provinciale wegen. Dat zal een amendement op de begroting moeten zijn, want met een motie kan hij mij op pad sturen, waarna ik zeg dat ik het geld niet had en niet heb. Dat amendement wacht ik af. Nogmaals, ik hecht aan de gescheiden verantwoordelijkheden op rijks- en provinciaal niveau. Wij zitten met alle wegbeheerders om tafel, waarbij we ze op hun verantwoordelijkheden met betrekking tot de verkeersveiligheid wijzen. Ik vind dat ze daarin zelf moeten investeren.

Mevrouw **Visser** (VVD): De Minister zegt over haar experimenteerwet – zo noem ik die wet maar even – dat het daarbij alleen maar over de helmplicht gaat. Mevrouw Kuiken vroeg of daaraan ook een evaluatiebepaling of een tijdsbeperking vastzit. Dat zit er dus niet aan vast. We geven die bevoegdheid daarmee aan iedere gemeente. Het gaat alleen maar om een helmplicht voor scooters. De Minister gaat gemeenten niet meer de ruimte geven om allerlei lokale verkeersregels op te stellen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat klopt. Het wetsvoorstel zal niet breder worden. Het is geen experimenteerartikel in brede zin. Er komen wel evaluatiebepalingen in. Het wetsvoorstel is in principe niet begrensd in de tijd, maar dat kun je, als de evaluatie slecht uitvalt, altijd weer aanpassen.

De **voorzitter**: De Minister heeft de volgende toezeggingen gedaan:

- De Minister zal in overleg gaan met de Minister van Veiligheid en Justitie over de communicatie rond de spitsstroken en de mate waarin wordt gehandhaafd door de politie.
- De Minister zal bekijken wat de ervaringen in Duitsland en België zijn rond het verbod op bellen en appen op de fiets. Uiterlijk voor de zomer van 2015 krijgen we daarover bericht.
- De Minister zal zo snel mogelijk onderzoeken wat de mogelijkheden zijn rond de aansprakelijkheid als gevolg van ongelukken door bellen of appen op de fiets.
- De Minister zal bij het opstellen van de wijziging van de Wegenverkeerswet van 1994 als het gaat om de pilot aandacht besteden aan de variant van de 30 kilometerzones en het alternatief van twee rijbanen, met in het achterhoofd de verkeersveiligheid.
- De Minister zal bezien, wat juridisch gezien mogelijk is om de indicatie van de Raad van State ten aanzien van het asp aan de Kamer te sturen en zal, indien het antwoord bevestigend is, dit zo snel mogelijk doen.

De heer De Rouwe heeft aangekondigd, een VAO aan te zullen vragen.
Tevens heeft hij aangegeven, een interpellatiedebat aan te willen vragen.
Dat zal hij plenair moeten doen.

Sluiting 13:00 uur.

Volledige agenda

1. Aanbieding van de derde Publieksrapportage Rijkswegennet van 2013
Kamerstuk 33 750-A-64 – Brief regering d.d. 04-02-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
2. Nadere informatie over het programma «Het Nieuwe Rijden»
Kamerstuk 33 750-XII-70 – Brief regering d.d. 06-02-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
3. Cijfers verkeersdoden 2013
Kamerstuk 29 398-410 – Brief regering d.d. 24-04-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
4. Aanbieding ontwerp subsidieregelingen Stichting Wetenschappelijk
Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) 2014 en Vereniging Veilig Verkeer
Nederland (VVN) 2014
Kamerstuk 29 398-411 – Brief regering d.d. 24-04-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
5. Schriftelijke beantwoording mondelinge vragen van het lid De Rouwe
over het alcoholslot voor beroepschauffeurs
Kamerstuk 29 398-413 – Brief regering d.d. 21-05-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
6. Uitkomsten overleg snorfiets met gemeente Amsterdam
Kamerstuk 29 398-415 – Brief regering d.d. 02-06-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
7. Grootschalige testen van zelfrijdende auto's
Kamerstuk 31 305-210 – Brief regering d.d. 16-06-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
8. Aanbieding ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement verkeers-
regels en verkeerstekens 1990 (uitbreiding mogelijkheid milieuzones en
enkele technische aanpassingen)
Kamerstuk 29 398-417 – Brief regering d.d. 15-09-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
9. Informatie over toezeggingen en de motie inzake de rijkschoolbranche
en aanbieding van de rapportage 2toDrive
Kamerstuk 29 398-421 – Brief regering d.d. 02-10-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
10. Aanbieding ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit administra-
tieve bepalingen inzake het wegverkeer (bewegwijzering)
Kamerstuk 29 398-422 – Brief regering d.d. 06-10-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus

*11. Rijbewijskeuringen
Kamerstuk 29 398-420 – Brief regering d.d. 01-10-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*