

Vergaderjaar 2008–2009

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 142

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 10 juli 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 17 juni 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 november 2008 over het KiM-rapport «Grijs op reis. Over de mobiliteit van ouderen» (31 305, nr. 90);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 februari 2009 over Ouderen en mobiliteit (31 305, nr. 124).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

¹ Samenstelling:

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

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

Voorzitter: Neppérus

Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Aptroot, Van Gent, Mastwijk, Neppérus, Roefs en Roemer,

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

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De PvdA vindt het strategisch plan Ouderen en Verkeer niet concreet genoeg. Hoe staat het met de motie over de voertuigcategorieën en een logischer afstemming van bijvoorbeeld brommobielen en invalidenwagens?

De staatssecretaris heeft toegezegd dat de proeven die momenteel lopen met gratis openbaar vervoer (ov), geëvalueerd worden en dat zij eind 2009, begin 2010 met een beleidslijn voor gratis ov komt.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik kan mij niet voorstellen dat de PvdA die gratis ov voor in ieder geval 65-plussers en gehandicapten in haar verkiezingsprogramma heeft staan, niet elk debat aangrijpt om dit nog eens een keer onder de aandacht te brengen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): U weet dat met name de PvdA in het hele land bezig is met experimenten voor gratis ov. Ik wil dat allemaal in kaart brengen samen met de landelijke projecten en dan de beleidslijn vaststellen. Het is gemakkelijk om te stellen dat gratis ov voor ouderen heel belangrijk is, maar wij onderkennen allemaal de huidige economische omstandigheden.

De heer **Roemer** (SP): Het kan toch niet zo zijn dat u dit onderdeel uit het verkiezingsprogramma gaat schrappen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Overal in het land wordt gratis ov voor ouderen geregeld maar niet via het Rijk. Nu dit gedecentraliseerd is, vraag ik mij af wat de slimste weg is om dit te realiseren.

Ik kom vandaag met drie concrete voorstellen. Als de rijvaardigheid bij ouderen afneemt, is dat een emotionele ervaring. Ook al is er nog een geschiktheidsverklaring, dan levert het deelnemen aan het verkeer toch vaak problemen op. Ik verzoek de minister om, ook op basis van een aanbeveling van het Centrum voor Omgevings- en Verkeerspsychologie (COV), te onderzoeken of er een soort rijvaardigheidscentrum kan komen waar ouderen hun rijvaardigheid kunnen testen en kennis kunnen nemen van mogelijk aanpassingen aan de auto. Het COV stelt voor om de inhoud van het geschiktheidsonderzoek naar de rijvaardigheid opnieuw te bekijken. Ik heb onlangs gehoord dat de vader van iemand tot twee keer toe thuis werd afgeleverd door de politie, omdat de juiste afslag niet meer kon worden genomen. Ouderen rijden nog wel goed, maar zij hebben geen overzicht meer. Daarom dient naar de inhoud van deze testen onderzoek gedaan te worden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Hoe ziet u dat praktisch? Ik ken jongeren en mensen van middelbare leeftijd die zonder navigatiesysteem ook wel eens de weg kwijt zijn.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het gaat om de inhoud van de test naar de rijvaardigheid. Als enkel sprake is van lichamelijke beperkingen, dan kan de inhoud worden aangepast. Ook het COV heeft hierop gewezen. Het moment van niet meer kunnen rijden zou zo lang mogelijk moeten worden uitgesteld. Kan de minister aan de verzekeraars vragen om een

soort innovatiefonds in te stellen voor nieuwe uitvindingen ten behoeve van verbetering van de rijvaardigheid van ouderen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Moet dan ook in dit onderzoek een soort dementietest worden opgenomen? Ik vind dat wel erg ver gaan.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het lijkt mij logisch dat dit erbij hoort want het is belangrijk dat iemand zich nog kan oriënteren. Op dat centrum kunnen ouderen zelf bepaalde testen doen om de vaardigheden te testen. Oriëntatie is zelfs een van de onderdelen van het nieuwe rijexamen.

De heer **Aptroot** (VVD): Moet de oriëntatie om een goede route te vinden, een eis zijn voor ouderen? Er zijn ook voldoende jongeren en anderen die geen kaart kunnen lezen en toch een voortreffelijk automobilist zijn.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb gevraagd of de minister wil onderzoeken of de inhoud van de rijvaardigheidsonderzoeken in orde is. Mijn laatste voorstel is om mensen die hun rijbewijs kwijtraken, een kennismakingspakket of aan te bieden. De drempel om van het ov gebruik te maken is groot, zeker wanneer dat al lang geleden is. Wil de minister samen met de Ouderenbonden bespreken hoe dit pakket ingevuld zou kunnen worden?

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Een compliment voor het feit dat wij stilstaan bij dit onderwerp. De ouderen zijn de kroon op onze samenleving, want na een leven van hard werken hebben deze mensen recht op een waardige oude dag. Daarom respecteert de SP de AOW-leeftijd van 65 jaar.

Om sociale contacten te kunnen onderhouden en voorzieningen te bereiken, is mobiliteit van groot belang, zowel voor de zelfstandige weggebruiker als voor de ov-reiziger. Bij de SP komen klachten binnen van ouderen die wel auto willen blijven rijden, maar tegengewerkt worden door talloze vormen van bureaucratie, zoals hoge kosten van keuringsartsen, problemen met aanvragen bij het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en lange wachttijden. Zij worden er gek van en zijn bezorgd over de zelfstandige mobiliteit. Kan de minister ervoor zorgen dat de regels voor het verkrijgen van een rijbewijs duidelijker en transparanter worden? Is de minister bereid de maximale kosten voor een keuring te verlagen? De kosten voor een keuring kunnen oplopen tot wel € 100 en dat is veel voor iemand met een AOW-uitkering. Een beter idee zou zijn om de verplichte medische keuringen op te nemen in het basispakket van de zorgverzekering. Graag een reactie van de minister.

Al eerder hebben wij aandacht gevraagd voor bromfietsen op de weg. Er zijn veel onduidelijke verkeersregels en de wegbeheerders zijn niet overal goed bezig geweest. Bromfietsen moeten eerst de autoweg op en vervolgens er weer snel vanaf. Er bestaan tegenstrijdige en lastige verkeersregels in verschillende gemeenten. Dat is vergelijkbaar met scoot- of brommobielen. In een filmpje van de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB (ANWB) bleek hoe krom de regels voor bromfietsen zijn. Is de minister bereid om met andere weggebruikers te komen tot duidelijke richtlijnen voor bromfietsen, scoot- en brommobielen?

De voornaamste uitdagingen zitten bij het ov. Ouderen blijven steeds langer auto rijden, mede omdat het ov voor veel mensen nog niet op maat is. Daar is nog veel winst te behalen. Het ov moet redelijk in de buurt komen van bestemmingen waar ouderen naar toe willen en het moet met regelmaat tijden. Er moet een vorm van basismobiliteit komen, een idee waar de SP al lange tijd naar streeft. Een systeem waarbij een landelijk netwerk van ov moet voldoen aan een groot aantal kwaliteitseisen, zoals

een maximale afstand tussen bus- of tramhalte en een regelmatig en betrouwbaar vervoer. Is de minister bereid om dit te gaan onderzoeken?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Dit klinkt allemaal sympathiek. Het aantal bewegingen bij ouderen is verdeeld. Zelfs bij de categorie van 75 jaar en ouder gaat meer dan 50% van de bewegingen per auto, of als automobilist of als passagier, en minder dan 5% per ov. Die ouderen willen niet met het ov, want voordat zij zitten begint de bus te rijden en kunnen zij vallen en een heup breken. Voor hen is zelf rijden of gereden worden met bijvoorbeeld de Regiotaxi veel beter. Waarom wil de SP al het geld in het ov stoppen? De ouderen vragen daar niet om.

De heer **Roemer** (SP): Ouderen vinden het ov vaak onvoldoende toegankelijk of op maat. Waar het ov wel op maat en gratis is, maken ouderen er veel gebruik van. Er moet aan mobiliteit gewerkt worden voor het autoverkeer op de weg, maar ook voor het ov als alternatief dat maatwerk biedt. Dat laatste is niet zo. In een stedelijk gebied kan het wel goed geregeld zijn, maar daarbuiten wordt het een lastig verhaal. Cijfers wijzen uit dat daar waar het ov wel goed geregeld is, het aantal passagiers en zeker het aantal ouderen, enorm toeneemt. Ik was ongelooflijk blij dat anderhalve week geleden drie belangrijke moties van de SP over de toegankelijkheid van het ov unaniem door de Kamer zijn aangenomen. De VVD vindt het blijkbaar ook belangrijk.

De heer **Aptroot** (VVD): Wij vinden dat principieel belangrijk omdat wij hechten aan de keuzevrijheid van mensen en daarom trekken de SP en de VVD samen op bij het snel aanpassen van stations en treinen voor mensen die beperkt zijn in hun bewegingen. Dat is een principieel punt, maar de praktijk laat zien dat ouderen toch kiezen voor de auto, dus er moet niet eenzijdig worden ingezet op het ov.

De heer **Roemer** (SP): De term «Grijs op reis» heeft de SP al gehanteerd in 2006 tijdens een actie voor gratis ov voor ouderen. Wij missen in de notitie dat hier echt werk van wordt gemaakt. Niet alleen de slogan, maar ook de inhoud zou moeten zijn overgenomen. In België, Ierland en Engeland is het gratis ov voor ouderen al jarenlang een groot succes. Voor ouderen kan het ov het verschil betekenen tussen sociale isolatie of sociale interactie en dat dient een hoog maatschappelijk doel. Bovendien reizen ouderen meer dan anderen tijdens de daluren. Kan de minister toezeggen dat hij dit op korte termijn gaat onderzoeken en dat hij hiervan zo snel mogelijk verslag doet aan de Kamer?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Het is belangrijk dat gesproken wordt over mobiliteit voor ouderen, want ook op hogere leeftijd moeten mensen actief aan de samenleving kunnen deelnemen. Ik ga nader in op het ov, ouderen die steeds vaker auto rijden en fietsen en verkeersveiligheid.

Ik begin met fietsen en veiligheid. Het rapport beschrijft wel trends en verwachtingen, maar aan ouderen is niets gevraagd over hun wensen. Dat lijkt ons relevant, want gezondheid wordt een steeds belangrijker issue in de samenleving in het algemeen en bij ouderen in het bijzonder. Ouderen zijn over het algemeen relatief gezond, zeker degenen die regelmatig fietsen, en dat willen wij zo houden. De vraag is of de ouderen veilig de fiets kunnen pakken. Daar schort het nogal eens aan, want brede, vrijliggende en goed onderhouden fietspaden zonder hobbels zijn hierbij cruciaal. Dat is grotendeels de verantwoordelijkheid van gemeenten, maar wil de minister met de gemeenten overleggen om hier nauwkeuriger naar te kijken?

Ook de verkeersveiligheid in het algemeen is van groot belang. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) besteedt te weinig aandacht

aan de verkeersveiligheid. Meer dan een kwart van de verkeersdoden, dat zijn er tweehonderd per jaar waarvan driekwart op 50- en 80-kilometerwegen, zijn ouder dan 65 jaar en drie- tot vierduizend ouderen belanden doorgaans door toedoen van andere weggebruikers in het ziekenhuis. Veilig Verkeer Nederland (VVN) verwacht dat deze cijfers zullen oplopen en dat is een ernstige zaak. De minister vindt dat het kabinet genoeg doet aan de verkeersveiligheid voor ouderen. VVN mist een gevoel van urgentie bij de aanpak en deze mening deelt GroenLinks. In een vergrijzende samenleving mag de vraag gesteld worden of de ouderen zich altijd aan het verkeer moeten aanpassen of dat het verkeer zich wellicht ook aan de veranderende samenstelling van de bevolking aanpast. Ouderen zijn nu vaak de klos en worden te vaak slachtoffer van verkeersongelukken. Kan de minister reageren op de volgende twee stellingen? Via wetgevingseisen aan de inrichting van de infrastructuur kan veel veiligheidswinst behaald worden. Er moet voor worden gezorgd dat er op een 30-kilometerweg niet harder dan 30 km kan worden gereden en op een 60-kilometerweg niet harder dan 60 km. Verbeter de handhaving van verkeersregels en de pakkans. De kans dat lomperikken als hardrijders tegen de lamp lopen, is niet groot genoeg. Zorg ervoor dat de politie niet alleen op rijkswegen controleert, maar ook op het onderliggende wegennet waar de meeste slachtoffers vallen. Dringt de minister hier wel eens op aan bij zijn collega Hirsch Ballin?

In Groningen bestaat een goed fietsbeleid en bij scholen ontstaan speciale oversteekplaatsen. Het is te gek voor woorden dat dat nodig is en dat er niet meer gewoon gestopt wordt bij een oversteekplaats. Ik vraag mij af of het aanrijden op oversteekplaatsen niet veiliger gemaakt moet worden. Er zijn al veel voorstellen geweest over de scootmobielen, maar GroenLinks maakt zich zorgen over de enorme toename van het aantal scootmobielen. VVN verwacht dat er in 2020 meer scootmobielen op de weg rijden dan bromfietsen. Mensen worden steeds ouder en gemeenten zijn genereus met het uitdelen van deze middelen, want het is belangrijk dat je op pad kunt, ook als je slecht ter been bent. Gemeenten zijn echter minder genereus met middelen om ouderen te leren hoe zij met deze voertuigen moeten omspringen. Een kwart van de ouderen met een scootmobiel durft er niet op te rijden en dat is zonder een cursus maar beter ook. Remmen en je evenwicht bewaren vergt enige oefening onder deskundige begeleiding. De minister stelt terecht het brommerrijbewijs verplicht. Kan de minister snel gaan werken aan een verplichte of goed toegankelijke scootmobielcursus? Niet om ouderen te pesten, maar om hun mobiliteit te vergroten en hen te helpen bij een verantwoord gebruik van de scootmobiel.

GroenLinks is zoals bekend voorstander van gratis mobiliteit voor ouderen en ondersteunt experimenten met vormen van gratis ov voor bepaalde doelgroepen. Ik wijs op een goed experiment in Nijmegen, waaruit blijkt dat 25% van de ouderen die de bus pakten, de auto lieten staan. De middenstand van Nijmegen is ook heel blij, want de ouderen vormen een steeds belangrijker doelgroep. 10% van de bezoekers aan de binnenstad zijn 65-plussers.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik geef complimenten voor het goede rapport van KiM. Voor ons is duidelijk dat ouderen zo lang mogelijk zelfstandig willen zijn en zelf willen bepalen op welke wijze zij mobiel willen zijn.

Het rapport geeft ons standpunt weer, namelijk geen gratis ov voor ouderen, want niet elke oudere heeft financiële hulp nodig en er dient geen eenzijdige facilitering van één vervoersvorm plaats te vinden die staat voor maar 5% van de vervoersbewegingen. Meer dan 50% van de ouderen kiest juist voor de auto en voor bijzonder vervoer op momenten dat zij geen gebruik kunnen maken van een auto of het ov. Er moeten dus verschillende keuzemogelijkheden zijn.

Het is daarom belangrijk dat de ongevallen worden verminderd. Ouderen zijn kwetsbaarder, want door een ongeluk zijn de gevolgen op ernstig letsel heel groot. Een heup breken kan aanleiding zijn voor veel ellende. Wij vinden dat alle wegbeheerders zoals gemeenten en waterschappen, op de losliggende stoeptegel en gevaarlijke oversteekplaatsen moeten worden gewezen. Deze voorzieningen zijn belangrijker dan allerlei hoogdravende financiële programma's. Deze basisvoorzieningen zijn voor alle weggebruikers belangrijk, maar zeker voor ouderen. De lokale overheden zijn aansprakelijk voor de gevolgen van slecht onderhoud, maar het persoonlijk leed is vaak heel groot. Dat moet voorkomen worden. De fietsveiligheid is heel belangrijk en wij zijn benieuwd naar de uitkomsten van het onderzoek door de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS). Wanneer zijn de resultaten van het onderzoek beschikbaar?

Het valt ons op dat er veel alarmerende berichten over scootmobielen zijn. Het is geweldig dat het gebruik hiervan toeneemt. Mensen die vroeger niet mobiel waren, zijn nu wel mobiel. Er moet een goede instructie komen en hulp bij de eerste ritten. Kan de minister overleggen met de leveranciers van nieuwe en gebruikte scootmobielen om standaard een cursus aan te bieden? Dit kan inbegrepen zijn in de prijs. Er gebeuren vreemde dingen met de brommobielen. Kan de minister naar de regelgeving kijken? Deze moet eenvoudiger worden, want er bestaan misverstanden bij de gebruikers van brommobielen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het laatste wordt onderzocht door de minister naar aanleiding van mijn motie die is aangenomen met steun van de VVD. Ik hoop dat alle raadsleden van de VVD hun wethouder vragen om de leveranciers van scootmobielen te benaderen, want de beschikbaarstelling is gebaseerd op de Wmo.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vind niet dat het Rijk dit moet regelen. Ik wil kijken of het mogelijk is om een covenant te sluiten met de leveranciers van scootmobielen over het standaard geven van een goede instructie en proefles. Laat de branche zelf een keurmerk ontwikkelen voor leveranciers om een goede instructie te geven en hulp te bieden bij het eerste gebruik.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dit is een zaak van gemeenten en op veel plekken in Nederland is dit al geregeld. Bij bepaalde gemeenten is het verplicht en bij andere bestaat een keuzevrijheid. Ik vind het raar dat het Rijk zich hiermee gaat bemoeien.

De heer **Aptroot** (VVD): Het zou gemakkelijk zijn als ook gemeenten zich hiervoor niet hoeven in te spannen. Het zou geweldig zijn als leveranciers dat automatisch aanbieden bij de verkoop van een scootmobiel. Dan is het geregeld en hoeft de gemeente het niet te beheren en te bewaken.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. De ouderen vormen een waardevolle groep binnen de samenleving. Ouder worden betekent meer levenservaring en wijsheid en dat kunnen wij in onze samenleving goed gebruiken. Er is geen deelname mogelijk aan het maatschappelijk leven zonder volwaardige mobiliteit. Verkeersveiligheid en goed ov zijn de trefwoorden. Ook het VVN vindt dat er een tandje bij kan om de verkeersveiligheid te verbeteren. Een betere analyse van de ongevallen waar senioren bij betrokken zijn, is belangrijk omdat dan gerichte voorlichting aan oudere verkeersdeelnemers en het nemen van gerichte maatregelen mogelijk worden. Ook voorlichting aan andere verkeersdeelnemers is belangrijk. Er kan bijvoorbeeld bij de rijlessen op worden gewezen dat er ook verkeersdeelnemers zijn die zich niet zo snel door het verkeer kunnen bewegen. Anticiperen is van levensbelang in het verkeer. Het CDA vindt de mobiliteit van ouderen per auto ook belangrijk. Het voorstel voor een testcentrum om de vaardigheden van oudere automobi-

listen te testen, wordt ondersteund. Een oudere die met het ov reist, heeft minder kans om verkeersslachtoffer te worden. Auto uit, ov in, is boekhoudkundig gesproken winst.

Het ov dient voor ouderen aantrekkelijker gemaakt te worden. Er moet meer aandacht op de stations van de Nederlandse Spoorwegen (NS) komen voor sociale veiligheid, verlichting en lange smalle gangen. Het station in Leiden is een modelvoorbeeld van een goed station. Hoe kunnen wij ouderen verleiden om meer van het ov gebruik te maken? Er bestaat een groei-doelstelling van 5% op het spoor. Dat betekent meer en langere treinen en vollere perrons. Daarom heb ik voorgesteld om een speciale in- en opstapplaats voor senioren op de stations aan te leggen, waar een NS-medewerker hulp kan bieden bij het instappen en vragen over de dienstregeling kan beantwoorden. De NS heeft intussen toegezegd dat zij dit voorstel gaat oppakken, want zij vinden het een goed idee. In september komt er een proef op een van de stations met een senioren-opstapplaats.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Hoe gaat dat dan voor mensen die moeten overstappen? Die tijd is vaak erg kort. Het is een interessante gedachte, maar treinen zijn slecht toegankelijk voor ouderen. Dat is een van de problemen en niet zozeer de opstapplaats.

De heer **Mastwijk** (CDA): De NS heeft toegezegd om hiermee een proef te gaan doen. De opstapplaatsen kunnen met een pictogram worden aangeduid. Voor het overstappen tijdens de reis kan een vervolg gezocht worden, nadat de eerste proef succesvol blijkt te zijn.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De SP is ook geïnteresseerd in het voorstel van het CDA. Het is goed om de klantvriendelijkheid van het ov te verbeteren. Er zijn echter ook regionale treinen waar geen conducteur op de trein zit. Gaat het CDA in het vervolg de voorstellen van de SP steunen om op elke trein, dus ook de regionale, verplicht een conducteur in te zetten en dit in de aanbestedingen mee te nemen?

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Wij hebben via decentralisatie bepaalde bevoegdheden bij de aanbestedende overheden neergelegd. Ik ben een warm voorstander van zo veel mogelijk menselijk toezicht op treinen en stations. Ik stel voor om de NS eerst de proef te laten uitwerken. Als deze succesvol is, kan naar het vervolg gekeken worden.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben blij dat het CDA onderkent dat het decentraliseren en het aanbesteden van regionale lijnen een grote ellende is. Wij halen de kwaliteit weg en wij kunnen nergens meer over beslissen. De goede suggesties van het CDA gelden dus slechts voor een deel van het ov. Ik ben blij dat de heer Mastwijk dat nu ook onderkent.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. De heer Roemer haalt twee dingen door elkaar. Wij spreken later dit jaar over de aanbestedingen van het ov. Wij moeten de discussie over de toegankelijkheid van het ov en de verkeersveiligheid en de positie van ouderen daarmee niet belasten. Er zijn wel degelijk regionale initiatieven waar het regiovervoer goed gewaardeerd wordt door de klanten.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik ben blij met het feit dat de Kamer het eens is over dit belangrijke onderwerp. Het aantal ouderen als deel van de bevolking zal de komende tijd sterk toenemen, daarom moeten wij vooruit denken en geen problemen creëren bij positieve zaken, zoals de scootmobiel.

Ik vind het belangrijk dat alle burgers en zeker ook de ouderen zich vlot en veilig kunnen verplaatsen. Wij moeten nu de randvoorwaarden creëren

voor het mobiel blijven van ouderen en daarmee anticiperen op de gevolgen van de vergrijzing. Daarom heeft KiM het rapport «Grijs op reis» opgesteld dat ik de Kamer op 20 november 2008 heb aangeboden. De mobiliteitsaanpak en de Nota Mobiliteit creëren een aantal noodzakelijke voorwaarden om in de mobiliteit van ouderen te voorzien door bijvoorbeeld de capaciteit en kwaliteit van zowel het ov, de wegen maar ook de fietsvoorzieningen verder te verbeteren en de samenhang tussen modaliteiten te versterken. Tal van initiatieven die goed zijn voor Nederland in het algemeen, zijn ook goed voor ouderen. Ik herinner mij een initiatief van de Kamer rond de multimodale reisinformatie. Hoe eenduidiger dat wordt, hoe meer ook ouderen daarvan kunnen profiteren. De regering zet zich ervoor in om met de mobiliteitsvoorzieningen ook de toegankelijkheid voor ouderen en de sociale veiligheid te verbeteren. Het algemene beeld verbetert, maar de incidenten worden steviger. Hier ligt een belangrijke opgave. Ook de totale bruikbaarheid van voorzieningen moet vergemakkelijkt worden. Daarom zullen de bushaltes in 2015 en de stations in 2030 behoorlijk toegankelijk zijn. In het kader van het actieplan «Groei op het spoor» zullen treintrainingen gegeven worden, zodat ouderen beter geïnformeerd worden en het ov goed kunnen gebruiken. De decentrale overheden bieden vervoer op maat aan voor ouderen voor wie de reguliere mobiliteitsvoorzieningen niet bruikbaar of beschikbaar zijn, zoals de Regiotaxi en collectief vraagafhankelijk vervoer. Dit is van belang en voorziet in een steeds groeiende behoefte. Provincies, stadsregio's en gemeenten kunnen dit vervoer aanbieden als aanvulling op het bestaande ov en natuurlijk daar waar het ov niet voldoende is. De Regiotaxi vervult een belangrijke rol, want hierdoor wordt het voor de oudere blijvend mogelijk om aan het maatschappelijk leven deel te nemen. Dat is een groot goed, want het gaat om de levenswaardigheid van het bestaan. Als mensen hun rijbewijs verliezen, mogen zij niet de volledige mobiliteit verliezen.

De heer **Roemer** (SP): Het is terecht dat de minister refereert aan de Regiotaxi als een goed vervoersaanbod voor ouderen. Om voor het ov-tarief met de Regiotaxi te kunnen reizen, moeten zij een keuring ondergaan en zijn beperkingen nodig om hiervoor in aanmerking te komen. Voor veel mensen betekent dat de kosten van het gebruik van de Regiotaxi behoorlijk oplopen. Daarom moet de minister ervoor pleiten om ouderen van dit ov gebruik te laten maken zonder ingewikkelde keuringen.

Minister **Eurlings**: Ik vind deze opmerking sympathiek, maar het moet wel betaalbaar zijn. Dat is een keuze. Ik kom daarop terug. Het KiM stelt dat in 2020 65-plussers een belangrijk deel van de mobiliteitsgroei voor hun rekening gaan nemen. Het aantal kilometers onder ouderen tussen nu en 2020 groeit 10% tegenover 21% totale groei van het aantal kilometers. Bijna de helft van de mobiliteitsgroei tussen nu en 2020 wordt veroorzaakt door ouderen. De groep ouderen wordt groter, 4%, maar ook de kenmerken en het gedrag veranderen. Dat is een onderling versterkend effect. 6% van de groei ontstaat omdat ouderen actiever zijn en meer in het leven staan. De huidige maatregelen vanuit de mobiliteitsaanpak kunnen de groei in autokilometers naar onze insteek opvangen, aangezien ouderen vooral op de relatief rustiger momenten rijden en reizen.

De verkeersveiligheid vergt bijzondere aandacht. Ouderen zijn een kwetsbare groep verkeersdeelnemers. Daarom focust het Strategisch Plan Verkeersveiligheid op ouderen als een kwetsbare groep. Bij het beschermen en verbeteren van de verkeersveiligheid wordt de nadruk gelegd op bescherming en ondersteuning, maar ook op voorlichting en educatie. Wij subsidiëren het meerjarenprogramma Blijf Veilig Mobiel om ouderen te stimuleren om veiliger te reizen. Het doel is het bevorderen

van de verkeersveiligheid door een bijdrage te leveren aan de afname van het ongevallenrisico.

Met betrekking tot de veiligheid van het scootmobielgebruik ben ik reeds in overleg met de Algemene Bond voor Ouderen (ANBO). Ik ben van mening dat iedere gebruiker van een scootmobiel een basistraining moet ontvangen. Het is essentieel om instructies te krijgen, zodat de oudere goed voorbereid veilig op weg kan. Ik wil de Kamer melden dat verschillende partijen zoals leveranciers, al basiscursussen aanbieden, maar ook VVN is bezig met de ontwikkeling van een basiscursus. Het idee is dat als mensen een scootmobiel kopen, de branche de koper wijst op de mogelijkheid van een cursus bij VVN. Iedereen kan in principe zo'n cursus gaan volgen. Dat is van groot belang omdat het gebruik van het scootmobiel enorm zal toenemen.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik stel voor dat de minister de Kamer schriftelijk informeert over de scootmobiel. Wanneer het mobiel zelf wordt aangeschaft, dan is sprake van een andere omstandigheid dan wanneer deze via de gemeente ter beschikking wordt gesteld. Hoe wordt ervoor gezorgd dat iemand die daar recht op heeft, ook daadwerkelijk een cursus wordt aangeboden?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dat is van belang, maar ouderen hebben wel een eigen keuze. Ik wil de Kamer nader berichten over de opzet van de cursus door VVN en het voorkomen van financiële drempels om de cursus te volgen. De groei van het aantal scootmobielen neemt de komende jaren enorm toe. Iedereen die een scootmobiel koopt, moet de mogelijkheid hebben om een basiscursus te volgen. Ik kom hier in het najaar op terug.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. De ontwikkelingen gaan heel snel. Ik wil de scootmobiel niet vergelijken met een rollator, maar de rollator kan nu al bij Praxis gekocht worden. In 2020 zijn er meer scootmobielen dan bromfietsen. Het is zinvol om de mogelijkheid van een soort verplichting op te nemen en niet enkel uit te gaan van vrijblijvendheid. Kan de minister hier in zijn berichtgeving in het najaar op in gaan?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik zeg de informatie toe voor het najaar of zo veel sneller als mogelijk is.

Er zijn nu al veel cursussen, maar via VVN kan aan iedereen een scootmobielcursus worden aangeboden. Ook de verkoper van Praxis moet de koper van een scootmobiel erop wijzen dat de mogelijkheid van het volgen van een cursus bestaat. Ik kan mij niet voorstellen dat ook de branche van scootmobielen gelet op het grote belang, dit niet belangrijk vindt, want er speelt ook een commercieel belang vanwege de verkoopbaarheid. Het gaat om een gezamenlijk belang.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het gaat erom dat een kwart van de ouderen die een scootmobiel bezit, er geen gebruik van durft te maken. Het mag geen vrijblijvend karakter hebben. Ik zou er een soort verplichtend karakter aan willen verbinden. Kan de minister hierop in zijn brief nader ingaan?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. De scootmobiel biedt een oplossing voor mensen die hun rijbewijs zijn kwijtgeraakt. Bij een verplichting moet het rijden op een scootmobiel weer van een vergunningsplicht of soort van rijbewijscategorie worden voorzien. Dat vormt een hoge drempel voor sommige mensen. Ik wil het eerst proberen met «verleiden» en het aanbod breed toegankelijk te maken. Als dat algemener bekend wordt, dan kan het zo zijn dat mensen die al een jaar een scootmobiel in de

schuur hebben staan, deze weer gaan gebruiken omdat zij een cursus kunnen volgen. Dat heeft mijn voorkeur boven verplichten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik verzoek de minister in zijn brief in te gaan op het verleidingsaspect. Tot welk percentage cursusdeelnemers moet dat leiden? Het kan niet zo zijn dat bijvoorbeeld maar 60% deelneemt aan een cursus.

Minister **Eurlings**: Ik zal in de brief aangeven hoe wij denken de laagdrempeligheid, toegankelijkheid en awareness te bevorderen. Wij zullen in de gaten houden hoe het gebruik zich ontwikkelt en de Kamer hierover berichten.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Er zou al op allerlei manieren naar scootmobielen gekeken moeten worden. Een klein percentage wordt door particulieren aangeschaft en het grootste deel loopt via de gemeenten, dus de gemeenten moeten de cursussen aanbieden. Ik vind het prima dat VVN een cursus aanbiedt, maar er zijn ook bedrijven die deze cursus aanbieden. Er is al gesproken over de eisen die aan scootmobielen gesteld worden, zoals een reflecterend bord. Er valt volgens mij nog een wereld te winnen.

Minister **Eurlings**: Daar heeft mevrouw Roefs gelijk in. Ik zal in mijn brief ook ingaan op de rol van gemeenten die zo'n product aanbieden en ook kijken naar het aanbieden van cursussen door bedrijven. Nog voor het reces zal ik met een uitgebreide reactie komen op de moties over de categorieën, de scootmobielen en veiligheid. Ik zal daarbij het veiligheidsaspect breder proberen te behandelen, waarbij ook zaken zoals reflectie aan de orde komen.

Ik vind een informatiecentrum voor ouderen of een soort van expertisecentrum waar zij hun rijvaardigheid kunnen testen, een prima idee. Ik wil wel zo veel mogelijk aansluiten bij bestaande structuren en met de Ouderenbonden in contact treden om te kijken hoe hier invulling aan kan worden gegeven, bijvoorbeeld met een pilot. Hierin neem ik het idee van de heer Mastwijk voor een soort testcentrum mee. Dat zeg ik de Kamer graag toe.

Ik vind het kennismakingspakket voor het ov een sympathiek idee, want ik juich initiatieven om ouderen kennis te laten maken met het ov zeer toe. Er zijn al verschillende initiatieven van ouderenorganisaties en vervoerders, zoals de experimenten bij de NS in de stadsregio Twente en Hoogeveen. Via SenterNovem is materiaal ontwikkeld en beschikbaar gesteld voor experimenten en initiatieven. Ik wil graag een rol spelen bij het bevorderen van dit soort kennismakingspakketten, eventueel in combinatie met een informatiecentrum. Ik kom hier schriftelijk op terug. Ik wil de link leggen naar de treintraining. Dit is een verdere verrijking.

De richtlijnen voor de brom- en scootmobielen zal ik meenemen in mijn beantwoording van de moties-Roefs. De regels voor de brommobielen zijn niet helder. Ik zou graag contact willen hebben met de Ouderenbonden om te kijken of de voorlichting kan worden verbeterd. Ik zal zelf bekijken hoe ik dit onderwerp enigszins gebundeld in het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB) aan de orde stel. Het is van belang, want hier ligt de grote sleutel naar het succes voor verbetering van het gebruik van het scootmobiel. Ik zal de Kamer hierover te zijner tijd nader berichten.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik heb in mijn termijn gerefereerd aan het filmpje van de ANWB dat dit mooi inzichtelijk maakt, want er bestaan veel misverstanden bij wegbeheerders. Misschien kan de minister dit filmpje bekijken?

Minister **Eurlings**: Ik ben ervan op de hoogte en dat is ook de aanleiding voor het voorkomen van dit soort toestanden. Ik bekijk hoe wij dit beleidsmatig aan kunnen pakken, zodat ik naast een oproep ook nog inhoudelijk kan bijdragen. Dit moeten wij wellicht met de decentrale overheden en ouderenbonden uitwerken. Ik vind het wel van belang, want ik kijk nu al op van het grote aantal scootmobielen en dat zal de komende jaren nog toenemen.

Ik ben altijd bereid om te kijken of de bureaucratie voor het aanvragen van het rijbewijs en medische keuringen simpeler kan, maar ik kan niet toezeggen dat de kosten van een medische keuring in het basispakket worden opgenomen. Deze discussie moet met mijn collega van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) gevoerd worden, want ik ben daar niet toe bevoegd. Bovendien kan ik niet bepalen of dat een groot probleem is. Op de een of andere manier moet het wel betaald worden, want gratis bestaat niet.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik heb er begrip voor dat de minister geen toezegging kan doen op dit gebied, maar ik verzoek om een schriftelijke terugkoppeling aan de Kamer over aanpassingen van de bureaucratie rondom de herkeuringen en over de kosten van de medische keuringen.

Minister **Eurlings**: Ik zeg toe dat ik tussen nu en de brief in het najaar nog een keer zal kijken naar de bureaucratie. De vraag over de mogelijkheid van het opnemen van de kosten van de medische keuring in het basispakket zal ik doorspelen naar mijn collega van VWS.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Als je lid bent van bijvoorbeeld de ANBO, kun je volgens mij voor €25 gekeurd worden. Dat geef ik mee aan de minister, want dan is het probleem iets minder groot.

Minister **Eurlings**: Ik zal collega Klink vragen ook dit punt mee te nemen en de Kamer hierover te informeren.

In ons strategische plan krijgen de ouderen nadrukkelijk een grotere rol. Een betere analyse van het aantal ongevallen met ouderen spreekt mij aan en ik zal dit agenderen voor het NMB. De voorlichting kan inderdaad uitgebreider plaatsvinden. Ik ben het met de Kamer eens dat de verkeerssituatie verandert door de toename van scootmobielen in het verkeer. Er ontstaat een grilliger weggebruik, een lagere snelheid en een grotere kwetsbaarheid bij een botsing. Daar moeten ook andere weggebruikers op gewezen worden. Men moet op een scootmobiel anders anticiperen dan op een auto. Dat punt zal ik meenemen in het overleg met het Centraal Bureau Rijvaardigheid (CBR) om hieraan bij de gewone rijopleidingen aandacht te besteden.

De kwaliteitseisen ov landelijke dekking zijn genoemd. De staatssecretaris zal in haar Regionale ov-visie die medio 2010 uitkomt, hier nadrukkelijk op ingaan. In grote steden lijkt volop ov beschikbaar. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de decentrale overheden. In het platteland wordt getracht om te voorzien in de behoefte aan vervoer op maat met de Regiotaxi.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik pleit al jaren voor basismobiliteit in Nederland. Ouderen die niet meer zelf kunnen rijden, moeten verplicht gebruik maken van de Regiotaxi. Dat is geen probleem als men hiervoor geïndiceerd is want dan kan men reizen tegen dezelfde tarieven als in het ov. Als men echter niet geïndiceerd is, dan betaalt men zich wezenloos aan een Regiotaxi. Dat hiaat moet op de een of andere manier opgelost worden.

Minister **Eurlings**: Voorzitter, dat kost heel veel geld. Er bestaat ook nog de mogelijkheid van vervoer met een scootmobiel, met het ov maar ook

met behulp van familieleden. Het kost heel veel geld om iedereen die geen rijbewijs heeft, voor de Regiotaxi te indiceren. Dit soort vragen moet in breder verband worden gezien. Ik verwijs naar de bredere visie van de staatssecretaris op het regionale ov en de rol van de Regiotaxi daarin.

De heer **Roemer** (SP): Daar raakt de minister precies de kern van de reden waarom wij al jaren pleiten voor basismobiliteit.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dat is helder. Hierover verschillen wij van mening. Er dient een breder debat over gevoerd te worden.

Ik ben voor asfalteren van fietspaden, hoewel dit een verantwoordelijkheid is van de gemeenten. De Fietsersbond heeft een meldpunt voor slechte fietspaden. Ik zal met de heer Van Steenhoven en anderen contact opnemen om te horen of er een patroon is van slechte fietspaden en de Kamer hierover nader berichten in mijn brief die ik in het najaar zal sturen. Mevrouw Van Gent brengt twee stellingen naar voren. De eerste is de wettelijke verplichting inrichting van infra. Dit betreft een discussie die wij vaker voeren bij de verkeersveiligheid, zoals over duurzaam veilig. Ik ben het met de Kamer eens dat het splitsen van langzaam en snel verkeer veel kan bijdragen aan de verkeersveiligheid, maar ook dit kost weer heel veel geld. Men moet altijd kijken naar de optimale mix om de 750 doden te verminderen. Daarvoor is maatwerk nodig. Het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en Verkeerstechiek (CROW) werkt aan aanbevelingen voor kruispunten en oversteekplaatsen, waardoor men de meest slechte punten versneld en met hoge prioriteit effectief kan aanpakken.

Op de tweede plaats de handhaving. Natuurlijk praat ik met mijn collega van Justitie over de handhaving. Ook op het onderliggend wegennet waar de echte onveiligheid bestaat, dient gehandhaafd te worden. De auto-snelweg is de meest veilige weg, ook al wordt hier harder gereden.

Over het verlengen van de derde tranche gratis ov na afloop in december kan ik de Kamer namens staatssecretaris Huizinga melden dat zij de uitkomsten van de experimenten afwacht en vervolgens beslist over het vervolg van de experimenten. De staatssecretaris heeft dit al aangekondigd in de brief van vorig jaar met nummer 30 368, nr. 9. Zij zal de Kamer daarover volgend jaar informeren. Ik signaleer hierbij dat diverse gemeenten initiatieven hebben ontwikkeld voor ouderen en mobiliteit, zoals Rotterdam, Hengelo, Nijmegen en Eindhoven.

Buschauffeurs gaan soms letterlijk kort door de bocht. Hier begint het en het staat of valt met de rijstijl van de chauffeur. Consumentenorganisaties kunnen hun mening geven over de concessieverlening. Hierbij komen ook de kwaliteitseisen aan de orde. Mijn ministerie is actief betrokken bij de organisatie van sessies over het verbeteren van de kwaliteit van de concessievoorschriften, samen met het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV), de decentrale overheden en vervoerders. Ik meld ten positieve dat ik bij de concessieverleners merk dat zij zich steeds bewuster worden van het belang van een betere kwaliteit. Dat gaat een steeds grotere rol spelen.

Natuurlijk zijn de gevolgen van de verkeersveiligheid primair de verantwoordelijkheid van verzekeringsmaatschappijen, maar ik vind dat de politiek in den brede en de regering in den enge niet alles mag afschuiven op decentrale overheden. Wij moeten het debat stimuleren en aanjagen. Ik ben bereid om in het reguliere overleg met het Verbond van Verkeeraars aan te kaarten om meer te doen aan preventie. Ik zal bekijken of ik in mijn najaarsbrief hier nadere mededelingen over kan doen.

Ik complimenteer de heer Mastwijk met zijn voorstel voor een speciale opstapplaats voor ouderen op NS-stations. Ik vind dat het in het algemeen zo moet zijn dat men bij elke ingang respect moet hebben voor de oudere instappers of mensen die zich moeilijk kunnen bewegen. Dit moet tussen de oren komen van de jeugd. Dit soort zaken zijn een teken van het niveau

van een samenleving. In Nederland is een inhaalslag op zijn plaats, want hierin zit een negatieve spiraal. Dat is een teken van het ontbreken van basisrespect. Een speciale opstapplaats kan bij hele drukke stations een toevoeging zijn, maar deze kunnen per station verschillen en het gebruikte materieel kan wijzigen door onderhoud of storingsen. Ik ben zeker bereid om dit idee te bevorderen bij de NS. Ik kom hier nader op terug in mijn brief in het najaar.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik zie ook wel praktische bezwaren, maar is het een idee om een rode loper voor ouderen op stations neer te leggen? Hierdoor wordt het wandelen en lopen voor deze mensen eenvoudiger.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik vind het goed dat de NS hier al positief op gereageerd heeft. Het geeft aan dat de NS niet blind is voor dit soort uitdagingen, want ouderen zijn niet alleen sociaal, maar ook commercieel gezien van steeds groter belang.

Over de klachten van ouderen over het vervoer in taxibusjes kan ik meedelen dat ik samen met de staatssecretarissen van VWS en Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) een handboek aan het maken ben voor beter aanbesteden en monitoren in het contractvervoer. De Regiotaxi hoort hier zeker bij, net zoals het Valysvervoer. Het probleem is dat de overheden beter kunnen aanbesteden dan nu gebeurt en dat de contracten niet altijd voldoende worden gemonitord. Daar schijnt een deel van het probleem te zitten. De bedoeling is om met het handboek een instrument aan te reiken voor het aanpakken van het probleem. Het handboek zal dit najaar worden gepresenteerd. Hopelijk zal de kwaliteit van het contractvervoer snel verbeteren, waardoor klachten verder kunnen afnemen. Ten aanzien van het basisoniveau gelden de Nota Mobiliteit en de MobiliteitsAanpak hier onverkort. De bredere evaluatie van het regionaal ov komt in 2010 aan de orde en het handboek verschijnt dit najaar.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik heb twee positieve reacties ontvangen op mijn drie voorstellen. Mijn derde verzoek was om in gesprek te gaan met de verzekeraars over hun bereidheid om een innovatiefonds op te richten voor nieuwe uitvindingen om de rijvaardigheid van ouderen te verbeteren. Ik zie met spanning uit naar de najaarsbrief. Het zou heel goed zijn om zoals wij ieder half jaar over de verkeersveiligheid spreken, ook een brief over de stand van zaken van ouderen en mobiliteit te ontvangen ter voorbereiding van het algemeen overleg.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik wacht de reactie van de minister af. Het handboek Aanbesteden zal geen succes hebben, want het komt als 87ste handboek in de kast terecht bij de andere 86 handboeken. De enige oplossing is dat als wij niet van het aanbesteden af willen, er op zijn minst wettelijke kwaliteitseisen worden vastgelegd. Ik heb hier al een keer een motie voor ingediend, die het helaas niet gehaald heeft. Ik hoop dat dat nog een keer gaat veranderen. Ik ben minder tevreden over het feit dat de minister de mobiliteit van ouderen op het platteland tekort doet door het probleem van de dure Regiotaxi's aan de kant te schuiven. Wij zullen op ieder niveau, zowel in de Kamer als in de provincies, met voorstellen blijven komen, want dat is daar een groot probleem. Ouderen op het platteland voelen zich hierdoor zeker miskend.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij het laatste punt over ouderen zonder auto die zelfstandig willen reizen en in het landelijk gebied wonen. Hier moet wel degelijk naar gekeken worden, zeker als het aantal ouderen gaat toenemen.

Ik vind het aardig dat de minister gaat overleggen met de Fietsersbond over de kwaliteit van de fietspaden. Hierin moet meer geïnvesteerd worden door de gemeenten.

Het is jammer dat het gratis ov voor ouderen lang duurt, want dit is zeker mobiliteitsbevorderend. Bovendien neemt hierdoor het autogebruik onder ouderen af.

Ik zou het fijn vinden als de minister mijn voorstel voor een rode loper met de NS wil bespreken. Hierdoor krijgen ouderen, mensen met een handicap of die slecht ter been zijn, een soort vrije baan op de perrons, ook als zij moeten overstappen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik dank de minister voor de toezeggingen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. De NS verdient vandaag een pluim. Dat maakt het mij weer gemakkelijker om op een ander moment stevig kritiek te leveren.

Ik sluit mij zeer aan bij de opmerkingen die mevrouw Van Gent heeft gemaakt over het asfalteren van de fietspaden.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik bedank voor de positieve waardering van mijn antwoorden.

Ik zal een stimulerende rol richting de verzekeraars spelen om ook de preventie op een hoger plan te brengen. Hiermee bedoel ik ook het innovatiefonds. Ik neem dit mee in de najaarsbrief, ook indien al resultaten zijn geboekt.

Ik stel voor de najaarsbrief af te wachten en dan te kijken hoe wij verder gaan met het opvolgen van de initiatieven.

De heer Roemer is in het algemeen positief over dit debat, maar wel kritisch over het handboek Aanbesteden. Ik kan de Kamer namens de staatssecretaris zeggen dat dit handboek actief zal worden uitgedragen. Ik hoop dat de staatssecretaris de Kamer ervan kan overtuigen dat dit boek wel degelijk iets gaat toevoegen.

De discussie over de basismobiliteit, de inrichting van het ov-landschap en de rol van de overheid moet breder gevoerd worden. Daarom verwijs ik de Kamer naar de evaluatie van het ov door de staatssecretaris. Ik vind dat het bouwwerk van het ov in samenhang moet worden gezien en dat er niet een blokje moet worden uitgehaald.

Zelfstandig rijden op een verantwoorde manier is van groot belang zo lang het nog mogelijk is.

De Fietsersbond doet goed werk en de heer Van Steenhoven is goed bezig.

Ik neem het voorstel voor een rode loper op met de NS en zal de Kamer over de mogelijkheden berichten.

Ik kom binnenkort schriftelijk terug op de financiering van de motie in de aanloop naar de begrotingsbehandelingen.

Toezeggingen

- De minister bericht de Kamer in het najaar van 2009 schriftelijk over de opzet van het initiatief van VVN tot het aanbieden van een basiscursus voor het gebruik van de scootmobiel. Daarbij gaat hij onder andere in op het «verleiden» van ouderen om deze basiscursus te volgen en op de rol van de gemeenten daarbij.
- De minister doet de Kamer vóór het zomerreces een brief toekomen over de uitvoering van de motie Roefs over voertuigcategorieën (31 700 XII, nr. 40).
- De minister bericht de Kamer in het najaar van 2009 schriftelijk over de initiatieven die hij onderneemt met het oog op het mogelijk oprichten van rijvaardighedscentra voor ouderen.

- De minister bericht de Kamer in het najaar van 2009 schriftelijk over de mogelijkheid om ouderen kennismakingspakketten voor het ov aan te bieden.
- De minister bericht de Kamer in het najaar van 2009 schriftelijk over de mogelijkheid om de onduidelijkheid over de verkeersregels voor brommobielen aan te pakken.
- De minister bericht de Kamer in het najaar van 2009 schriftelijk over de mogelijkheid de bureaucratie bij herkeuringen van ouderen ten aanzien van de rijvaardigheid te verminderen en over de noodzaak en mogelijkheden om de kosten van die herkeuringen te verlagen.
- De minister vraagt zijn ambtsgenoot van VWS de Kamer te berichten over de mogelijkheid de herkeuringen van ouderen ten aanzien van de rijvaardigheid op te nemen in het basispakket van de zorgverzekering.
- De minister bericht de Kamer in het najaar van 2009 schriftelijk over zijn overleg met de Fietsersbond over de staat van het onderhoud van de fietspaden.
- De minister bericht de Kamer in het najaar van 2009 schriftelijk over het contact dat hij met de verzekeringsmaatschappijen zal opnemen over wat zij kunnen doen ter bevordering van de veiligheid van ouderen in het verkeer.
- De minister bespreekt met de NS de mogelijkheden voor speciale opstapplaatsen voor senioren en zogenaamde «rode lopers» op stations en bericht de Kamer daarover in het najaar van 2009.
- De minister bericht de Kamer in het najaar van 2009 schriftelijk over de uitvoering van de moties Roemer over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer (25 847, nrs. 64, 65 en 66).