

Vergaderjaar 2008–2009

**29 398**

**Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 138**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 6 maart 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 12 februari 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 28 november 2008, over de maatregelen inzake de dode hoek (29 398, nr. 128);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 27 november 2008, inzake het aantal ziekenhuisgewonden in 2007 (29 398, nr. 127);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 26 november 2008, inzake vragen uit het algemeen overleg verkeersveiligheid (29 398, nr. 126);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 24 november 2008, inzake de rapportage over de proef met het alcoholslot in Friesland (29 398, nr. 125);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 17 november 2008, inzake het briefadvies van de Gezondheidsraad «Voorwaarden voor verkeersdeelname na een hersenbloeding» (29 398, nr. 124);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, d.d. 21 oktober 2008, inzake de veiligheid van stadstrams (23 645, nr. 258);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 12 december 2008, inzake de beantwoording van vragen, gesteld in verschillende AO's, inzake verkeersveiligheid, wegen, spoor en binnenvaart (31 700-A, nr. 77);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 16 december 2008, inzake veiligheidshamers voor auto's (29 398, nr. 129);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 22 december 2008, inzake het tonen van afschrikwekkende beelden van verkeersongevallen om een schrikbeeld op te roepen bij automobilisten (29 398, nr. 131);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 22 december 2008, inzake het conceptwetsvoorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de toelating van de Segway tot het verkeer (29 398, nr. 132);**

<sup>1</sup> Samenstelling:

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

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

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 23 december 2008, inzake de erkenning van buitenlandse APK (29 398, nr. 133);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 24 december 2008, inzake toezegging uit het AO verkeersveiligheid over begeleid rijden (29 398, nr. 134);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 16 januari 2009, inzake modernisering van de APK (31 700-XII, nr. 54);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 19 januari 2009, inzake de invoering van het bromfietspraktijkexamen (29 398, nr. 135).

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

**Voorzitter: Jager**

**Griffier: Deckers**

### **Vragen en opmerkingen uit de commissie**

De **voorzitter**: Ik heet iedereen van harte welkom bij het algemeen overleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat. Aan de orde is de verkeersveiligheid. Daarbij komen niet meer aan de orde het landbouwverkeer en het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), want die punten zijn afgevoerd van de agenda zoals in de procedurevergadering is afgesproken. De woordvoerders krijgen ieder maximaal zeven minuten spreektijd. In de ronde van de Kamer sta ik twee interrupties per fractie toe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Voor dit overleg staan veel brieven geagendeerd, waaronder die over de dodehoekmaatregelen. Het is triest om daar vandaag over te beginnen omdat afgelopen week opnieuw slachtoffers in die hoek zijn gevallen. Daarom moeten de kabinetsmaatregelen op dit punt worden gesteund. Ik denk ook dat deze maatregelen op brede steun kunnen rekenen. Er valt echter nog veel te winnen. Wat wil de minister gaan doen om de dodehoekproblematiek verder onder de aandacht te brengen en met resultaten te komen op dit terrein? Ik wil een voorbeeld noemen vanuit de innovatieve hoek. Wij hebben in het verleden hier gesproken over Lexguard. Dat systeem heeft een landelijke innovatieprijs gewonnen. De SWOV heeft hiernaar onderzoek gedaan en stelt dat dit systeem goede potentie heeft. Inmiddels is er een opvolger voor Lexguard en de signalen daarover zijn erg goed. Welke mogelijkheden ziet de minister om deze innovatie verder te ondersteunen? Is hij bereid om met een uitgebreider uitvoeringsplan te komen?

Wat innovatie betreft, kom ik graag terug op een onderwerp dat wij in het vorige algemeen overleg hebben besproken, namelijk Flister. Dat is een klein en slim apparaat dat hulpdiensten kunnen gebruiken als waarschuwingssysteem op de weg. Met dit systeem kunnen automobilisten via de autoradio worden gewaarschuwd. In het vorige algemeen overleg kondigde de minister aan, hier een groot onderzoek naar te willen doen indien de kleine proef succesvol was gebleken. Inmiddels is die proef achter de rug en is deze succesvol gebleken. Gaat de minister zijn toezegging uit het vorige algemeen overleg gestand doen?

Nederland lijdt aan bordenfetisjisme, verkeersborden wel te verstaan. Ik heb hier begin dit jaar via de media aandacht voor gevraagd en de reacties uit den lande waren overweldigend. Ik ontving vele mailtjes van mensen die bepaalde borden herkenden als onnodig, onnuttig en noem maar op. Heel recent bleek uit een TNO-onderzoek in de gemeente Utrecht dat 15% van de verkeersborden slecht leesbaar is. Uit ander onderzoek blijkt dat slechts 10 tot 20% van de borden wordt opgemerkt. Ik kan wel

doorgaan met het noemen van onderzoeken, maar ondertussen groeit het bordenpark in Nederland gestaag door. De vraag is of dit wel goed is voor de verkeersveiligheid. Ik denk dat dit niet het geval is. Er staan niet alleen te veel borden, maar zij staan ook regelmatig op verkeerde plekken of vervullen geen enkele functie. Kan iemand mij bijvoorbeeld uitleggen waarom er een bord met «brug» wordt geplaatst terwijl je die brug op 300 meter afstand kunt zien? Of neem het bord «paard en wagen». Waar zien wij die nog? Zelfs ik als Fries en CDA'er zie dat bord nog wel veel, maar paard en wagens niet. Waarom worden er nog nieuwe borden met «wielklem» geplaatst terwijl die wielklem zelf gelukkig allang bij het afval ligt? Waarom staan er borden met «inhaalverbod» op wegen met doorgetrokken strepen?

Het wordt tijd om het bordenpark in Nederland grondig tegen het licht te houden. Gemeenten hebben hier ook een rol in. Sommige gemeenten, zoals Noordoostpolder, erkennen dit probleem en schrappen zonder meer 30% van hun borden. Ik had de minister daarom willen vandaag oproepen om eens de stofkam te halen door het bordenwoud. Dat hoef ik echter niet meer te doen, want geheel toevallig meldde het ministerie vandaag via de media dat het ook tot de conclusie is gekomen dat wij iets moeten doen aan het bordenwoud. Er komt een meldpunt voor overbodige verkeersborden. De minister is wel eens wat traag geweest met toezeggingen naar aanleiding van een verzoek van een Kamerlid. Desalniettemin, hulde voor dit voorstel. Wij zijn er blij mee. Wij zijn er echter nog niet. De borden moeten namelijk niet alleen worden geïnventariseerd, er moeten ook borden weg. Wat gaat de minister daaraan doen?

In het kader van geloofwaardigheid op de weg, wil ik nog een punt aanstippen. Verschillende gemeenten zijn begonnen met het zelf bedenken en fabriceren van verkeersborden. Zo bestaat er sinds vorig jaar voor erkende 80-kilometerwegen een groen rond verkeersbord met daarin het getal 60. De wegbeheerder wil hiermee mogelijk suggereren dat 60 km/u in plaats van 80 km/u veiliger en milieuvriendelijker is. Geen automobilist die dit echter weet. Dat is niet vreemd, want een groen verkeersbord heeft geen enkele status in onze Wegenverkeerswet. Ik vraag de minister om hiertegen op te treden. De borden zijn niet alleen onwettig, maar zij ondermijnen ook de geloofwaardigheid van de wegbeheerders en dragen niet bij aan de verkeersveiligheid.

Mijn fractie staat positief tegenover de proef om jongeren vanaf zeventien jaar onder begeleiding te laten rijden. Wij vragen ons wel af waarom de begeleider minstens tien jaar ervaring moet hebben. Hoe is dit in Duitsland geregeld? Waarom geldt het begeleid rijden niet voor achttien- en negentienjarigen? Zij zitten immers in dezelfde risicocategorie als de zeventienjarigen.

Er is al verschillende keren aandacht gevraagd voor de drugstest. Op ons verzoek is de minister voortvarend gestart met een nieuwe pilot rond speekseltesters. Als ik mij niet vergis, is deze pilot inmiddels afgerond. Wanneer worden de resultaten hiervan aan de Kamer gezonden? Hoe zit het met de mogelijke wijziging van wetten in verband met het afnemen van dergelijke testen?

De Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit meldde onlangs een enorme toename van het aantal gestolen airbags in Nederland. Elke maand worden er in Nederland op grote en professionele schaal airbags gestolen. Waar zij blijven, is een raadsel. Ook de lokale en regionale politie weet niet waar zij blijven en waar deze trend vandaan komt. Is de minister bereid om dit in Europees verband aan te kaarten, te meer omdat de Europese Commissie hier ook mee bezig is? Wil de minister dit bespreken met de minister van Justitie? Zou het niet goed zijn om dit probleem landelijk aan te pakken, omdat het ogenschijnlijk om landelijke organisaties gaat? Kan de minister aangeven wat de juridische basis is van het nu al verplichten van een kenteken op de Segway? Hierover is een motie aangenomen door de Kamer, die geen kenteken voor zich zag.

Het praktijkexamen voor de bromfiets gaat veel geld kosten. Dat wisten wij van tevoren. Het voorstel wordt nu verder uitgewerkt. De kosten wegen wat ons betreft op tegen de voordelen die een praktijkexamen kent. Waarom moet het praktijkexamen voor de bromfiets ook voor brommobielen gaan gelden? Voor zover ik weet was daar in de Kamer niet zo veel draagvlak voor. Kan met het behalen van een praktijkexamen bromfiets vrijstelling worden verkregen voor het theorie-examen voor bijvoorbeeld de auto?

De **voorzitter**: Ik stel voor om op het moment dat het eerste VAO begint in de plenaire zaal, voor een uur te schorsen. Wij verwachten dat wij rond 17.30 uur moeten schorsen, maar dat zou iets kunnen uitlopen vanwege het voorgaande debat in de plenaire zaal. Ik wil wachten met schorsen tot ongeveer vijf minuten voor het eerste VAO van Verkeer en Waterstaat daar aan de orde is, zodat wij zo lang mogelijk in deze termijn door kunnen gaan. Wij gaan dus op enig moment voor een uur schorsen in verband met verplichtingen in de plenaire zaal van een aantal woordvoerders dat hier aanwezig is.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Het was een heel lange lijst agendapunten en ik zal er slechts een paar uit lichten. Gemakshalve sluit ik mij voor wat betreft de opmerkingen over de dode hoek aan bij de heer De Rouwe. Ik wil behalve voor de lange lijst agendapunten ook nog wat tijd reserveren voor wat van onze eigen aandachtspunten. Dat doen wij meestal in algemene overleggen over verkeersveiligheid, waardoor het vaak een eindeloze sessie wordt.

Hoe moet de manier waarop de Segway nu wordt ingebed, rijmen met het voornemen om een heel nieuwe categorie voertuigen te creëren voor alle nieuw op de markt verschijnende voertuigen zodat wij snel op nieuwe ontwikkelingen kunnen inspelen? Dat was wat wij volgens mij hadden afgesproken. Nu wordt er gekozen voor het onderbrengen van de Segway bij de bromfietsen. Hoe verhoudt dit zich tot de aangenomen motie-Roefs over de doorlichting van voertuigcategorieën?

Wij zijn het eens met de voorgenomen opzet van begeleid rijden. Kan de minister contact opnemen met de 2-jarige mbo-opleiding voor vrachtwagenchauffeur die op de een of andere manier ook heel graag deel zou willen uitmaken van het experiment begeleid rijden? Binnen het ministerie is duidelijk wel aangegeven dat men daar ook bezig is met het geven van rijlessen voor het rijbewijs C aan jongeren vanaf zeventien jaar. Hoe zit dit precies? Kan de minister een toezegging doen over de communicatie met de betreffende mbo-sector?

Er is veel te doen over de kosten van het bromfietsrijbewijs. Die zijn inderdaad hoog. Laten wij echter het doel niet uit het oog verliezen. Een kop in De Limburger luidde mijns inziens terecht: «Uitstel bromfietsexamens kost mensenlevens». Ik begrijp dat de minister het onderste uit de kan heeft gehaald, maar hoe reëel is het aantal van vier lessen nu? Komt men daarmee uit? Met name van de kosten voor het examen voor de brommobielen zijn wij erg geschrokken. Overigens niet voor de jongeren, de zestien- en zeventienjarigen, want die zien wij sowieso liever niet in een brommobiel rijden. Onze zorgen betreffen ouderen die nog nooit een rijbewijs hebben gehaald en meestal vanwege immobiliteit voor een brommobiel kiezen. Kan de minister iets meer inzicht geven in de samenstelling van de groep die kiest voor een brommobiel? Is voor die mensen een invalidenwagen een alternatief?

Een van de redenen om te gaan werken met bromfietskentekens was indertijd het tegengaan van diefstal. Ook weer in De Limburger – soms is die iets meer dan tante Betje – las ik dat in 2008 landelijk het aantal bromfietsen en scooters dat werd gestolen met 23% is gestegen. In Limburg was dat zelfs 42%. Kan de minister daarop reageren?

In de hoop dat de minister vandaag een positievere melding kan doen, stel ik nogmaals de vraag wat de stand van zaken is met betrekking tot de kilometertellerfraude. Deze vraag is vooral ingegeven door een uitspraak van de rechter waaruit blijkt dat wij blijkbaar op dit moment niet voldoende hebben geregeld om dergelijke zaken strafbaar te kunnen stellen. Ik krijg mails van mensen die zich met mij ergeren aan graffiti op verkeersborden en ook op – ik noem ze nog maar even zo – de ANWB-borden. Zijn er afspraken gemaakt over het verwijderen van deze graffiti? Ik krijg ook klachten over de leesbaarheid van de nieuwe borden boven de snelweg. Ik heb begrepen dat deze klachten bij het ministerie nog niet zo bekend zijn. Gelukkig is er nu een meldpunt waar mensen dat kunnen aangeven. De nieuwe borden boven de snelweg zijn niet goed leesbaar in het donker. Er is blijkbaar gekozen voor een ander materiaal en het frame dat erachter zit zorgt ervoor dat letters onzichtbaar zijn.

Ik heb al eerder gevraagd naar het convenant verbetering verkeersveiligheid bestelverkeer. Minister Peijs heeft dat in juni 2005 afgesloten met de branche en het liep tot 1 juli 2008. Er is ook afgesproken dat de minister tot die tijd geen initiatieven zou ondernemen om te komen tot een verplichte snelheidsbegrenzer. Een van de drie onderdelen van het convenant was een proef waarin de effecten van een intelligente vorm van snelheidsbegrenzing in de praktijk zouden worden onderzocht. Nu lees ik in het blad *anwbAuto* dat de proef inmiddels zeventig bestelwagens behelst en dat dit er honderd moeten worden. Op een totaal van 800 000 bestelauto's is dat geen aantal dat daadwerkelijk iets zal doen aan de ongevalcijfers van het bestelverkeer. Bovendien betreft de proef blijkbaar alleen maar een statische snelheidsbegrenzer, dus alleen maar niet harder dan 120 km/u, terwijl een dynamische begrenzer meer voor de hand zou liggen. Het is allemaal veel te vrijblijvend. Er gebeuren veel te veel ongelukken met bestelauto's. Met name jonge bestuurders zijn hierbij betrokken. Er wordt gereden met een veel te hoge snelheid en zonder gordel om. En wie heeft niet op de snelweg zo'n irritante klever achter zich aan gehad? Bovendien wordt de boete door de baas betaald als het pakketje maar op tijd wordt afgeleverd. De goede chauffeurs overigens niets te na gesproken.

Foute belading en een rijstijl die niet past bij de rijeigenschappen van bestelbusjes spelen een rol. Het aantal bestelauto's zal alleen maar toenemen nu wij steeds meer via internet gaan winkelen. Het risico om slachtoffer te worden van een aanrijding met een bestelauto is twee keer zo groot als dat van een aanrijding met een personenauto. In 2007 kwamen 36 bestelwagenchauffeurs om het leven. Dat waren er 15 meer dan in 2006. Gezien de streefaantallen verkeersdoden en -gewonden, is dit een doelgroep waaraan wij niet zomaar voorbij kunnen gaan. De PvdA-fractie roept de minister op om actie te ondernemen. Het convenant is afgelopen. Ik ga ervan uit dat dit wordt geëvalueerd. Ik hoop dat de minister met maatregelen komt op dit terrein. Welke maatregelen dat moeten zijn, moet uiteraard nog nader worden onderzocht. Of wij na het invoeren van het roetfilter ook nog met een snelheidsbegrenzer moeten komen, weet ik niet. In de factsheet van de SWOV wordt bijvoorbeeld een bestelautochauffeursdiploma genoemd. Ik laat het in het midden, maar ik vind wel dat actie moet worden ondernomen. Aan al die convenanten hebben wij immers niets als die niet tot resultaat leiden.

De heer **Madlener** (PVV): U zegt dat het bromfietsexamen wel erg duur is, mevrouw Roefs. Daar zijn wij het natuurlijk geheel mee eens. Wat is nu het standpunt van de PvdA-fractie op dit punt? Ik hoor niets behalve uw opmerking dat het duur is. Dat weet iedereen inmiddels. Wat gaat u eraan doen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Volgens mij heb ik een onderscheid gemaakt tussen twee zaken. Ik ben erg geschrokken van de kosten voor het examen

voor brommobielen. Het examen voor de bromfiets gaat € 389 kosten. Wij wisten dat het die richting uit zou gaan. Ik vind het het belangrijkste dat het aantal dodelijke ongevallen wordt teruggebracht. Als mensen besluiten dat € 389 te veel is, hoop ik dat zij niet op een bromfiets gaan rijden. Dat scheelt meteen in het aantal doden.

De heer **Madlener** (PVV): U weet toch dat een bromfiets voor heel veel mensen het eerste gemotoriseerde vervoermiddel is, bijvoorbeeld voor een 16-jarige? Een 16-jarige heeft vaak een krantenwijk waar hij dat van moet betalen. Het is bekend dat een bromfiets voor steeds meer mensen een goedkoop vervoermiddel is voor woon-werkverkeer. Heel veel mensen zijn ook afhankelijk van de bromfietsverkoop, zoals alle detailisten die bromfietsen verkopen en onderhouden. Vindt u het acceptabel voor al deze mensen om die bromfiets zo'n enorme klap te geven met deze enorme kosten?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik maak gewoon een afweging tussen twee zaken. Het is overduidelijk dat de branche het zich niet kan permitteren om een veel lager bedrag te rekenen. Ik heb begrepen dat oorspronkelijk een bedrag van € 600 werd genoemd. Er is dus al aardig onderhandeld. Het is gewoon van tweeën een. Er gebeuren ontzettend veel ongelukken met bromfietsen. Wij maken dus een keuze. Mijn fractie heeft ook ingestemd met het wetsvoorstel, dus het zou een beetje raar zijn als wij nu ineens gingen roepen dat het allemaal niet kan.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Dat was een mooi bruggetje naar het volgende onderwerp, namelijk het bromfietsexamen. Het is voor de PVV-fractie absoluut onacceptabel dat wij deze enorme kosten verplicht gaan stellen voor mensen die op een brommer willen stappen. Jarenlang, ook in mijn jeugd, kon je gewoon een brommer kopen, tweedehands of nieuw, en erop stappen als je zestien was. Daar hoefde je helemaal niets voor te doen. Mensen deden dat vrij massaal. Dat was hartstikke goed.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wat had u, een Tomos of een Zundapp?

De heer **Madlener** (PVV): Ik had zelf een Honda. Ik heb daar erg van genoten en gelukkig is mij niets overkomen, terwijl ik wel gevaarlijke situaties heb meegemaakt. Je stapte toen immers onvoorbereid het verkeer in en dat ging natuurlijk niet altijd goed. Een paar jaar geleden is het theorie-examen ingevoerd en dat was een enorme verbetering. Mensen die een brommer kochten, werden daardoor gedwongen om zich echt goed te verdiepen in de verkeersregels. Ik kan mij daar ook veel bij voorstellen. Nu schieten wij eigenlijk een beetje door. Heel veel mensen die een brommer kopen, doen dat omdat zij weinig geld hebben en een goedkoop vervoermiddel willen hebben. Dat zijn vaak jonge mensen die dat van hun krantenwijk moeten betalen. Dan is € 400 een gigantisch bedrag.

Ik heb heel wat brommerrijders gevraagd wat zij acceptabel vinden. Heel veel mensen zeiden dat zij zich konden voorstellen dat een soort praktijkproef moet worden afgelegd, al was dat niet iedereen. Heel veel mensen zeiden ook: van mij hoeft het niet, wij gaan nu echt doorslaan met de regels, straks moet je nog een examen halen om te mogen wandelen of fietsen. Ik heb die mensen dus gevraagd wat zij acceptabel vinden. Het meest gehoorde antwoord was € 50 en sommigen zeiden maximaal € 100. Ik vraag de minister of hij iets in elkaar kan zetten voor € 50 tot € 100 en, zo nee, of hij bereid is om er gewoon vanaf te zien. De PVV-fractie vindt dit bedrag onacceptabel gezien het huidige gebruik van het vervoermiddel. Wij denken echt dat de brommer straks gaat uitsterven. Voor heel veel mensen is de bromfiets een goed alternatief voor de auto. Als je op tien of vijftien kilometer van je werk woont, kun je

nu een scootertje kopen en kun je heel goedkoop naar je werk. Je draagt bovendien bij aan vermindering van de files. Dat vinden wij ook allemaal fantastisch. De bromfietsen worden ook nog eens milieuvriendelijker, noem ik als argument voor mensen die dat belangrijk vinden. Wat willen wij nog meer? Nu gaan wij dat met zo'n maatregel om zeep helpen. Dat is jammer. Ik vraag de minister om daar iets aan te doen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben het met u eens dat de kosten ontzettend hoog zijn, mijnheer Madlener. Daar moeten wij eerlijk over zijn. U vraagt nu om de kosten omlaag te brengen naar bijvoorbeeld € 150. Stel dat de minister daar in slaagt, bent u dan voor het invoeren van een praktijkexamen voor de bromfiets?

De heer **Madlener** (PVV): Als de kosten kunnen worden beperkt tot € 50 tot € 100, is de PVV-fractie ervoor.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij zijn het er dan dus over eens dat een praktijkexamen op zich goed kan zijn. Mijn inschatting is dat de minister het bedrag wel omlaag kan brengen naar € 50 tot € 100, maar dan gaat iemand anders dat betalen, namelijk de belastingbetaler. Vindt u dat de belastingbetaler het praktijkexamen voor jongeren moet gaan betalen in de toekomst?

De heer **Madlener** (PVV): Nee, dat vind ik niet. Ik vind het goed dat iedereen zijn eigen kosten voor vervoer betaalt. Dat is bij het openbaar vervoer trouwens niet het geval, wil ik erbij zeggen. Dat wordt namelijk zwaar gesubsidieerd. De brommer wordt wel zelf betaald door de mensen, laten wij dat goed onthouden. Ik vind in beginsel dat mensen zelf de kosten moeten dragen. Ik heb al gezegd dat als de minister er niet in slaagt om een fatsoenlijk examen op te tuigen voor dat bedrag, wij er maar vanaf moeten zien. Dan willen wij dat examen niet. Wij vinden in dat geval de kosten niet opwegen tegen de baten. Het is immers ook niet zo dat er ineens geen doden meer vallen bij ongevallen met een bromfiets. Het hebben van een rijbewijs is geen enkele garantie dat het altijd goed gaat. Laten wij ons vooral niet te rijk rekenen hiermee. Het is best goed om een praktijkexamen te doen, maar het is zeker niet zaligmakend. Het grotendeels verdwijnen van de brommer uit het straatbeeld vinden wij eigenlijk niet opwegen tegen de nadelen van de huidige situatie. Er bereiken ons veel klachten over de kosten die het CBR rekent voor het praktijkexamen voor de auto. Ook dat wordt als zeer duur ervaren.

De **voorzitter**: Het punt CBR is vandaag niet aan de orde. Het bromfietsrijbewijs staat wel op de agenda, maar het CBR an sich niet. Daarover spreken wij een volgende keer apart.

De heer **Madlener** (PVV): Dan sla ik dat punt over. Ik heb al eerder aangegeven dat mijn fractie het voorstel voor begeleid rijden voor zeventienjarigen steunt. Staat het milieuvriendelijk rijden bij het examen personenauto wel op de agenda, de inhoud van het examen personenauto?

De **voorzitter**: Als u dat noemt in het kader van veiligheid, kan dat volgens mij wel. Als uw inbreng raakvlakken heeft met het CBR, kan het niet.

De heer **Madlener** (PVV): Tegenwoordig wordt in de rijopleiding serieus aandacht geschonken aan milieuvriendelijk rijden, dus in een hoge versnelling rijden met lage toeren, langzaam uitrijden en niet te veel remmen. Wij hebben daar moeite mee. Wij vinden dat veilig door het verkeer gaan voorop moet staan en dat dit niet moet worden doorkruist

door milieuvriendelijkrijden-onzin. Het is natuurlijk prima om milieuvriendelijk te rijden. Daar heb ik niets op tegen. Als je nu net begint met je rijopleiding, moet je vooral gefocust zijn op veilig rijden. Het milieuvriendelijk rijden levert niets op, maar leidt wel de aandacht af van waar het werkelijk om gaat: jonge automobilisten een veilige rijopleiding geven. Is de minister bereid om het milieuvriendelijk rijden uit het examen te halen en het te concentreren op het veilig rijden in het verkeer? De focus op veilig rijden is hard nodig, want juist jongeren lopen veel risico's. Dat weten wij allemaal.

Ik spreek mijn steun uit voor de dodehoekmaatregelen, net als voor Flister.

Ik kom nu op de snelheden op de wegen. Het valt mij op dat de laatste tijd op heel veel provinciale wegen de maximumsnelheid wordt verlaagd. De PVV-fractie wil juist dat de maximumsnelheid wordt verhoogd waar dat kan. Ik zie constant dat de maximumsnelheid in de provincie wordt verlaagd van 80 km/u naar 60 km/u. Dat wordt massaal gedaan en dat lijkt mij geen goede ontwikkeling. Als het nodig is voor de verkeersveiligheid, kan ik mij er iets bij voorstellen. Vaak is het echter helemaal niet nodig en is het gewoon een snelheidsverlaging, vaak met een groen bord om een soort milieuvriendelijkheid uit te stralen. Daar is de PVV-fractie natuurlijk helemaal niet voor. Wij willen gewoon snel van A naar B. Natuurlijk willen wij dat op een veilige manier doen, maar dat hoeft niet met 60 km/u. Wij willen de maximumsnelheden juist verhogen, ook op de autosnelwegen. Daar spreken wij echter binnenkort over in een ander algemeen overleg. Wij hebben de minister regelmatig gevraagd om snel drugstesten in te voeren. Hoe staat het er nu mee? Wanneer begint dat nu een keer?

Ik wil nog kort ingaan op het meldpunt voor het verkeersbordenwoud. Dat is op zich natuurlijk prima, maar het is mij opgevallen dat het vooral een lokaal probleem betreft. Ik heb eens gekeken wat ik tegenkom. Vooral binnen de bebouwde kom zie ik een woud van borden en palen, niet op rijkswegen. Daar zie ik vaak juist helemaal niets staan. Dan wil ik weten of ik ergens 100 km/u of 120 km/u mag rijden en dan staat er niets. Er staan dus soms ook te weinig borden. Mijn buurvrouw zegt dat ik op de bordjes moet kijken. Dat snap ik ook. Vroeger stond er elke tien meter een geel bordje met «100» op de vangrail. Dat was natuurlijk ook zwaar overdreven. Nu zijn die bordjes weggehaald en staat er niets meer. Ik weet vaak helemaal niet hoe hard ik ergens mag. Dat is even de andere kant van het verhaal: ik wil wel weten hoe hard ik mag rijden, minister. Wat gaan wij aan de lokale borden doen? Dat kan wel gemeld worden, maar wij gaan er volgens mij niet over. Dat is de lokale overheid. Als ik zeg dat de gemeenten hun werk slecht doen, word ik altijd afgeschoten door mijn collega's met de opmerking dat wij er niet over gaan. Gaan wij hier dan wel over?

De heer **Apdroot** (VVD): Voorzitter. Ik vind het idee van de heer De Rouwe over verkeersborden goed. Die groene borden moeten wij gelijk verbieden, met name in de verkiezingstijd. Er is vrijheid van meningsuiting, dus plaats uw borden maar rustig, mijnheer De Rouwe. Maar het is wel een woud.

Wij steunen de maatregelen inzake de dode hoek. Wij vinden dat de minister terecht stelt dat een spiegel alleen niet voldoende is, maar dat de infrastructuur ook een probleem is. Met stopstrepen bij kruisingen kan ervoor worden gezorgd dat fietsers en brommers zich zo opstellen dat zij beter zichtbaar zijn. Ik vind het goed dat breder wordt gekeken dan alleen naar een spiegel. Wij zouden wel graag enige uniformiteit willen hebben wat betreft voorzieningen voor vrachtwagens. Het is goed dat onderzoek wordt gedaan naar extra knipperlichten en signaleringsmogelijkheden. Als die echt extra gewonden en doden kunnen voorkomen, moeten wij die invoeren, maar wel graag in Europees verband.



Er wordt geconstateerd dat meer mensen in het ziekenhuis belanden door ongevallen in het verkeer en dat er de laatste jaren meer ernstig gewonden zijn, maar er wordt geen verklaring voor gegeven. Hebben wij toevallig in 2007 slechter weer gehad? Is er ergens een logische verklaring? Als die te geven is, hoor ik die graag.

De VVD-fractie constateert op basis van de rapportage over de proef met het alcoholslot in Friesland dat deze proef eigenlijk een beetje klungelig is. Wij waren er al tegen. Als je een proef doet met zeer gemotiveerde vrijwilligers en niet-gemotiveerde mensen niet meedoen, wat heeft die dan voor zin? Zouden wij niet de lijn moeten volgen dat het rijden met te veel alcohol op hard wordt aangepakt? Er moeten af en toe stevige controles worden uitgevoerd. Als mensen behoorlijk over de schreef gaan, moet het rijbewijs worden ingenomen en wat ons betreft ook de auto. Haal mensen die wonderlijk gedrag vertonen maar van de weg. Wij hebben het gevoel dat de toezichhouders soms wel eens wegstijgen omdat zij het lastig vinden. Er moet gewoon een stevig lik-op-stukbeleid worden gevoerd. Dat heeft waarschijnlijk meer zin dan een paar heel gemotiveerde mensen op eigen verzoek een alcoholslot meegeven.

Wat betreft de voorwaarden voor verkeerdeelname na een hersenbloeding wordt wat meer per geval beoordeeld. Dat is volstrekt terecht. Op deze wijze kunnen wij problemen voorkomen zonder dat mensen voor lange tijd wordt verboden om aan het verkeer deel te nemen.

Mijn volgende punt is de maximumsnelheid en de dynamische snelheden. Wij zijn het met de minister eens dat meer zou moeten worden gevarieerd met maximumsnelheden. Het is geweldig dat dit kan, nu boven alle snelwegen matrixborden hangen waarop op elk moment een afwijkende maximumsnelheid kan worden aangegeven. Wij vinden het wel heel gek dat de minister zegt dat het uitgangspunt 120 km/u blijft. Daar zijn wij tegen. Wij vinden echt dat wij nu naar een maximumsnelheid van 130 km/u moeten. Dat is een bescheiden verhoging van 10 km/u. De landen om ons heen kennen een vergelijkbare maximumsnelheid. In België is de maximumsnelheid nog 120 km/u, maar in Denemarken, Luxemburg en Frankrijk is deze 130 km/u. Duitsland heeft zelfs geen algemene maximumsnelheid.

Wij denken het ook heel positief zal uitpakken voor het zich houden aan de maximumsnelheden als je automobilisten toestaat om een beetje door te rijden als dat kan. Er zijn zat wegen en tijdstippen op die wegen, bijvoorbeeld overdag of 's avonds laat, waar je best 130 km/u zou kunnen rijden. Neem de weg door de Flevopolder. Als er geen file is, is die weg leeg. Laat mensen 130 km/u rijden. Als mensen vinden dat maximumsnelheden redelijk zijn, zijn zij veel gemotiveerder om zich eraan te houden. Met behulp van de matrixborden kan de snelheid worden teruggebracht tot 110 km/u, 90 km/u of lager als dat nodig is, als het te druk wordt – dan kun je overigens vaak die maximumsnelheid toch niet halen – of als het weer slecht is. Laten wij nu eens de verstandige stap nemen om de maximumsnelheid te verhogen naar 130 km/u. Denemarken heeft ons het goede voorbeeld gegeven. In 2004 is de algemene maximumsnelheid daar van 110 km/u naar 130 km/u gegaan en is het aantal verkeersslachtoffers op de autosnelwegen met 25% gedaald. Automobilisten zijn veel alerter als snelheden kunnen variëren. Zij zullen zich veel beter aan de maximumsnelheden houden als zij zien dat die redelijk zijn. Altijd maar beperken als dat niet nodig is, wordt als onredelijk ervaren.

Ik roep de minister op om de maximumsnelheid op snelwegen in Nederland te verhogen van 120 km/u naar 130 km/u. Op de provinciale wegen, de autowegen, zou deze van 100 km/u naar 110 km/u kunnen. Er zijn heel veel provinciale wegen met twee keer twee rijstroken en een keurige middenberm. Daar kan ook best een beetje meer worden doorgereden. Wat de VVD-fractie betreft, is het motto: doorrijden als het kan, lagere snelheden als het moet.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Realiseert u zich dat wij met dit voorstel in feite minder wegen kunnen aanleggen in Nederland, mijnheer Aptroot? Verhoging van de maximumsnelheid heeft immers ook gevolgen voor de luchtkwaliteit en daardoor kunnen wij weer vastlopen in procedures.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is helemaal niet nodig. U krijgt van ons de komende tijd nog meer voorstellen, zoals het loskoppelen van de aanleg van infrastructuur van regelingen met betrekking tot fijnstof en dergelijke. Dat gebeurt in het buitenland ook. Daar heeft men veel eenvoudiger wetten en regelgeving. De minister heeft al een goede poging gedaan om door te zetten op dertig trajecten. Wij willen niet minder wegen aanleggen, maar juist meer. Als beperking van de maximumsnelheid nodig zou zijn om ergens infrastructuur te kunnen aanleggen, vinden wij dat best. U kunt echter niet staande houden dat het bij de A6 door de polder een belemmering is als mensen in plaats van 120 km/u, 130 km/u mogen rijden. Zij zullen het vaak nog als langzaam ervaren, maar die snelheid is veel redelijker en acceptabeler. Als het verkeer lekker doorstroomt en de weg vrij wordt gemaakt, is dat prima.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik begrijp – dat weten wij eigenlijk allang van de VVD-fractie – dat de gezondheid van mensen en de kwaliteit van de lucht minder belangrijk zijn dan hoe hard je mag rijden. Ik onderschrijf die afwijking absoluut niet.

De heer **Aptroot** (VVD): Dit is weer een beetje het hysterische milieugedrag dat wij vaker zien. Er wordt gedaan alsof de wereld vergaat en het heel slecht wonen is in bijvoorbeeld de Flevopolder als de maximumsnelheid daar wordt verhoogd van 120 km/u naar 130 km/u. Ik denk eerlijk gezegd dat mensen zich er beter aan zullen houden. Maar het is waar: het is onleefbaar in Denemarken, het is onleefbaar in Duitsland, het is onleefbaar in Luxemburg, het is onleefbaar in Frankrijk, het is onleefbaar in Italië. Als je zo redeneert, een beetje de PvdA eigen, vraag ik mij af waarom u zelf nog in de auto stapt. Ga dan alleen met het openbaar vervoer. Waarom gaan wij de maximumsnelheid dan niet verlagen naar 100 km/u, 80 km/u of 60 km/u? Het beste voor het milieu is wat extra wegen aanleggen en zorgen dat de files weg zijn. Als je gewoon kunt doorrijden, verbruikt je auto weinig en verontreinigt je het milieu nauwelijks. Zodra je in files komt doordat wij te weinig wegen aanleggen en idiote snelheidsbeperkingen hebben, is het remmen, optrekken, remmen, optrekken en dat is heel slecht voor het milieu. Ik heb zo'n verbruiksmeter in mijn auto. Als ik lekker kan doorrijden, gaat het goed: goed voor mijn portemonnee en goed voor het milieu. Dat is winst voor iedereen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Deze discussie voeren wij niet voor het eerst. Die komt om de zoveel tijd terug. U zei net dat als wij er 10 km/u bij doen, mensen de maximumsnelheid nog als langzaam zullen ervaren op bepaalde wegen die u noemde. Dan helpt die verhoging dus eigenlijk maar beperkt. Waarom moet de maximumsnelheid dan niet veel forser toenemen, waarom dan zo'n bescheiden voorstel van maar 10 km/u?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik doe een bescheiden voorstel omdat ik denk dat het zo superbescheiden en redelijk is dat de collega's het wel zullen steunen. Ik begrijp nu dat de SGP-fractie ook wel meegaat. Je moet ook een beetje naar de landen om Nederland heen kijken. Als de maximumsnelheid in allerlei andere landen 130 km/u is, is die ook voor buitenlanders die hier rijden en voor Nederlanders die veel naar het buitenland gaan heel acceptabel. Laten wij nu eens een stap zetten. Ik ben er ook niet voor, misschien de SGP-fractie wel, om gelijk naar 150 km/u of 180 km/u te gaan. Laten wij deze stap zetten, zoals Denemarken heeft gedaan. Zoals het in Luxemburg, Frankrijk en al die landen is, lijkt ons heel prima.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De impliciete boodschap was niet dat ik het ermee eens ben. Mijn vraag was meer wat u precies wilt. Duitsland is een ander voorbeeld. Daar kent men geen beperking. Is dat een systeem dat u in feite voorstaat of waar u naar toe wilt? Wat zijn uw criteria om tot een bepaalde maximumsnelheid te komen? Als wij het over snelheid hebben, kun je altijd wel weer vragen of die weer 10 km/u hoger kan. Dat klinkt altijd leuk, maar waar toetst u uiteindelijk op?

De heer **Aptroot** (VVD): Er is een aantal zaken. Je kunt kijken naar de landen om je heen. Daar is, afgezien van Duitsland, over het algemeen de maximumsnelheid 130 km/u. Je kunt ook uitgaan van een logische reeks. In Nederland is de reeks 50, 70, 90 en dan ga je ineens naar 100 en 120. In die reeks is 110 en 130 veel logischer. Als overal uitwijst dat bij een redelijke maximumsnelheid, zoals in Denemarken waar men ook naar 130 is gegaan, automobilisten bewuster en beter rijden en het aantal verkeersslachtoffers afneemt, moeten wij in Nederland ook een beetje voorzichtig zo'n stap zetten. Je moet niet te veel willen. Als wij dat doen, denk ik dat wij daar jaren mee vooruit kunnen.

Wij vinden de erkenning van buitenlandse apk's goed, maar wij verwachten wel wederkerigheid. Wij vinden het prima dat een Nederlandse auto van iemand die veel in Spanje is daar ook apk gekeurd kan worden, maar dan willen wij ook dat dit soort landen accepteert dat auto's uit hun land in Nederland apk worden gekeurd.

Wij gaan akkoord met de proef met begeleid rijden. Ik vroeg mij eerst af waar de minister nu weer mee begon. Als je in de stukken echter leest dat in het buitenland, net zoals met een wat hogere maximumsnelheid, het wat eerder kunnen gaan rijden onder begeleiding de veiligheid bevordert, moet je dat gewoon doen. Wij willen wel weten hoe de minister denkt te gaan handhaven en hoe de aansprakelijkheid is geregeld. Waarom moet het experiment zes jaar duren? Het zou goed zijn om het wat eerder, bijvoorbeeld na drie jaar, te evalueren. Het kan niet binnen een paar maanden, want dan heb je geen ervaring. Wij vinden het wat gek om zes jaar te wachten om eens te kijken hoe het uitpakt.

Wij zijn geschrokken van de kosten voor het praktijkexamen bromfiets. Eerlijk gezegd willen wij het niet meer. Dat is waarschijnlijk voortschrijdend inzicht. Wij hebben met heel veel mensen uit de praktijk gesproken. Zij zeggen dat het theoretische examen goed is, maar dat mensen die brommer best kunnen berijden. Als zij examen moeten doen, houden zij zich best in. Dat kunnen zij. Bij het examen doen zij geen gekke dingen, maar daarna komt de bravoure. Je bent immers jong en je wilt wat. Wij denken dat het examen een belemmering is voor heel veel jongeren, ook die met een kleine portemonnee, om bromfiets te rijden. Op het platteland is een bromfiets vaak nodig om fatsoenlijk naar een opleiding te komen. Het enige dat echt helpt om slecht gedrag aan te pakken, is controleren en handhaven. Een extra examen helpt niet. Wij waren ook geschokt door de opmerking van de heer De Rouwe op de radio dat die paar honderd euro niets uitmaakt omdat al die jongeren toch een scooter van € 2 000 kopen. Er zijn heel veel jongeren met een beperkte portemonnee uit gezinnen – soms stemmen de ouders nog CDA ook – met veel kinderen. Die hebben niet zo veel geld. Die brommer wordt op deze manier onmogelijk gemaakt voor die jongeren. Wij gunnen iedereen zijn brommer om naar zijn werk of zijn opleiding te gaan. Hij is ook makkelijk voor het krantenwinkje. Wij vinden dat het praktijkexamen niet moet worden ingevoerd. Het brengt onnodige kosten met zich mee en het lost niets op.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik moet nu toch wel een beetje lachen. Niet alleen om de karikaturen natuurlijk, maar vooral om de inhoud. Wat u nu zegt, is natuurlijk niet nieuw. Er is in de Kamer lang en breed gesproken over de kosten. Dit wetsvoorstel is Kamerbreed aangenomen, met steun van de heer Hofstra namens de VVD-fractie. Uitsluitend de fracties van de

ChristenUnie en de PvdA hebben gevraagd naar de kosten. De VVD-fractie interesseerde dat geen fluit. Inmiddels komen de kosten uit zoals toen begroot. Hoe kunt u het nu rijmen dat een paar jaar geleden de voltallige VVD-fractie met de Kamer instemde met dit verhaal en u nu ineens vanuit voortschrijdend inzicht, een containerbegrip van jewelste, zegt dat wij ervan moeten afzien? Zou het ermee te maken hebben dat de VVD toen in de coalitie zat en nu in de oppositie?

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, ik heb gezegd dat het belangrijkste is dat mensen uit de praktijk, ook de politie, zeggen dat jongeren die brommer allemaal wel kunnen bedienen en dat dit helemaal het probleem niet is. Zij hebben theorie-examen moeten doen, dus zij kennen de regels. Dat praktijkexamen halen zij. Zodra zij dat papiertje hebben, gaan er fietsers aanhaken, nemen zij mensen achterop, halen zij nog even en rijden zij dwars over de promenade heen met die brommer. Het zit hem niet in het wel of niet kunnen, maar het doen. De bravoure moet eruit. Die haal je er niet uit met zo'n examen. Bovendien spelen centenkwesties nu meer dan een paar jaar geleden, mijnheer De Rouwe. Dat komt doordat uw coalitie al twee jaar regeert. U hebt de accijnzen fors verhoogd, u hebt vliegtaks ingevoerd en u hebt verpakkingenbelasting ingevoerd. Alles is erg duur gemaakt en de economie lazert achteruit. Wij moeten eindelijk eens rekening houden met de portemonnee van mensen. Wij hopen dat de regering stopt met al die lastenverhogingen.

De **voorzitter**: Ook voor de heer De Rouwe: een vervolginerruptie is prima, maar de vliegtaks is nu niet aan de orde, evenmin als het CBR, dus ook de pilotenopleiding niet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als ik niet goed kan slapen, draai ik altijd deze langspeelplaat en dan ben ik zo weg. Ik heb alle stukken er nog eens bij gehaald om te kijken wat de inbreng van de VVD-fractie indertijd was. Die is totaal anders dan nu. De argumenten die u noemt, zijn absoluut niet nieuw. Ik wil u daarom een cadeautje aanbieden, mijnheer Aptroot, namelijk de complete inbreng van de VVD-fractie van drie jaar geleden met de reactie van het kabinet erop waarin de kosten worden genoemd, die exact overeenkomen met de kosten die nu worden genoemd. Ik doe daarbij ook een geodriehoek, zodat hij zijn inbreng van vandaag kan leggen naast de inbreng van de VVD-fractie van drie jaar geleden. Dan ziet hij dat de VVD-fractie 180 graden is gedraaid. Alstublieft, mijnheer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): Op dit punt hebt u gelijk, mijnheer De Rouwe. Dat heb ik ook gezegd. Wij zijn ons gaan realiseren – dat voortschrijdend inzicht is bij ons gekomen en dat moet bij u nog doorbreken – dat de theorie van het praktijkexamen leuk is, maar dat ook de politie zegt dat de jongelui dat brommertje kunnen bedienen, dat zij heus wel weten hoe zij zich moeten gedragen als zij een examen van een kwartiertje moeten doen, maar dat het daarna mis gaat met de jongeren. Het is een kwestie van controleren, strak handhaven, beboeten als het mis gaat en zo nodig de brommer in beslag nemen. Moeten wij nu vasthouden aan het idee dat zij zich een kwartier goed hebben gedragen en dat het dan verder goed gaat en Nederland veilig is? Ik zou zeggen: wij zijn ontwaakt en u droomt door, mijnheer De Rouwe.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Het onderwerp van dit algemeen overleg, verkeersveiligheid, heeft zo veel aspecten dat je heel wat punten de revue kunt laten passeren. Ik heb twaalf onderwerpen die ik hier graag wil bespreken.

Ik val maar meteen met de deur in huis met het praktijkexamen bromfiets. Al jaren wordt gesproken over een praktijkexamen bromfiets. In deze commissie zijn al verschillende keren bedenkingen geuit. Er moet een

balans zijn tussen de kosten en het effect op de verkeersveiligheid, want daar hebben wij het over. Dat is erg lastig. Juist voor de zestien- en zeventienjarigen gaat het niet zo zeer om de voertuigbeheersing, maar vooral om risico-inschatting. Het inschatten van risico's leer je niet in een paar lesjes. Het voorstel om mensen vier praktijklessen te laten volgen, zal daarom vermoedelijk weinig aan de veiligheid verbeteren. Als dat € 390 kost, wordt de brommer voor iedere jongere bijna onbetaalbaar terwijl het effect niet is wat wij ervan hopen. Daarom juichen wij dit plan niet toe. Wij zien graag andere voorstellen om de veiligheid van brommerrijders te verbeteren. Dat wij iets moeten doen, is ook ons wel helder. Bij een vorig debat over verkeersveiligheid vroeg de SP-fractie of onveilige situaties zo kunnen worden aangepast dat brommers ook welkom zijn op de rijbaan. Er zijn wegen waar de plek van de brommer slecht is aangegeven, verkeersborden voor brommers ontbreken en dergelijke. Is de minister bereid om er bij wegbeheerders op aan te dringen dat zij hier beter naar kijken? Een ander probleem is de maximumsnelheid van 45 km/u tussen auto's die 50 km/u rijden. De brommer is daardoor extra kwetsbaar. Dit verschil leidt regelmatig tot riskante inhaalmanoeuvres van auto's. De reactie van de minister was dat de brommer een goede buffer en snelheidsremmer voor de auto kan zijn. Daarvoor moeten wij deze kwetsbare deelnemers niet gebruiken, lijkt mij? Zou het niet beter zijn om de snelheid van beide voertuigen gelijk te trekken, of naar boven of naar beneden, zodat er geen verschil meer is in snelheid?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik vind het wel een mooie move dat u nu andere voorstellen gaat doen, mijnheer Roemer. Het moet toch eigenlijk niet gekker worden in dit huis. Allerlei partijen die hebben ingestemd met een wetsvoorstel zeggen twee jaar later ineens dat zij tot inzicht zijn gekomen en dat zij het allemaal niet meer willen. Ik begrijp niet wat er is gebeurd bij de SP-fractie. Mevrouw Gerkens heeft in de vorige periode niet eens iets gezegd over de kosten van het bromfietsrijbewijs, alleen maar over dat voor brommobielen.

De heer **Roemer** (SP): Dat klopt. Wij hebben nu de uitgewerkte voorstellen bekeken. Wij hebben er ook veel meer reacties op gekregen. Daar ga je natuurlijk op reageren en kijken wat er in de praktijk aan de hand is. Het kan zo zijn dat je tot de conclusie komt dat de maatregel niet het effect heeft dat je in het verleden dacht. Het zou wat zijn als wij hier dat inzicht nooit meer mogen tonen. Wij zijn op basis van argumenten omgegaan. Wij zaten in de oppositie en dat zitten wij nog steeds. Dat is de laatste keer wat mij betreft. Het van standpunt veranderen, moet kunnen. Dat is wat anders dan zonder argumenten de boel omgooien en in een keer iets anders doen. Dan wordt het draaien. Dat had ik ook wel hier binnen kunnen dragen, maar dan had ik een hele container binnen kunnen dragen. Wij hebben ernaar gekeken. Ik denk dat het examen niet het effect heeft dat wij hopen. Op basis van heel veel gesprekken met de branche en iedereen die er verstand van heeft, zijn wij tot deze conclusie gekomen. Ik vind dat dit makkelijk moet kunnen. Als wij hier niet meer op basis van argumenten tot een ander inzicht mogen komen, kunnen wij net zo goed naar huis gaan.

De **voorzitter**: U moet mevrouw Roefs kennelijk nog iets meer overtuigen, mijnheer Roemer.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Een wet komt natuurlijk niet zomaar tot stand. Daar heeft iedereen zich over uitgelaten, ook toen. Mevrouw Gerkens was daar natuurlijk met haar volle verstand bij betrokken. Toen werd al voorspeld wat de kosten zouden zijn. Daar is helemaal geen voorbehoud op gemaakt. Er is nu op een zeer zorgvuldige manier inhoud gegeven aan dat

bromfietsexamen. Ik heb nog geen argumenten gehoord waaruit blijkt dat dit examen niets teweeg kan brengen.

De heer **Roemer** (SP): Dan hebt u net niet naar mijn verhaal geluisterd, want ik heb die argumenten gegeven. Wellicht moet u daar nog eens over nadenken. Als u er dan in tweede termijn op terugkomt, zegt u vast: goh, die argumenten waren toch niet zo slecht, misschien moet ik er nog even dieper over nadenken en met meer mensen gaan praten. Als wij elke keer dat u de boel omgooit, moeten gaan praten omdat wij niet meer op basis van argumenten van mening mogen veranderen, kunnen wij volgens mij aan de gang blijven.

Veel wegbeheerders houden nog steeds slecht rekening met de veiligheid van motorrijders, terwijl het aantal motoren fors toeneemt. Motorrijders komen veel onveilige situaties tegen: grote en gladde verkeersaanduidingen op de weg, zeker bij nat weer, drempels die erg riskant zijn voor motoren en vangrails zonder plank eronder. Er zijn nu convenanten gesloten. Ik heb eens teruggekeken. Dit is zeven jaar geleden al aangekaart en ook toen was het een agendapunt. Wij zijn er zeven jaar lang mee bezig en het resultaat is erg gering en een en ander verloopt erg traag. Er zijn allerlei aspecten waarmee wegbeheerders duidelijk onvoldoende rekening mee houden. Op dit vlak zijn vermoedelijk flinke verbeteringen van de verkeersveiligheid te realiseren. Is de minister het daarmee eens? Is hij bereid om hierover in gesprek te gaan met wegbeheerders en hen te informeren en aan te sporen om verbeteringen aan te brengen, of moeten wij nog zwaardere middelen inzetten?

Uit onderzoek blijkt dat de veiligheid van trams verbetert. Daar moeten wij blij mee zijn, maar de veiligheid kan nog verder worden verbeterd. Oude aanbevelingen van de Raad voor de Transportveiligheid worden slechts deels opgevolgd. Er wordt overlegd over een goede inpassing van de tram tussen het overige verkeer. Welke rol heeft het Rijk hierbij? Er is nog steeds geen maximumsnelheid voor trams op plekken waar zij niet gescheiden zijn van het overige verkeer. Waarom ziet de minister daarvan af? Is het niet verstandig om een maximumsnelheid gekoppeld aan enkele criteria, zoals een vrije trambaan, in te voeren? Een botsing van een tram met een voetganger of een fietser, heeft vaak extra grote gevolgen. Die gevolgen zijn veel groter dan een aanrijding met een auto met dezelfde snelheid. Dat heeft natuurlijk te maken met de vorm van het voertuig. Auto's hebben een lage neus en trams niet. Is de minister van plan om daar in de toekomst toch iets aan te doen?

Mijn volgende punt betreft hulpverleners met zwaailichten. Het zou goed zijn als hulpverleners konden oefenen met het rijden met een zwaailicht, maar volgens de wet kan dat niet. Zij worden dus eigenlijk voor de leeuwen gegooid op het moment dat zij met een zwaailicht de weg op moeten. Kunnen wij het mogelijk maken dat deze mensen worden getraind in het rijden met zwaailicht?

De minister komt met voorstellen om de problemen van de dode hoek bij vrachtwagens verder aan te pakken. Wij vinden dat heel verstandig. Hij wijst daarbij op de wegbeheerder die de gevaarlijke kruispunten beter moet aanpakken; een terechte oproep. Ziet de minister hier ook een taak voor hem weggelegd? Inzake het met technische middelen beter waar- schuwen voor de dode hoek, vindt de SP-fractie de minister toch wat traag. Er zijn al heel wat systemen en er is al heel wat onderzoek gedaan. Waarom kan de minister niet wat voortvarender daarmee aan de slag?

Te voet en op de fiets naar school gaan is erg goed voor kinderen. Gelukkig is het ook steeds veiliger geworden. Helaas worden veel te veel kinderen echter met de auto naar school gebracht. Dat bevordert niet alleen de verkeersonveiligheid, maar ook voor de gezondheid is het niet echt alles. Kan de minister hierin een rol van betekenis spelen?

De heer **Madlener** (PVV): Het is hartstikke handig voor mensen om hun kinderen naar school te brengen met de auto. Zij kunnen dan direct door naar hun werk en zitten droog als het regent. Het is ook veilig, want je hoeft niet op een gammele fiets. Wat wil de heer Roemer hieraan doen? Wil hij het verbieden?

De heer **Roemer** (SP): Zeker niet. Ik ben zelf wethouder geweest van zowel onderwijs als verkeer. Met een behoorlijk gerichte voorlichtingscampagne hebben wij het voor elkaar gekregen dat meer mensen andere vervoersmiddelen gebruiken. Met goede voorlichting, informatie en afspraken met ouderverenigingen kun je een heel eind komen. Mijn vraag is of de minister daarin een rol wil spelen door de regie op zich te nemen. Voor een verbod hoeft de heer Madlener niet bang te zijn. Daar zullen wij niet mee komen.

Voorzitter. Wij mogen niet meer bellen in de auto, maar er kunnen in de auto wel dvd's worden afgespeeld, zelfs zodanig dat de bestuurder kan meekijken. Het lijkt mij geen geschikte situatie om al dvd-kijkend over de A12 te scheuren met – als het aan de heer Aptroot ligt – 130 km/u of meer. Wat gaat de minister daaraan doen?

Inzake het alcoholslot wordt eindelijk vooruitgang geboekt. Mijn fractie steunt dit.

Het systeem van een beginnersrijbewijs voor zeventienjarigen onder begeleiding zien wij erg graag komen. Wij zijn wel benieuwd naar de manier waarop de minister na invoering van deze maatregelen de effecten zal meten en of er een concreet evaluatiemoment komt.

De parkeerplaats voor vrachtwagens op de A67 bij Venlo gaat op de schop. Het is onbegrijpelijk dat er geen tijdelijk alternatief komt voor de chauffeurs om hun vrachtwagens te parkeren. Als dit probleem niet wordt opgelost, krijgen wij op de zondagen kilometerslange rijen vrachtwagens die op de vluchtstrook staan als zij Duitsland niet in kunnen. Dat moeten wij natuurlijk niet hebben. Is er al een oplossing? Als die in Nederland niet te vinden is, is het dan mogelijk om met Duitsland te overleggen of de chauffeurs misschien net over de grens veilig kunnen parkeren? Deze situatie is voor ons onacceptabel.

Er is een jaarlijkse nieuwsbrief voor rijbewijshouders voorgesteld, met opvallende informatie en een overzicht van gewijzigde verkeersregels. Niet iedereen leest nu eenmaal de Staatscourant of verneemt wijzigingen via andere media. De minister heeft laten weten te bekijken of een jaarlijkse nieuwsbrief voor rijbewijshouders hieraan een bijdrage kan leveren. Kan hij al enige voortgang melden op dit punt?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Het is goed dat wij ook vandaag weer kunnen spreken over een scala aan maatregelen en acties, die ook in de brieven zijn genoemd die op de agenda staan. Het geeft aan dat het thema nog steeds leeft. Daarin steunt mijn fractie de minister ook graag. Ten aanzien van de meeste brieven en acties heb ik weinig in kritische zin op te merken. Zoals mijn fractie al eerder heeft aangeduid, steunt zij ook de plannen voor begeleid rijden. Ik wil mij vooral richten op enkele punten die ik niet tegenkwam in de stukken.

Tijdens het AO over verkeersveiligheid in de zomer van 2008 heb ik gevraagd of wij onze expertise meer kunnen inzetten voor het bevorderen van de verkeersveiligheid in het buitenland. In China of Afrika is veel te winnen als het gaat om verkeersveiligheid. Hoe kunnen wij de export van onze kennis bevorderen? De minister heeft toen al gezegd de Kamer hierover nog eens nader te informeren. Ik hoor daar graag wat meer over. Het punt van het bordenwoud, zoals collega De Rouwe het zojuist welluidend aanduidde, is door diverse media opgepikt. TNO waarschuwde al voor verkeersonveilige situaties. Het viel mij op dat zelfs werd gesproken van een redelijk groot risico op gevaarlijke situaties bij verkeersborden. Hoe wil de minister bevorderen dat deze situaties worden aangepakt en in

de toekomst worden voorkomen? Wij hebben in de media een meldpunt gezien; dat lijkt mij al een prima stap in dat kader. Ook is er de suggestie van het kennisplatform voor infrastructuur en verkeer om gemeenten actiever informatie te verschaffen over het onderhoud van verkeerstekens en verkeersborden, waarbij ook de vraag aan de orde komt welke borden mogelijk overbodig zijn. Dit lijkt ons een goede suggestie. Het gaat ook om het verminderen van het aantal verkeersborden. Ik sluit mij aan bij de vragen om nog eens goed te kijken naar een substantiële vermindering van het totale aantal verkeersborden in ons land. Het Rijk gaat daar niet over, maar het is wel goed om het eens in beeld te brengen. Wij hebben afgesproken om de regels en de regeldruk met een concreet percentage te verminderen. Het zou niet verkeerd zijn om ook eens kritisch te kijken naar de bordengroei. Soms zie je door het aantal borden de weg bijna niet meer. Dat is natuurlijk niet de bedoeling.

Mijn fractie heeft in het verleden altijd gezegd dat de dynamische snelheidsaanduidingen prachtig zijn, maar dat het ook niet te dynamisch moet worden. Ik verwijs naar de A12 bij Gouda, waar al geruime tijd wordt aangegeven dat je op een stukje snelweg van nog geen 100 meter terugmoet naar 90 km/u. Dat is zo'n klein stukje; voordat je het gaspedaal hebt losgelaten, ben je er alweer doorheen. Dat werkt dus niet echt op zo'n traject. Zo worden automobilisten niet gestimuleerd om deze waarschuwingen serieus te nemen. Ik denk dat er ergens een ondergrens zit die in de gaten moet worden gehouden.

Sinds vorig jaar komen ernstige verkeersovertreders, de zogenaamde aso's in het verkeer – er zijn nog wel andere aanduidingen voor – in aanmerking voor een verplichte gedragscursus. Inmiddels zouden er ongeveer 200 personen deelnemen aan een dergelijke heropvoeding. Het zou een unieke aanpak in Nederland zijn. Dat is prachtig, maar het is interessant om te volgen of het echt werkt in de praktijk. Mijn fractie hoort daar graag nader over. Hoe zijn de ervaringen hiermee?

Het SWOV reikt ons altijd wetenswaardige zaken aan als het gaat om verkeersveiligheid. In een van de laatste publicaties werd stilgestaan bij de vraag of er in de praktijk altijd genoeg gebeurt met de wetenschappelijke kennis over verkeersveiligheid. Wordt die door beleidsmakers ook gebruikt? Het bleek dat het daaraan nog wel eens schort. Er wordt een aantal suggesties gedaan om hierin verandering te brengen. Ik ben benieuwd wat de minister vindt van die aanbevelingen.

Over de gevaren van de dode hoek is meermalen gesproken. Er ligt nu een heldere brief van de minister waarin mijn fractie zich prima kan vinden. Wel noem ik twee aandachtspuntjes. Er is geadviseerd om distributievrachtauto's te ontwikkelen met lagere voor- en zijruiten, wat de dode hoek kan verkleinen. Ik kwam die aanbeveling niet meer tegen. Hoe kijkt de minister daar tegenaan? Ook lijkt het mij van belang om stevige afspraken te maken met de vervoerders over aandacht voor de dode hoek in opleiding en nascholing. Nog steeds blijken veel chauffeurs slecht of te weinig gebruik te maken van spiegels, die soms slecht zijn afgesteld. Bij het MIRT heb ik een concrete vraag gesteld op het snijvlak van verkeersveiligheid en spoorveiligheid en een motie ingediend over de onbewaakte spoorwegovergangen rond de Valleilijn. Ik heb gehoord dat daar niets in veranderd is en dat ProRail niet echt zou meewerken. Wat doet de minister ter uitvoering van deze motie?

Onlangs werd mijn fractie een concrete vraag aangereikt uit de omgeving van Leerdam, waar wel eens vervangend busvervoer wordt ingezet voor treinen dat dan over de snelweg gaat. Iemand vroeg hoe dit kon. In de auto zit je met het oog op de veiligheid vast met veiligheidsgordels, terwijl soms met volle bussen over de snelweg wordt gescheurd die zijn volgepakt met passagiers die staan. Daarvoor gelden de voorschriften niet. Ik wil hieraan niet direct een pleidooi verbinden om voor alle bussen veiligheidsgordels aan te schaffen. Wel vraag ik mij af of zich in bussen verkeers- onveilige situaties voordoen of dat dit vooral een theoretisch probleem is.



Als een bus waarin veel mensen staan, opeens een noodstop moet maken, kan dat best gevaarlijke situaties opleveren. Mijn fractie heeft zich in het verleden positief uitgesproken over een praktijkexamen voor bromfietzers. Onze fractie is geen fractie die snel van mening verandert als zij ergens een keer goed over heeft nagedacht. Zij blijft dus voor dat idee voor een praktijkexamen. Wij zien een grote betrokkenheid bij verkeersongevallen, juist in de kwetsbare categorie bromfietzers van zestien en zeventien jaar. Een voorstel van de vorige minister was om de leeftijd voor bromfietzers te verhogen. Dat zou een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Daartegen was toen veel protest, omdat men zich afvroeg of het te ver zou gaan. Ik zie datgene wat nu voorligt als een minder vergaande variant daarop, omdat uit die discussie naar voren kwam dat er in ieder geval een praktijkexamen zou moeten worden ingevoerd. Wij moeten dan niet gelijk wijken als wij schrikken van de kosten. Ik zeg er wel bij dat de kosten fors zijn. Ook voor mijn fractie speelt daarbij de vraag of alles op alles is gezet om die kosten verder naar beneden te krijgen. De ANWB heeft voorgesteld om mensen die een bromfietsexamen hebben afgelegd, vrij te stellen van bepaalde onderdelen van het latere autorijexamen, om op die manier de kosten te drukken.

### **Antwoord van de minister**

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de Kamer voor haar inbreng in dit verkeersveiligheidsdebat, dat onderdeel vormt van een lange rij aan debatten waarin wij iedere keer met elkaar proberen om de verkeersveiligheid op een hoger plan te brengen. Op 23 september 2008 hebben wij gesproken over het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020. Ik ben heel blij dat de Kamer zich achter dat plan heeft geschaard, zodat wij nu in de fase zitten van met volle kracht uitvoering geven aan het plan en bekijken wat ons op andere deeldossiers inzake verkeersveiligheid verder te doen staat.

Op 23 september heb ik gezegd dat ik op korte termijn met de decentrale overheden wilde afspreken om mijn ambitie, die de Kamer breed ondersteunde, aan te scherpen naar maximaal 500 verkeersdoden in 2020. Dat heb ik op 25 september gedaan in het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB). Ik ben blij te kunnen mededelen dat de decentrale partners volmondig hebben ingestemd met deze aanscherping. Met de NMB-partners heb ik tevens afgesproken om een gezamenlijk, dynamisch actieprogramma verkeersveiligheid op te stellen, waarin staat welke activiteiten door de verschillende partners zullen worden opgepakt. Ik heb de vorige keer al gezegd dat samenwerking altijd al de sleutel was in Nederland. Het blijft ook de sleutel. Het is mooi om te zien hoe innig dat gaat en hoe de decentrale partners de uitdaging zien om het nog beter te doen dan wij al hadden gepland. Het actieprogramma zal eind maart worden aangeboden aan het NMB en direct daarna aan de Tweede Kamer. Wij zitten nu natuurlijk niet stil en gaan door met het voorbereiden van maatregelen uit het strategisch plan.

Sinds het laatste AO heb ik de Kamer onder andere geïnformeerd over de resultaten van de demo met het alcoholslot in Friesland. Hiermee zijn de eerste praktijkervaringen opgedaan om zware alcoholovertreeders aan te pakken. Ik heb de Kamer ook geïnformeerd over de aanpassing van de ministeriële regeling medische geschiktheid, waarbij op basis van de aard van de bloeding en de status van de bloedvaten wordt bekeken of iemand na een hersenbloeding nog in staat is om auto te rijden. De heer Roemer en anderen hebben hiervoor vaak aandacht gevraagd. Tevens heb ik de Kamer geïnformeerd over de extra maatregelen die ik op korte en langere termijn wil nemen om het aantal dodehoekslachtoffers terug te dringen, over de introductie van begeleid rijden om de rijervaring van jonge, beginnende bestuurders te vergroten, en over het voornemen om per

1 januari 2010 een praktijkexamen in te voeren voor bromfietzers. Ik kom daarop terug.

Door maatschappelijke ontwikkelingen zoals de vergrijzing en de verdere mobiliteitsgroei is het zeker niet vanzelfsprekend dat de dalende trend in het aantal verkeersslachtoffers zich voortzet. Wij moeten ons iedere keer weer realiseren dat het niet vanzelf zal gaan. Doordat er meer oudere mensen zijn in onze samenleving en de mobiliteit door de jaren heen verder groeit, zal de natuurlijke richting een toename zijn. Wij willen een steeds verdere afname en zullen dus continu extra ons best moeten doen. In 2007 is sprake van een stijging van het aantal ziekenhuisgewonden ten opzichte van 2006. Deze is vooral te verklaren doordat het aantal in 2006 ongeveer 5% onder de trendlijn lag. Nog steeds houden wij zicht op de doelstelling dat het in 2010 stukken beter zal gaan, maar ik vind het wel een teken aan de wand. Het aantal slachtoffers nam af, maar het aantal ziekenhuisgewonden nam toe. Wij moeten dus heel scherp blijven. Wij moeten stevige maatregelen durven nemen als wij serieus van plan zijn om het aantal verkeersslachtoffers verder terug te brengen. Gelet op de tijd zal ik geen lange algemene bespiegelingen geven, maar ik wilde dit wel van tevoren zeggen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik vond het een prachtig betoog, maar wij moeten natuurlijk niet vergeten dat de grootste daling van de verkeersslachtoffers komt door ontwikkelingen in de auto-industrie, bijvoorbeeld door de invoering van de airbag en allerlei elektronische maatregelen. Dat gaat steeds door, terwijl de minister de maatregelen die geld kosten en de auto duurder maken, nog steeds belast. Het ESP zie ik ook nog steeds niet als verplichting. Als de minister zich daarop richt, kunnen wij misschien heel veel bereiken. Dat doet hij echter niet.

Minister **Eurlings**: De heer Madlener heeft volstrekt gelijk dat de auto-technologie heel belangrijk is, niet alleen voor de automobilist en de inzittenden, maar ook voor de voetganger en fietser buiten op straat. Ook voor hen wordt de auto steeds veiliger in het geval van een ongeluk. Daarom stimuleren wij dat. De heer De Rouwe heeft gevraagd naar een automatische bandenspanninginstallatie in de auto om de veiligheid verder te verbeteren. Wij proberen dat in Europa op een steeds hoger niveau te krijgen. De belasting is in Nederland inderdaad verdomd hoog. Die raakt alles aan de auto zonder aanzien des ondereels. De regering heeft nu juist het fantastische plan om de bpm naar nul te brengen. De motorrijtuigenbelasting naar nul; het zou de heer Madlener moeten aanspreken. Welkom in ons kamp! Wij gaan nog mooie tijden beleven.

Dan de bromfiets. In 2005 is in de Kamer gesproken over het voorstel van Karla Peijs, mijn ambtsvoorganger, om de minimumleeftijd voor bromfietzers te verhogen naar zeventien jaar. De heer Van der Staij had gelijk: dat was de discussie van dat moment. Voor dit voorstel bleek indertijd in de Kamer geen draagvlak te zijn. Dat draagvlak was er wel heel breed – laten wij zeggen unaniem – voor het bromfietspraktijkexamen. Mijn ambtsvoorganger heeft in 2006 besloten, het praktijkexamen in te voeren met als randvoorwaarde dat hieraan een prijs van maximaal € 300 zou zijn verbonden. Vervolgens hebben wij verschillende keren met elkaar gesproken over de stand van zaken bij dit examen. De Kamer maande mij vaak tot spoed en vroeg: wanneer komt dat examen nu? Ik zei: het komt, het komt, het komt. Ik kan nu zeggen wat de reden was waarom het nog niet kwam. De enige reden waarom ik zo lang heb gewacht, is dat ik de varianten die toen voorlagen veel en veel te duur vond. Ik heb deze varianten indertijd steeds weer teruggestuurd met de opdracht om goedkopere varianten te ontwikkelen.

Laten wij kort op de geschiedenis ingaan. Het eerste voorstel uit 2007 was een kwalitatief hoogwaardig model waarvan de totale kosten echter uitkwamen op – let wel – circa € 1 000, inclusief zestien rijlessen. Vervol-

gens heb ik het CBR en de branche verzocht om op zoek te gaan naar een goedkopere variant. Dit leidde tot een variant waarvan de kosten circa € 500 zouden bedragen, inclusief acht rijlessen voor het bromfietspraktijkexamen. Ook dat vond ik niet in lijn met hetgeen destijds met de Kamer was afgesproken. Bij de volgende versoberingsronde kwamen de kosten uit op circa € 400, inclusief vijf lessen voor de opleiding van het bromfietspraktijkexamen. Bij een pilot met dit laatste model bleek dat het niet mogelijk was om met twee examenkandidaten tegelijk een valide examen af te nemen. Ik heb het CBR vervolgens verzocht, in overleg met de branche opnieuw tot een verdere kostenreductie te komen. Daarop is besloten om examenonderdelen uit het bromfietsexamen te schrappen en het examen te verkorten tot 45 minuten. De branche gaf daarop aan dat het aantal benodigde lessen dan kon worden teruggebracht tot vier. Met dit aantal zal de kwaliteit van de opleiding nog net kunnen worden gewaarborgd. De totale kosten bedragen dan voor deze lessen zo'n € 310. Daarnaast is er natuurlijk de bestaande theorieopleiding van € 80. Ik wil hierover volstrekt open zijn. Wij zitten nu nog steeds iets boven datgene wat Karla Peijs destijds met de Kamer heeft afgesproken. Ik heb aangegeven hoe ik anderhalf jaar lang heb teruggeduwd omdat het goedkoper moest. Op de vraag wat ik er nu van vind, zeg ik openlijk dat ik de kosten nog steeds aan de hoge kant vind. Ik wil daarover geen enkel misverstand laten bestaan. Toch kom je op een gegeven moment, na anderhalf jaar met elkaar bezig te zijn geweest, voor de vraag waar de naald voor jezelf naar uitslaat. Dat is natuurlijk een keuze die iedereen voor zichzelf moet maken. Toen zijn de posities ingenomen. Ik kom nu ongeveer uit op datgene wat Karla Peijs met de Kamer heeft afgesproken. Iedereen moet nu weer zijn eigen mind opmaken. Zo werkt het in een democratie en dat is maar goed ook.

Ik heb zelf uiteindelijk de knoop doorgemaakt ten faveure van het examen, omdat het ongevalrisico voor bromfietzers per reizigerskilometer heel hoog is; veel hoger dan bij automobilisten en fietsers. Jaarlijks komen 3055 mensen niet goed thuis. Het gaat om 2980 gewonden, soms heel ernstig, en 77 doden. Hoe verhoudt zich dat nu? Omgerekend zijn dit per 1 miljard reizigerskilometers 91 doden. Ter vergelijking: die 91 staan tegenover 3 doden onder automobilisten en 12 onder fietsers. Het is dus een megagevaarlijke categorie weggebruikers. Voor mij heeft ook een rol gespeeld dat er, voordat de Kamer met minister Peijs afsprak om tot een praktijkexamen te komen, al heel veel maatregelen waren genomen om de veiligheid van deze jonge verkeersdeelnemers te vergroten. Voorbeelden zijn de helmplicht, het theorie-examen, de bromfiets op de weg, het kentekenen en de lage alcohollimiet voor beginnende bestuurders. Al het laaghangend fruit was dus al weg. Bij de cijfers van 2007 hebben wij geconstateerd dat deze jonge verkeersdeelnemers extreem kwetsbaar blijven en dat het daar niet goed genoeg gaat. De vraag is dan welke andere maatregelen je nog hebt. Dit is een van de zeer weinige maatregelen die wij voor deze meest kwetsbare groep verkeersdeelnemers nog kunnen nemen. Ik zou niet goed weten wat je verder kunt doen, anders dan de draconische maatregel waarmee Karla Peijs eerst kwam om het bromfietsen voor zestienjarigen te verbieden. Daarvoor was geen draagvlak. Dat gaan wij dus ook niet doen.

Een bijkomend voordeel is dat met de invoering van het bromfietspraktijkexamen het ook mogelijk wordt om de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) van toepassing te laten zijn op bromfietzers. Asociale bromfietzers, dus de mensen die zich op het examen gedragen maar zich daarna nergens meer iets van aantrekken en asociaal door het verkeer scheuren, kunnen straks ook zo'n EMG opgelegd krijgen. Je kunt ze dus grijpen en het ze laten voelen in de beurs en in de praktijk, omdat zij vrije tijd kwijt zijn. Ook dat vind ik belangrijk. Je krijgt veel meer instrumenten om de kwaadwillende bromfietzers, de rotte appels, hard aan te pakken. Die maatregelen hebben wij nu nauwelijks voorhanden.

Ben ik nu tevreden? Nee, dat ben ik niet. Wij komen van het exorbitante bedrag van € 1 000 en zitten nu net boven de € 300, maar ik ben niet tevreden en ik wil doorgaan met versoberen. Ik noem kort een paar dingen. Waar het verantwoord is, in een rustige omgeving en met geschikte kandidaten, wil ik de huidige praktijk vastleggen om met meerdere kandidaten te lessen. Het gaat daarbij om maximaal vier mensen tegelijkertijd. Dat zijn er dus meer dan twee, zoals bij de motorrijders. Onder bepaalde omstandigheden kun je het met veel meer mensen tegelijkertijd doen. Het is de vraag hoeveel kostenreductie dit oplevert. Daarover wordt verschillend gedacht. BOVAG zegt: reken je niet te snel rijk. In een markt met concurrentie kan er echter wel degelijk toe leiden dat rijsscholen zeggen: wij gaan het met vier doen, bij ons bent u goedkoper uit. Het is ook mogelijk om het opleidingsmateriaal tweedehands aan te schaffen. Dat kan bij benadering € 30 schelen op de kosten die ik de Kamer heb toegestuurd.

Naar aanleiding van mijn vorige brief aan de Kamer heb ik een interessant voorstel van de ANWB tot mij genomen dat ik graag verder wil onderzoeken. Samen met het CBR zal ik bekijken of het mogelijk is, een modulair systeem op te zetten waarin kandidaten de mogelijkheid krijgen om bij het bromfietstheorie-examen meteen ook het theorie-examen voor de personenauto te halen. Jongeren hoeven dan later geen theorie-examen meer te doen als zij het B-rijbewijs willen halen. Ook dat bespaart behoorlijk wat tijd en geld. Het veronderstelt wel een andere opbouw van het examenhuis. Ik ga er stevig mee aan de slag, maar het betekent wel dat dit eerstens in 2010 de praktijk zou kunnen zijn. Ik zet het traject dus in. Verder zal een jongere die op zeventienjarige leeftijd zijn rijbewijs haalt voor begeleid rijden, automatisch ook het bromfietsrijbewijs hebben. Haal je op je zeventiende je autorijbewijs, dan heb je ook direct je bromfietsrijbewijs en dan kost het je niets. Tevens zal ik contact blijven houden met het CBR en BOVAG om de druk erop te houden om de kosten verder te verlagen. Bovendien zal ik na invoering het aantal lessen monitoren en het praktijkexamen evalueren. Een jaar nadat het is ingevoerd, zal ik een eerste beeld van hoe duur het in de praktijk is en van de mogelijke kostenreductie naar de Kamer sturen, zodat wij dat ook hier kunnen evalueren. Samenvattend is het dus net wat duurder dan wat de Kamer met Karla Peijs had afgesproken. Wij komen wel van heel ver, dus ik ben blij dat wij er zo dichtbij zijn gekomen. Ik vind het nog steeds heel erg duur. Ik zal verdere druk uitoefenen op de kosten. Wij zullen het evalueren als het een jaar bezig is. Voor deze kwetsbare categorie verkeersdeelnemers is dit echter zowat de enige effectieve maatregel die wij nog kunnen nemen.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb laten nakijken wat er toen precies is afgesproken, ook in verband met het interruptiedebatje met mevrouw Roefs. Het is niet zoals mevrouw Roefs het zonet voorstelde. Daar ben ik ook wel weer blij om. Destijds is een aantal randvoorwaarden afgesproken. Je kunt je afvragen of dit voorstel daaraan voldoet. De minister zegt naar mijn idee dan ook heel terecht dat nu het op tafel ligt, iedereen opnieuw zijn mind moet opmaken. Een belangrijk uitgangspunt destijds was dat er evenwicht moest zijn in rijvaardigheid en mobiliteit. De minister heeft toen ook gezegd dat wat werd aangeboden, in verhouding moest zijn met de kosten. Toen is het bedrag van € 300 genoemd. Heel veel zaken zijn nu anders dan destijds. Het is dus gerechtvaardigd dat wij er nu opnieuw naar kijken en opnieuw een oordeel vellen, zeg ik tot mevrouw Roefs. Ik snap de worsteling van de minister. In hoeverre kunnen wij het aantal slachtoffers onder bromfietzers naar beneden brengen? Zijn de maatregelen die de minister voorstelt, proportioneel en helpen die? In eerste termijn heb ik gevraagd of het niet meer te maken heeft met beter risico kunnen inschatten dan met stuurmanskunst. Is dat op te lossen met vier lessen voor een relatief hoog bedrag? Komen wij hier niet met maatregelen die op papier leuk lijken, maar in de praktijk nauwelijks effect

hebben? Dan moeten wij het namelijk niet doen. In eerste termijn had ik ook gevraagd naar de aanpassing van wegen die tot onveilige situaties leiden en naar het snelheidsverschil tussen brommers en auto's op dezelfde weg; de een rijdt 45 km/u, de ander 50 km/u.

**Minister Eurlings:** Het verschil tussen 45 km/u en 50 km/u is voor de verkeersveiligheid geen enkel probleem. De 45 km/u heeft te maken met de constructiesnelheid van brommers. Als je het op 50 km/u zou zetten, kan daar een probleem ontstaan. De heer Roemer heeft gelijk dat wij de veiligheid moeten bevorderen door wegen en (brom)fietspaden verder te verbeteren. Dat is een belangrijk punt, dat niet alleen de bromfietzers raakt maar ook de fietsers en andere weggebruikers. De heer Roemer stelt ook terecht kritische vragen over de effecten. Ik zal zo wat gedachten uitspreken die wij daarbij hebben. Ik zeg daarbij wel «the proof of the pudding is in the eating». Wij zullen het in de praktijk moeten zien. Daarom zeg ik dat wij sowieso een jaar na invoering zullen evalueren en daarbij niet alleen naar de kosten, maar ook naar de effecten kijken. Ons beeld op dit moment – maar dat is theorie vooraf – is dat wij van de 3055 verkeersslachtoffers, die zijn onderverdeeld in 77 doden en 2980 gewonden of zwaargewonden, alleen met het examen zo'n 7% af kunnen halen. Zo uit mijn hoofd komt dat neer op 210 gewonden of zwaargewonden en 7 doden minder. Dat gaat nog voorbij aan het extra effect dat je de aso's eruit kunt pakken. Dat hebben wij namelijk nog niet meegerekend.

De theorie hebben wij getackeld; dat is op zich een heel belangrijke stap. Het gaat nu nog om twee problemen. Het eerste is dat mensen gemotoriseerd gaan rijden op een behoorlijk hogere snelheid dan zij op de fiets gewend zijn. Als je een kruispunt nadert, leidt dat tot een heel andere situatie, waarin je meer moet anticiperen en voorzichtiger moet zijn dan op de fiets. Het tweede is natuurlijk dat heel wat bromfietzers heel voorzichtig rijden, maar dat een minderheid totaal onvoorzichtig en asociaal rijdt. Die zullen wel even laten zien hoeveel pit zij in zich hebben en met heel wat pep door het verkeer knallen. Dat is de groep mensen waarin extreem bovengemiddeld veel verkeersslachtoffers en gewonden vallen. In de genoemde reductie van 7% is niet meegenomen dat deze mensen eruit kunnen worden gehaald door de invoering van een rijbewijs. Zij kunnen worden gestraft en hen kan een educatieve maatregel worden opgelegd. Het spectrum aan maatregelen dat je bij een gewoon rijbewijs hebt om de rotte appels eruit te halen, komt hier dan ook aan de orde. Daarvan verwacht ik veel. Het is misschien helemaal niet zo onbegrijpelijk bij jongeren van zestien, zeventien jaar. Je bent jong, je wilt wat en je moet je grenzen leren kennen. Bij verkeersveiligheid is het echter niet acceptabel dat dit een eigen verkenningstocht wordt. Dat wij de rotte appels er veel scherper uit kunnen halen, vind ik misschien nog wel de allergrootste winst van dit rijbewijs.

**De heer Roemer (SP):** Dat kan toch ook al door het intrekken van het theoretisch certificaat?

**Minister Eurlings:** Ik denk niet dat dit juridisch kan. Ik zal dat nog even laten nagaan. Het gaat echter ook voorbij aan de meerwaarde ...

**De heer Roemer (SP):** Om de vraag te verduidelijken: als je je theorie hebt gehaald, ben je gecertificeerd om brommer te rijden. Dan kan het wel.

**Minister Eurlings:** Je bent dan niet opgeleid voor het rijden in de praktijk. Je hebt daar dan ook geen regels voor meegekregen. Er kan dan ook geen gedragsmaatregel op basis van het verkeersgedrag worden opgelegd. Ik vind de combinatie van de 210 gewonden en zwaargewonden en 7 doden met het rijbewijs enerzijds en dat extra scherpe middel er achteraan

anderzijds, een heel sterk argument. Het is iets duurder dan Karla Peijs destijds met de Kamer heeft afgesproken. Ik heb anderhalf jaar mijn stinkende best gedaan om het van exorbitant veel terug te brengen naar ongeveer het afgesproken bedrag. Ik ga daarmee verder. Ik heb een aantal dingen genoemd. Ten eerste gaan wij verder met het idee van de ANWB. Ten tweede kijken wij hoe wij de kosten verder kunnen reduceren op de manieren die ik zojuist heb genoemd. Daarmee komen wij wellicht onder het bedrag van € 300 dat Karla Peijs met de Kamer heeft afgesproken.

De heer **Aptroot** (VVD): In dit kader wil ik toch de vraag herhalen die mijn fractie in april 2006 heeft gesteld toen de wet werd behandeld. Ik citeer: «De leden van de VVD-fractie verzoeken nadere onderbouwing van het verplicht rijexamen. Hoewel in de ons omringende landen reeds een praktijkexamen bestaat, zijn de effecten daarvan op de verkeersveiligheid onbekend. Wordt door de invoering van een praktijkexamen en de daarvoor benodigde opleiding de drempel om op een bromfiets ervaring op te doen in het verkeer, niet onnodig groot?» Wij willen weten wat het bewijsmateriaal van andere landen is. Tot de heer De Rouwe zeg ik dat wij toen al twijfels hadden, maar toch nog net «ja» hebben gezegd. Het CDA pleitte er drie jaar geleden overigens voor om vijftienjarigen al brommer te laten rijden. Ook de CDA-fractie verandert dus wel eens van standpunt, maar dat kan heel verstandig zijn.

Minister **Eurlings**: Nederland is bij uitstek een fiets- en bromfietsland. In sommige andere landen is het aandeel van bromfietsen heel wat lager. Dat heeft te maken met onze dichtbevolkte structuur, waardoor er relatief dikke verkeersstromen zijn op relatief korte afstand. Dat maakt een internationale vergelijking heel moeilijk, omdat wij een redelijk specifieke verkeerssituatie hebben. Daarom hebben wij op basis van de beste inzichten vooraf proberen te voorspellen wat de meerwaarde van een bromfietsexamen zal zijn. Ik heb net al de 210 gewonden en zwaargewonden en 7 doden genoemd. Daarbij zal er een grote extra slag te maken zijn met de gedragscursussen, het afnemen van het rijbewijs en het spectrum dat daarbij hoort, dus de rotte appels eruit halen. Wij zullen het echter in de praktijk moeten zien. Dat is toch «the proof of the pudding»; na een jaar kijken of het oplevert wat wij verwachten. Juist omdat je de rotte appels eruit kunt halen, denk ik dat wij heel wat meer kunnen halen dan die 7%. Ik hoop dat vurig. Hoe de Kamer er uiteindelijk ook over wikt en beschikt, ik zal mijn uiterste best doen om de prijs gemiddeld onder € 300 te brengen. Ik heb daarvoor verschillende richtingen aangegeven.

De **voorzitter**: Wij zijn een half uur bezig geweest met dit onderwerp. Er zijn nog vijftien andere onderwerpen die de minister moet behandelen. Vijftien keer een half uur is ongeveer zeven-en-een-half uur. Ik vraag de minister en de commissieleden dus om de tijd in de gaten te houden. Ik vond het onderwerp wel zo belangrijk dat het goed gewisseld moest worden, maar ik vraag de minister om met spoed voort te gaan, ook gelet op de tijd.

Minister **Eurlings**: Dat zal ik doen, voorzitter. Dit was het meest kardinale punt in de discussie vandaag, waarover wij na al die jaren met elkaar een besluit moeten nemen. 2005 is toch alweer vier jaar geleden. Nog even over de internationale vergelijking die de heer Aptroot aanhaalde. Engeland en Zweden blijken de landen te zijn waarmee Nederland het beste kan worden vergeleken, omdat ook zij het goed doen op het vlak van verkeersveiligheid. Hoe moeilijk is die vergelijking? In het Sunflowerrapport van 2002 is een vergelijking gemaakt tussen deze drie landen. Daaruit bleek dat Nederland relatief behoorlijk meer bromfietsongelukken heeft dan Engeland en Zweden. In het totale aantal dodelijke ongevallen is het aantal dodelijke bromfietsongevallen in Nederland bijna

10%, in Engeland slechts 0,4% en in Zweden 1,7%. Dat heeft te maken met het feit dat wij veel bromfietsen hebben. Je ziet dat wij het relatief echt slecht doen. Het gaat om gigantische aantallen. Het is by far de groep verkeersslachtoffers waarin de meeste doden vallen. Dat is voor mij de hoofdreden. Ik denk dat ik, na anderhalf jaar mijn best doen, heel dicht ben gekomen bij datgene wat Karla Peijs met de Kamer heeft afgesproken. Eenieder moet frank en vrij zijn keuze maken, welke posities ook zijn ingenomen in het verleden. In de politiek maak je iedere keer opnieuw je keuze. Vanuit de doelstellingen die ik mij heb gesteld, slaat voor mijzelf de naald door in de richting van de verkeersveiligheid. Ik herhaal dat ik aan de kosten blijf werken. Ik hoop de Kamer een jaar na invoering mooie nieuwtjes hierover te kunnen brengen.

Dan een mogelijk misverstand over de brommobiel. Brommobielen en scootmobielen moeten uit elkaar worden gehouden. Voor de scootmobiel verandert er helemaal niets. Ook voor de gehandicaptenvoertuigen verandert er helemaal niets. Voor ouderen en gehandicapten is er dus altijd een mogelijkheid om zonder examen mobiel te blijven. Bovendien heeft elke bezitter van het B-rijbewijs automatisch zijn bromfiets- en brommobielrijbewijs. Als een bejaarde dus zijn rijbewijs laat verlopen en in een scootmobiel gaat rijden, heeft hij daarvoor geen rijbewijs nodig. Voor wie gaat er nu wel wat veranderen? Voor diegenen die graag een brommobiel willen rijden en geen rijbewijs bezitten. Die voertuigen zijn wel bekend: twee zitjes in een vaak sexy cabrioletje. In Scheveningen zie je ze vaak over de boulevard gaan. Je kunt ze nauwelijks van een auto onderscheiden. Over die voertuigen hebben wij het.

De heer **Aptroot** (VVD): Schokkend voor een minister van Verkeer en Waterstaat, maar goed! Minister **Eurlings**: Of misschien schokkend vanwege de actualiteit van de kennis van de heer Aptroot ter zake! Ik heb er omheen gelopen. Er zaten twee kekke meiden in, eentje achter het stuur en eentje ernaast. Ondanks dat feit was ik scherp genoeg om ook de automobiele dingen in de gaten te houden.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben gerustgesteld dat de minister de meiden goed kan beoordelen, maar over de auto twijfel ik!

Minister **Eurlings**: Wij hebben het er nog een keer over, misschien straks met een glaasje bier erbij. Ik hoef niet meer te rijden vanavond. Het gaat dus om mensen die vaak zonder rijervaring in zo'n mobiel gaan zitten, die steeds meer op een auto gaat lijken. Ik vind het niet verantwoord om hen zonder meer een rijbewijs voor deze mobiel te verstrekken. Zij nemen gewoon deel aan het verkeer, hebben minder beveiliging dan gewone auto's en zijn dus extra kwetsbaar. Ik vind echt dat je deze mobielen steeds moeilijker van een auto kunt onderscheiden. Daarnaast is er een categorie mensen die in het bezit was van een rijbewijs, maar dat heeft laten verlopen, en dan maar voor een brommobiel kiest. Ik zeg de Kamer toe dat ik de mogelijkheid zal nagaan om het bromfiets- of brommobielrijbewijs te verstrekken aan deze categorie die al ervaring heeft. Voor mensen die geen rijervaring hebben en als jongere gewoon achter het stuur van zo'n ding gaan zitten, vind ik het te kwetsbaar. Het zijn slecht beveiligde voertuigen, die gewoon meerijden met het verkeer. Ik vind het wel te verantwoorden dat wij dit invoeren. Bovendien gaat het om een fractie van de kosten die een gewoon rijbewijs met zich meebrengt. Ik vind het altijd leuk als een debat op een aparte manier wordt voorbereid. De heer Madlener vroeg welk bedrag mensen hiervoor willen uitgeven. Dat is een nieuwe benadering, maar ik vraag mij wel af welk antwoord hij had gekregen als hij automobilisten in spé had gevraagd hoeveel zij voor hun autorijbewijs willen uitgeven. Ik denk niet dat hij dan op € 3 000 was uitgekomen, maar misschien op € 100 of € 200. Ook daar ligt het wensbeeld wat verder af van de sinds jaren gangbare praktijk. In

elk geval blijft deze mobiel een stuk goedkoper dan een auto, maar ik vind wel dat wij er iets aan moeten doen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Er is nog een categorie in Nederland die in de brommobiel rijdt, namelijk mensen van wie het rijbewijs is afgenomen vanwege een alcoholdelict. Als de minister toch een brief stuurt, kan hij dan eens kijken of deze mensen wel in een brommobiel moeten en of hij hen het rijbewijs moet teruggeven? Mijn standpunt zou zijn dat wij dat niet moeten doen. Dat kunnen wij nu direct regelen. Het zou betekenen dat die mensen ook geen brommobiel mogen rijden.

Minister **Eurlings**: Ik ben blij dat de heer De Rouwe deze vraag stelt, dan kan ik dat direct uit de wereld helpen. Deze mensen krijgen hem dus niet. Alleen mensen die het rijbewijs hebben laten verlopen, krijgen hem. Ik was trouwens wat te enthousiast, zo zeg ik tot de heer Madlener. Een excuus aan zijn adres, want mij werd zojuist ingefluisterd dat het gemiddeld ongeveer € 1 800 kost om een gewoon rijbewijs te halen, als je een beetje normaal slaagt natuurlijk. Er zijn uitzonderingen op de regel.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister heeft er kennelijk lang over gedaan!

Minister **Eurlings**: Daar vergist de heer Aptroot zich ook weer. Ik had het rijbewijs de eerste keer te pakken, maar dat was eigenlijk onterecht. De examinator had waarschijnlijk een goede bui en heeft nogal wat over het hoofd gezien. Het is nu vele jaren later, dus ik durf het wel aan om dat te bekennen.

Ik denk dat ik daarmee de vragen over het examen heb beantwoord. Ieder moet zijn eigen mind opmaken, maar ik vind dat er heel veel voor te zeggen is om het te doen. Ik zie ook niet hoe wij anders deze categorie verkeersdeelnemers kunnen helpen. Ik zeg nogmaals dat wij het zullen evalueren op zowel effect als kosten. Ik ga alles doen om de kosten verder terug te dringen tot onder € 300.

De verkeersborden vormen ook een belangrijk aspect van de verkeersveiligheid. De heer De Rouwe heeft dit nadrukkelijk aan de orde gesteld. Enkele weken geleden heeft hij de noodklok geluid over de wildgroei aan verkeersborden die de verkeersveiligheid zeker niet ten goede komt. Ik vind het evident dat situaties waarin verkeersborden met elkaar in tegenspraak zijn, dan wel het uitzicht van weggebruikers verminderen of zelfs ontnemen, moeten worden voorkomen. Steeds meer wegbeheerders zien het nut in van sanering van het bordenbestand. Voorwaarde voor een dergelijke sanering is uiteraard dat deze niet ten koste moet gaan van de verkeersveiligheid.

Op basis van de noodkreet van de heer De Rouwe ben ik wat dieper in deze materie gedoken. Er moet nadrukkelijk onderscheid worden gemaakt tussen enerzijds borden die op basis van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV) moeten worden toegepast, de zogenaamde verbodsborden, en anderzijds borden die mogen worden gebruikt, de zogenaamde informatieborden. Er zijn ook nog borden die voor een speciaal doel worden ontworpen en niet onder het RVV vallen, bijvoorbeeld borden voor overstekende paden of, zoals op het dadelijk nieuwe Nederlandse grondgebied Bonaire, voor overstekende ezels. Hiermee heb ik een driedeling gegeven.

Generieke regels voor verkeersborden lijken an sich heel helder, maar voor specifieke, locatiegebonden situaties op provinciaal en gemeentelijk niveau geldt, zoals bekend, dat het de primaire taak en verantwoordelijkheid is van de wegbeheerder om verkeersborden te plaatsen. Bij ons in Nederland is dit veelal decentraal. Leidraad hierbij vormen onder andere de uitvoeringsvoorschriften Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, waarin onder meer is bepaald dat terughoudend dient te worden omgegaan met het toepassen van verkeersborden.



Naar aanleiding van het signaal van de heer De Rouwe heb ik overleg gevoerd met de ANWB om te komen tot een meldpunt waar mensen melding kunnen maken van opmerkelijke praktijksituaties. Uiteraard kunnen mensen dergelijke opmerkelijke praktijksituaties ook melden bij de gemeente, maar wij denken dat zij veel meer alert worden op de uitdaging om dit tegen te gaan door zo'n officieel meldpunt en de publiciteit daaromheen. Ik zeg toe dat ik dit punt zal oppakken in het overleg met provincies en gemeenten in het Nationaal Mobiliteitsberaad. Ik zal daarbij nadrukkelijk een oproep doen aan de gemeenten en provincies om bij hun wegenbestand te analyseren waar overbodige borden zijn en vervolgens maatregelen te nemen. Ik zeg dit van harte toe, maar ik moet dit nog gaan bespreken met die decentrale autoriteiten, die zelf ook hebben aangegeven gemotiveerd te zijn om de wildgroei aan borden tegen te gaan. In een volgend overleg zal ik de Kamer inlichten over de stand van zaken. Het algemene beeld is dat het meer een rommeltje is geworden, bijvoorbeeld doordat plaatsnamen worden overgeplakt. Het is allemaal niet meer zo lean en mean als vroeger. Ik pak dit graag op en kom erop terug, want dit is een terecht punt.

Mevrouw Roefs vroeg naar de graffiti op de bewegwijzeringsborden. Het beleid bij het verwijderen van graffiti langs rijkswegen is dat dit meteen gebeurt als teksten of afbeeldingen kwetsend zijn voor groepen of bedrijven. Bij viaducten of geluidsschermen langs de weg worden deze zaken verwijderd. Bewegwijzeringsborden worden normaal niet zo vaak beklad, omdat zij een beetje moeilijk hangen voor de jonge kunstenaars, maar de regels zijn hetzelfde. Ook daar zullen kwetsende toestanden onmiddellijk worden verwijderd. Als de functionaliteit van de bewegwijzering in het geding is, zal zeker onmiddellijk actie worden ondernomen. Ik ben het ermee eens dat bewegwijzeringsborden bij voorkeur zo moeten worden geplaatst dat je er moeilijk bij kunt. Ik weet dat men in Valkenburg aan de Geul nog ANWB-palen uit de goede oude tijd heeft ...

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Paddenstoelen.

Minister **Eurlings**: Ja, paddenstoelen kom je zelfs overzee nog tegen, heb ik gemerkt. Het ging mij om van die palen met tralies om het opklimmen te voorkomen. Ik zal er aandacht voor vragen in het NMB, zodat men erop let dat dit wordt tegengegaan. De heer Koopmans heeft hier in een ander debat ook over gesproken. Los van de functionaliteit van die borden en van kwetsende en beledigende tekeningen en uitspraken vind ik graffiti een totale verloedering van het straatbeeld. Ik erger mij er mateloos aan als ik over de autosnelweg rijd en die geluidswallen zijn volgeklad met van alles en nog wat. Dat wordt heel goor en ik vind dat geen gezicht. Daarom opteer ik ervoor om die geluidswallen zo veel als mogelijk, maar dat kan niet overal, te laten overgroeien met klimop. Gewoon groen eroverheen, dan zie je het beton niet meer en dan houden die mooie tekeningen niet zo, want die blaadjes wapperen en er komt water onder en dan lost het probleem zich vanzelf op. Dat lijkt mij een heel elegante manier om deze rommel tegen te gaan; gewoon groenwallen langs de autoweg.

Mevrouw Roefs vroeg ook naar de slechte leesbaarheid van bewegwijzeringsborden in het donker. Rijkswaterstaat doet elk jaar een tevredenheidsonderzoek onder zo'n 2000 automobilisten, waarbij veiligheid, doorstroming en comfort uitgebreid worden besproken, evenals de kwaliteit van de bewegwijzering. Sinds 2005 staat de kwaliteit van de bewegwijzering bovenaan het lijstje waar automobilisten aan zich tevreden over zijn. 93% van de ondervraagden was wel tevreden over de leesbaarheid en 5% was niet tevreden, maar goed, dat is nog altijd 5%. Rijkswaterstaat heeft aan deze groep automobilisten gevraagd waarom zij ontevreden waren. 21% van deze groep gaf aan dat dit kwam doordat de borden in het donker moeilijker te lezen waren vanwege defecte verlichting of slechte

reflectie. In 2005 was dat nog 32%, dus het gaat vooruit, maar wij zullen er ook door de materiaalkeuze voor moeten zorgen dat dit niet verslechtert maar verbetert.

Wat ik nog kan zeggen, is dat de borden langs de autosnelwegen over het algemeen van staal zijn. Staal koelt sneller af, waardoor vocht blijft hangen en borden vooral in het donker slechter leesbaar zijn. Je krijgt condensvorming van het vocht op die koude platen. Bij aluminiumborden blijkt dit effect ook voor te komen, maar is het van veel kortere duur. Ik zie aan de blik van de heer Aptrout dat hij denkt: ik steek nog wat op vanavond. Dat is een mooi moment. Kapotte verlichting moet natuurlijk zo snel mogelijk worden gerepareerd. Ik zal dat nogmaals onder de aandacht brengen van Rijkswaterstaat. Ik wijs erop dat wij voor dit soort gevallen altijd het nummer 0800-8002 hebben. Dat kunnen we niet genoeg melden. Bel gerust Bert Keijts, de baas van Rijkswaterstaat, of een van zijn mensen.

In de meeste ons omringende landen is het systeem van begeleid rijden bekend. Mevrouw Roefs heeft gevraagd naar de Duitse variant, die succesvol is. Ik ben blij dat er brede steun is uitgesproken voor de voorgestelde opzet. Het uitgangspunt is om dit laagdrempelig te maken, zodat het aantrekkelijk is voor jongeren om hieraan deel te nemen en zo veel mogelijk ervaring op te doen. De leeftijdsgrens voor rijlessen wordt verlaagd naar 16,5 jaar. Jongeren kunnen op de dag dat zij 17 jaar worden, praktijkexamen doen en mogen dan tot 18 jaar alleen onder begeleiding van een oudere, ervaren bestuurder rijden. De zeventienjarige is in beginsel zelf verantwoordelijk en aansprakelijk voor het besturen van de auto. De begeleider heeft alleen een coachende rol. Hij geeft tips, maar mag niet aan stuur of handrem zitten. Ik zal begeleid rijden, samen met de minister van Justitie en andere betrokken partijen, waaronder het SWOV, het Verbond van Verzekeraars, de politie, etc., langs deze lijnen verder uitwerken en in regelgeving vastleggen.

Ik ga ervoor zorgen dat het CBR en de RDW de systemen aanpassen zodat 17-jarigen examen kunnen doen voor het B-rijbewijs en vervolgens dit rijbewijs en de begeleiderspas kunnen aanvragen. Verder zullen wij goede voorlichting geven, zodat de jonge bestuurder en de begeleider precies weten wat wel en niet mag en wie verantwoordelijk en aansprakelijk is. Als rekening wordt gehouden met deze werkzaamheden en met de procedure voor een algemene maatregel van bestuur, en dat vergt nogal wat, dan zullen wij dit eind 2010 helemaal ingevoerd hebben. Er wordt stevig aan gewerkt; vooral aan de regelgeving voor aansprakelijkheid. Dat moet allemaal worden ingebed. Zodra het begeleid rijden van start gaat, zal ik monitoren wat de effecten op de verkeersveiligheid zijn. Als het resultaat positief is, en ik heb op basis van de ervaringen in het buitenland weinig reden daaraan te twifelen, dan zal het systeem een definitieve wettelijke status krijgen.

Een extra voordeel in verband met het bromfietsrijbewijs is dat iemand die 16 wordt, voor de keuze staat of hij een nieuwe, dure brommer koopt of over een halfjaar begint met praktijklessen voor de auto. Ieder maakt zijn eigen keuze, maar het zou kunnen dat heel veel mensen zeggen: weet je wat, ik spaar nog een halfjaar en ik ga direct autorijden. Als men dat doet, is dat pure winst voor de verkeersveiligheid, omdat we dan van 91 naar 3 doden per miljard reizigerskilometers gaan. Dat is 30 keer zo veilig per gereden kilometer, dus dat is een goed bijeffect van het begeleid rijden in combinatie met het examen voor de bromfiets. Ik denk dat het heel aantrekkelijk wordt om een halfjaar te wachten en dan te beginnen met autorijlessen.

Begeleid rijden doen wij tot 18 jaar. Het is een vrijwillig systeem voor zeventienjarigen. Met 18 jaar kun je gewoon je rijbewijs hebben. Dat is standaard in Europa. Ik zie geen reden om daaraan veel te veranderen. Wij hebben heel veel extra maatregelen voor achttienjarigen, zoals een laag

alcoholpromillage, het beginnend rijbewijs en alles wat daarbij hoort. Ik denk dat hiermee al heel veel goeds wordt gedaan.

Mevrouw Roefs vroeg of leerlingen van de beroepsbegeleidende leerweg kunnen profiteren van begeleid rijden doordat zij eerder kunnen beginnen met rijlessen voor de vrachtwagen. zeventienjarige leerlingen voor beroepschauffeur voor het goederenvervoer over de weg kunnen net als hun leeftijdgenoten deelnemen aan begeleid rijden. Zij mogen dan op hun zeventiende jaar hun B-rijbewijs halen en op hun achttiende onder begeleiding van een oudere, ervaren bestuurder een personenauto besturen. Leerlingen die in de beroepsbegeleidende leerweg of het mbo voor het vak beroepschauffeur kiezen, mogen vanaf 17 jaar beginnen met vrachtwagenrijlessen, maar zij mogen pas met 18 jaar examen doen.

De heer De Rouwe heeft in een interruptiedebat met de heer Aptroot gevraagd waarom een begeleider ten minste tien jaar in het bezit moet zijn van een rijbewijs. Deze eis is opgenomen om er zeker van te zijn dat de begeleider over voldoende rijervaring beschikt en aanzienlijk ouder is dan de zeventienjarige bestuurder, namelijk ten minste 28 jaar. Duitsland kent soortgelijke eisen. De begeleider moet daar zelfs minstens 30 jaar oud zijn en minstens vijf jaar in het bezit van een rijbewijs. In Nederland worden beide zaken met één eis in één keer gewaarborgd.

Het zes jaar durende experiment met begeleid rijden zal inderdaad worden geëvalueerd, zoals verschillende mensen vroegen. Er zal worden bekeken of de deelnemers aan begeleid rijden in de jaren na het behalen van het examen echt veiliger blijven rijden, dus niet alleen bij de lessen of aan het begin van het begeleid rijden. Het gaat erom of iemand die alleen gaat rijden, als hij 18 is geworden, in de jaren daarna veiliger blijft rijden dan wanneer hij ineens zelf achter het stuur was gaan zitten. Dat zullen wij op verschillende momenten monitoren. We willen dit niet alleen bezien wanneer iemand een jaar lang begeleid heeft gereden en vervolgens alleen gaat rijden, maar we willen over een paar jaar in de gaten houden of het verhoopte structurele effect zich voordoet. Daarom willen we dit een jaar of zes doen. Dan heb je het jaar gehad waarin jongeren van 17 tot 18 jaar een jaar begeleid rijden en vervolgens vijf jaar alleen op de weg. Dan kun je de hele fase van beginnend rijden overzien. Ik denk dat je dan een goede eindconclusie kunt trekken of dit structureel positieve effecten heeft gehad.

Mevrouw Roefs heeft terecht aandacht gevraagd voor het bestelverkeer. Hoewel de betrokkenheid van bestelauto's bij ongevallen daalt, valt in deze groep nog altijd een aanzienlijk aantal doden en gewonden, terwijl het aantal bestelauto's blijft stijgen. Daarom is bestelverkeer een aandachtsgebied in het strategisch plan. Karla Peijs heeft in 2005 een convenant afgesloten met de sector om het aantal verkeersslachtoffers als gevolg van ongevallen in het bestelverkeer terug te dringen. Hierbij zijn afspraken gemaakt over het ontwikkelen en testen van een adequate manier van snelheidsregulering, het stimuleren hiervan bij positieve resultaten, het stimuleren van een veiligheidscultuur en van deelname aan aanvullende rijstijltrainingen. De adequate snelheidsregulering moet vooral effectief zijn op het onderliggend wegennet, want dat is het meest gevaarlijk, ook voor het bestelverkeer. Uiteindelijk is er de snelheidsmonitor gekomen waardoor de chauffeur wordt gewaarschuwd bij snelheidsovertredingen, die ook worden geregistreerd voor de werkgever, zodat er een reprimande kan plaatsvinden. De ontwikkeling van de snelheidsmonitor nam meer tijd in beslag dan gepland. Om tijd over te houden voor de fase van vrijwillige implementatie is het convenant met een jaar verlengd. De evaluatie van de proef met de snelheidsmonitor zal in februari gereed zijn. Ik zal hierover voor de zomer berichten, met mijn reactie. Na 1 juli zal vervolgens het hele convenant worden geëvalueerd. Ik wil hierbij een pas op de plaats maken om de bestelverkeerproblematiek opnieuw tegen het licht te houden en te bezien welke verdere acties mogelijk en wenselijk zijn. Hierover zal ik de Kamer uiterlijk dit najaar

informereren, zodat wij er nog dit jaar over van gedachten kunnen wisselen. Die verlenging met een jaar heeft ertoe geleid dat wij deze stap dit jaar zullen zetten.

De veiligheid van de motorrijders blijft achter bij die van de andere weggebruikers. Zij hebben 24 keer meer kans op een ongeval met dodelijke afloop dan automobilisten. Bij de bromfietrijders is deze kans 30 keer zo groot, maar de motorrijders zijn met 24 keer ook een kwetsbare categorie. De motor is natuurlijk een evenwichtsvoertuig. Ter bescherming van de motorrijder is bij de huidige stand van de techniek geen airbag of kreukelzone mogelijk. Dat is natuurlijk een blijvend nadeel voor de motorrijder. Zij worden bovendien nogal eens over het hoofd gezien vanwege hun smalle profiel.

Dit jaar wil ik samen met de branche en de belangenverenigingen een actieplan ter verbetering van de verkeersveiligheid van motorrijders opstellen, niet om lekker in de ruimte te zwetsen, maar met concrete maatregelen, in aansluiting op bewegingen in Brussel, waar steeds meer aandacht ontstaat voor het achterblijven van de verkeersveiligheid van motorrijders. In 2008 en 2009 zijn of worden de meest risicovolle bochten van het hoofdwegennet voorzien van een motorfietsvriendelijke geleide-rail, om te voorkomen dat je die gruwelijke situatie krijgt. In 2008 is dat al gebeurd op veel plekken en dit jaar gebeurt dat op andere plekken. De meest onveilige bochten, waar de meeste ongevallen gebeuren, zijn inmiddels voorzien van zo'n motorrijdervriendelijke vangrail. Dat gaat dit jaar onverminderd door. De normen voor de stroefheid van wegmarkeringen zijn opgenomen in de Richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen. Rijkswaterstaat verwijst bij aanbestedingen naar de in deze richtlijnen opgenomen eisen voor de stroefheid van wegmarkeringen.

De heer **Roemer** (SP): Dat laatste is helaas niet het geval. We hebben wegbeheerders gebeld en zij zeggen dat dit geen vereiste is en dus gewoon niet gebeurt.

Minister **Eurlings**: Ik verwees naar Rijkswaterstaat, want dat is mijn pakkie-an, en deze doet dat op die manier. Ik zie uw punt dat er ook veel bij de decentrale overheden ligt op dit gebied. Met uw welnemen zal ik dit punt ook agenderen in het NMB en dan kom ik daarop terug.

De heer De Rouwe vroeg naar de Flister. Afgelopen jaar is er een kleine proef gedaan om twee hulpvoertuigen gebruik te laten maken van een apparaat waardoor hulpdiensten gemakkelijker door automobilisten worden opgemerkt. De Flister zendt een signaal uit dat op de autoradio inbreekt en een sirene laat horen. Dat gebeurt natuurlijk alleen als de autoradio aan staat. Afhankelijk van de instelling van de autoradio kan dit ook werken als er naar een cd wordt geluisterd. Dit is belangrijk omdat hulpvoertuigen in een onoverzichtelijke situatie vaak te laat worden opgemerkt. Dat komt ook doordat moderne auto's steeds beter zijn geïsoleerd tegen wind en geluid van buiten, zodat men steeds minder hoort. Er wordt trouwens ook heel vaak naar de radio geluisterd en dat leidt erg af. Zoals bekend zullen de eisen voor optische en geluidssignalen per 1 maart van dit jaar worden aangepast.

De resultaten van de proef met de Flister waren positief, zoals blijkt uit het evaluatierapport. Vanwege deze positieve resultaten heb ik aan het eind van het afgelopen jaar al een verkenning laten uitvoeren waarvan ik de resultaten heel binnenkort verwacht. Dan wordt in kaart gebracht welke vragen nog moeten worden beantwoord voordat wij de Flister veilig en breed kunnen gebruiken. Op basis van die verkenning wordt een uitgebreid onderzoek gestart, waarbij alle stakeholders worden betrokken. Wat mij betreft gaat het experiment zo snel mogelijk van start en wordt alles op alles gezet om dit aan het eind van dit jaar te kunnen afronden, zodat we dan kunnen doorpakken. Eind dit jaar wil ik dat brede experiment gedaan hebben. Tot die tijd zal ik zo veel mogelijk vooruitlopen op de

implementatie, als het allemaal goed gaat, en de moeilijke vragen op dat vlak beantwoorden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben heel blij en tevreden met deze insteek. Staat u open voor landelijke invoering als de resultaten positief zijn?

Minister **Eurlings**: Zeer zeker, wij doen niet voor niets dat brede onderzoek. Er zijn nog wel vragen te beantwoorden, zoals: hoe moet dat worden ingevoerd. We nemen nu al de tijd om die vragen te beantwoorden. We gaan dat niet doen als we niet denken dat er een kans is om dat breed ingevoerd te krijgen.

Uit het onderzoek dat staatssecretaris Huizinga in 2008 heeft laten doen naar de onveiligheid van stadstrams in de periode van 2000 tot 2007 blijkt dat de trams veiliger zijn geworden. In de periode 2000–2007 heeft een daling van het absolute aantal ongevallen met trams plaatsgevonden van 754 naar 413, dus met ongeveer 45%. De veiligheid heeft de voortdurende aandacht van de vervoersbedrijven. Zij hebben de maximale snelheid van trams op kruisingen reglementair vastgelegd, afhankelijk van de plaatselijke situatie. Verder is door het CROW in 2007 een richtlijn opgesteld voor de inrichting van trambanen, de Leidraad inpassing tram in stedelijk gebied. Deze richtlijn is samen met alle tramsteden opgesteld en wordt nu in de praktijk toegepast.

Ongevallen worden veelal veroorzaakt door onoplettendheid en het negeren van verkeersregels door weggebruikers. De staatssecretaris gaat samen met de betrokken regionale partners bekijken hoe voorlichting en scholing kunnen bijdragen aan verbetering van het verkeersgedrag van weggebruikers. Dit is van belang, omdat een botsing van voetganger met een tram veel ernstiger gevolgen heeft dan met een auto, zoals de heer Roemer zei. Ik heb dit in Middelkerke in België een keer van dichtbij zien gebeuren en dat vergeet ik mijn hele leven niet meer. Ik ben in de productieheden van Alstom in La Rochelle geweest, waar niet alleen hogesnelheidstreinen, maar ook trams worden gebouwd. De president van Alstom zei wel dat veiligheid van de trams steeds een belangrijke rol speelt bij de ontwerpen. Door trams met een heel laag profiel, zoals je ook in Straatsburg ziet, kunnen stoten veel meer worden opgevangen. Nu kom je heel snel onder de wielen terecht. Dit is absoluut een belangrijk aandachtspunt.

Mevrouw Roefs vroeg naar de categorisering van de Segway. Wij willen een subcategorie maken voor Segways en andere bijzondere bromfietsen binnen de voertuigcategorie bromfietsen. Hieraan wordt geen rijbewijsplicht gekoppeld. Bij de verkeersregels wordt zo veel mogelijk aangesloten bij de regels voor gewone snorfietsen. Met een Segway en een snorfiets mag je met 25 km/u op het (brom)fietspad rijden. Daarmee hoeven wij dus voor de Segway geen nieuwe voertuigcategorie te maken. Dat helpt om allemaal wissewasjes en lappendekens te voorkomen.

Mevrouw Roefs vroeg ook of er een aparte voertuigcategorie voor innovatieve voertuigen komt. Ik neem deze vraag serieus op door in reactie op haar motie het aantal categorieën terug te brengen. Het onderzoek hiernaar loopt. De Kamer kan uiterlijk in mei van dit jaar een uitvoerig antwoord tegemoet zien, maar we moeten wel vaart maken met de Segway. Ik zie de heer Aptroot al kijken. De vorige woordvoerder van de VVD-fractie, de heer De Krom, toonde zich een stevige voorstander van de Segway en heeft mij er zelfs in de gang op laten plaatsnemen. Ik heb de president van Amerika er eens vanaf zien vallen, maar dat is mij niet overkomen. Wij hoeven geen nieuwe categorie te creëren. Dat scheelt en dat is in lijn met het voorkomen van een lappendeken.

Bij de eerdere gedachtewisseling over de kentekenplicht bij de Segway heb ik gezegd dat Justitie daar sterk aan hecht voor de handhaving. De positie van de Kamer is zeer helder. Wij komen met een voorstel en dan zal daarover een discussie plaatsvinden, waarbij de Kamer zal moeten

kiezen wat het zwaarste weegt; de argumenten van Justitie of die van de Kamer tegen zo'n kentekenplicht. De Kamer heeft het laatste woord, zoals altijd.

Er is gevraagd wat wij gaan doen aan het probleem van de dode hoek. Omwille van de tijd zal ik niet herhalen wat in de brief van 28 november staat. Op korte termijn zal onderzoek worden gedaan naar mogelijke innovatieve detectiemethoden om slachtoffers door de dode hoek te voorkomen. Leveranciers hebben mij reeds geïnformeerd over de producten. Het onderzoek zal wel de nodige tijd vergen, gezien de complexiteit ervan. Er zullen ook voorlichtingscampagnes komen en spotjes van Postbus 51. Ik ben in overleg met de Fietzersbond om te komen tot een gedragscode om fietsers ervan te doordringen in welke situaties zij extra alert moeten zijn. Het moet echt tussen de oren zitten: pas op, bij zo'n kruispunt is het bloedlink.

In het NMB van 6 februari heb ik al aandacht gevraagd voor het voorstel van SWOV om infrastructurele maatregelen te nemen, waardoor fietsers zich bij verkeerslichten voor de vrachtauto moeten opstellen. Als je ervoor zorgt dat die fietsers fysiek voor de vrachtautochauffeur staan, ziet de chauffeur bij het naar het stoplicht kijken vanzelf of er fietsers zijn of niet. Ik heb een wetswijziging opgesteld om het lichtsignaal van de LISA-systemen toe te staan. Deze zal worden meegenomen in de eerstvolgende wijziging van de regeling voertuigen. Voor het geluidssignaal wacht ik nog op de resultaten van het aangekondigde onderzoek, maar we pakken gewoon door. Ik heb reeds een aantal partijen verzocht om mij te helpen bij het nogmaals bekijken van de rijopleiding en bij het oprichten van een zogenaamde dode-hoekplatform. Dat is keihard nodig, want het aantal slachtoffers daalt nauwelijks. Wij zullen dus veel meer moeten doen om onze doelstellingen op dit punt te bereiken.

Wat vind ik dan nog van allerlei andere systemen? Ik heb het LISA al genoemd en daarnaast zijn er nog Lexguard, Paralex en andere. In de brief aan de Kamer van 28 november heb ik een onderzoek aangekondigd naar de mogelijkheden om die innovatieve detectiemethoden te gebruiken. De gesprekken over dat onderzoek lopen al. Ik wil op voorhand geen enkel systeem uitsluiten. Ik zal actief de mensen van Lexguard en na doorontwikkeling Paralex benaderen of zij hieraan willen deelnemen. Ik begrijp dat fietsers met deze systemen in de dode hoek kunnen worden gedetecteerd en dat er dan ongevraagd een signaal aan de chauffeur wordt gegeven. Deze systemen zijn al toegestaan. Niets weerhoudt een bedrijf om dit in te voeren. Willen wij dit breder stimuleren, dan is het goed om dat nader onderzoek aan te gaan. Ik zal LISA, het systeem van waarschuwingslichten en geluidsignalen voor fietsers aan de zijkant, ook vragen om actief mee te blijven doen.

Dan de vraag of wij elkaars apk erkennen. De stand van zaken is dat een aantal keuringsstations in België de mogelijkheid hebben de Nederlandse apk uit te voeren. Er wordt hard gewerkt aan de erkenning van de Spaanse apk voor pensionado's en anderen, maar dat kan niet eerder dan in 2010, omdat daarvoor een wetswijziging nodig is. We streven nadrukkelijk naar wederkerigheid. Gelukkig helpt Europa hier weer eens, want de Europese Commissie heeft krachtig de wens uitgesproken om tot wederzijdse erkenning te komen.

Er is ook gevraagd naar de stand van zaken bij het dossier kilometertellerfraude. Vanwege de administratieve lasten die zijn gemoeid met het advies van de Stichting NAP en de RDW over de aanpak van de kilometertellerfraude, heb ik dit moeten voorleggen aan Actal. Dit advies heb ik inmiddels ontvangen. Ik zal mijn voorstellen over de aanpak op zeer korte termijn, te weten over ongeveer een maand, aan de Kamer toezenden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wij wachten al twee-en-een-half jaar.

De **voorzitter**: Als het er op 31 maart nog niet is, sturen wij een rappelbrief.

Minister **Eurlings**: Wij zijn er bijna. Ik vind dit van belang, omdat het ook te maken heeft met moraal. Het is een heel gek beeld dat dit allemaal zomaar kan, met de wet in de hand, zoals ik al eerder heb gezegd. De plaatsvervangend directeur-generaal voegt hieraan toe dat na een zware bevalling vaak een mooi kind volgt. Ik heb hier nog geen ervaring mee, maar hij zelf wel. Laten wij dit als een vertrouwenwekkend signaal meenemen, aan het eind van dit debat.

De heer De Rouwe, de heer Madlener en anderen vroegen naar de stand van zaken bij de drugspilot, waarover de Kamer op 17 oktober van het vorig jaar is geïnformeerd. De drugspilot is bedoeld om te bepalen of speekseltesters de opsporing van drugsgebruik in het verkeer kunnen vergemakkelijken. Er zijn meer dan vijftig tests gedaan. Wij zitten nu in de afrondende fase, waarbij het NFI analyses op de monsters uitvoert. Ik verwacht dit voorjaar samen met collega Hirsch Ballin van Justitie de resultaten te kunnen melden. Als blijkt dat speekseltesters de opsporing van drugs vereenvoudigen, zal de Wegenverkeerswet spoorstraf worden aangepast, zodat speekseltests als wettig selectiemiddel worden toegestaan. Het uiteindelijke bewijsmiddel blijft natuurlijk de bloedtest, zoals wij al eerder hebben besproken. Dan zal ook worden bekeken of drugsgebruik onder de recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten kan vallen. Ik ben daarvan een hartgrondig voorstander. Er is geen enkel excuus om mensen stoned achter het stuur te laten zitten. Dat is gewoon misdadig.

De heer Madlener vroeg waarom milieuvriendelijk rijden onderdeel is van het examen, want dat zou afleiden van de focus op verkeersveiligheid. Hij heeft het goed gezien dat het grootste deel van het examen is gericht op een veilige deelname aan verkeer, maar we zouden natuurlijk heel onvolkomen zijn als we niet ook de bijkomende winst van het nieuwe rijden voor het milieu zouden waarderen. Als je veilig en anticiperend rijdt, dus niet scheuren en dan vol op de rem, spaart dat kosten, omdat er minder remschijven kapot gaan en minder benzine wordt gebruikt, en het milieu is ook pure winnaar. Dat is een heel eenvoudige vorm van vergroening van onze wegemobiliteit. De heer Madlener mag blij zijn dat hij zich hier van zijn groen rechtse kant laat zien. Ik denk dat dit een vorm van milieubeleid is die ook hem moet kunnen aanspreken.

De heer Aptroot vroeg naar de klungelige proef met het alcoholslot in Friesland en naar een strenge aanpak van overtreders, om het kort samen te vatten. Ik ben echt voorstander van een strenge aanpak van alcoholgebruik in het verkeer. Net als bij drugs vind ik dat daar geen enkel excuus voor is. Geen enkel misverstand, ieder gevoelen in de samenleving dat dit moet kunnen, moet er keihard uitgeduwd worden. Een alcoholslot past daarin. Het is niet prettig want het kost geld. Je moet erop letten. Je moet er tijdens de rit op blazen, zodat je de auto niet eventjes kunt laten starten door een vriend om vervolgens zelf verder te rijden. Als je wilt rijden, is dat met zo'n alcoholslot. Het is iets wat gewoon wordt opgelegd, dus het is niet vrijwillig. Ik vind die proef verre van klungelig maar juist heel succesvol. Het slot kan worden ingebouwd bij de deelnemers. Zij hebben aangegeven dat het ook veilig in het gebruik is. Let wel, dit is een extra maatregel. Het komt er allemaal bij. Het is ook nodig dat wij deze extra maatregel nemen, want wij denken vaak heel stevig te zijn, als wij iemand zijn rijbewijs afnemen, maar er is een categorie mensen die het geen biet interesseert en die gewoon in de auto stapt. Voor die mensen is het heel vervelend als zij geen auto meer kunnen rijden. Dat is een veel grotere barrière dan zonder papiertje achter het stuur gaan zitten. Daarom geloof ik in dit soort inhoudelijke maatregelen, evenals in educatieve maatregelen. Deze gaan veel verder dan een boete, want zij raken mensen veel steviger in de dagelijkse praktijk.

De heer De Rouwe heeft gevraagd naar de diefstal van airbags. Dit verschijnsel is ons bekend. Het gaat om diefstal van airbags uit auto's bij autobedrijven of bij particulieren. Het voorkomen van diefstal is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de eigenaar van de auto. Een autobedrijf kan zorgen voor een goed afgeschermd parkeerterrein. Ook alarminstallaties in auto's bemoeilijken de diefstal van airbags. Ik neem dit zodanig serieus dat ik contact heb opgenomen met de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, een samenwerkingsverband van bedrijfsleven en overheid, met inbreng van politie en justitie. Deze stichting heeft in haar werkprogramma expliciet staan: hoe diefstal vanuit auto's te voorkomen en daar valt diefstal van airbags uitdrukkelijk onder. Overigens kunnen de fabrikanten ook een rol spelen bij mogelijke oplossingen zoals een registratienummer voor airbags. Het toegankelijk maken van de bestaande productienummers op airbags maakt opsporing en controle beter mogelijk. Door de autofabrikanten wordt ook een Europees onderzoek uitgevoerd naar een ontwerp waarbij airbags er moeilijker uit te halen en dus te stelen zijn. In overleg met de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit zal ik deze mogelijkheden nader bezien en bij de geëigende organisaties in Europa aan de orde stellen. Ik houd de Kamer hiervan op de hoogte. De heer Roemer vroeg naar het grensemplacement Venlo. Afgelopen dinsdag 20 januari is afgesproken dat de gemeente Venlo namens de regio Venlo trekker is voor het alsnog vinden van een aantal kleinere, alternatieve parkeerplaatsen. Dit zal gebeuren in nauwe samenwerking met alle betrokken partijen, zoals EVO, TLN, Les Routiers, douane, Belastingdienst, politie, provincie Limburg en Rijkswaterstaat. Hierbij wordt voortgeborduurd op de studie van DHV die in opdracht van RWS is uitgevoerd. De heer Roemer heeft gelijk dat wij niet de situatie mogen laten ontstaan dat er tijdens de verbouwing geen winkel meer is en dat die vrachtauto's daar niet meer kunnen parkeren. Door RWS wordt gewerkt aan een effectief communicatieplan, gericht op de verkeersveiligheid en de doorstroming in de regio. Dit zal nader worden uitgewerkt en afgestemd met alle betrokkenen. Via de ambassades zal informatie worden gestuurd naar buitenlandse vervoersorganisaties, om te wijzen op de aanpassingen en alternatieve parkeerplekken in de regio Venlo. Er worden afspraken gemaakt met politiediensten om parkeren op de vluchtstrook te voorkomen. Op die manier hopen wij het doembeeld te voorkomen dat de heer Roemer schetste.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb in mijn eerste termijn ook gezegd dat het allemaal heel lastig is, als dat ver van de snelweg is. Ik heb gevraagd of de minister de suggestie wil bekijken om parkeerplaatsen in Duitsland te vinden. Dan moet je alleen bekijken of zij op het eerste stukje in Duitsland niet worden bekeurd.

Minister **Eurlings**: Als men bij dat onderzoek een goede plek in Duitsland vindt, zal ik daar niet tegen zijn. U kent wel de complicatie dat onze oostburen het niet toelaten dat op een zondag ook maar een meter over de grens wordt gereden. U weet dat ik eerder heb geprobeerd om een buffer van 10 à 20 kilometer in te voeren, zodat men niet die opstopping voor de grens krijgt. Helaas is dat een nationale bevoegdheid en is de flexibiliteit op dat punt tot nu toe nul gebleken. Voor het voorkomen van opstoppingen voor de grens hebben wij heel weinig aan een parkeerplek direct na de grens. Maar goed, ik heb er echt vertrouwen in dat nadrukkelijk wordt gekeken naar een optimale oplossing, omdat alle brancheorganisaties erbij zitten, zoals EVO, TLN en Les Routiers. In die zin hebben wij de ook door u geuite zorgen goed opgepakt.

De heer **Roemer** (SP): Wilt u dan zo ver gaan dat er niets op de schop gaat als er niet voldoende fatsoenlijke parkeervoorzieningen zijn? Daar gaat het om. Anders voorkom je dat nog niet.



**Minister Eurlings:** Ik denk dat de zaak sowieso op de schop moet voor de veiligheid. De Kamer heeft daar zelf ook op aangedrongen. Ik zal u erover inlichten hoe dit verder gaat. Laten wij afspreken dat ik het aan u zal melden, als men de plekken heeft gevonden, zodat de Kamer ook dat overzicht heeft. Het is heel gratis om allemaal garanties te geven aan het begin van het proces, want dat is een slag in de lucht, maar ik heb er vertrouwen in omdat al die organisaties erbij zitten. De gemeente Venlo trekt het namens de bredere regio. Ik houd de Kamer op de hoogte, zodat wij erover kunnen praten als dat nodig is.

Dank voor de steun voor de dynamische snelheden, waarmee wordt voorkomen dat je 's nachts op een brede autosnelweg maar 80 of 100 km/u kunt rijden. Ik verwacht veel van die proeven. Het lijkt mij evident dat het positief is als je op een lege weg sneller kunt rijden. Als dat goed werkt en blijkt te kunnen binnen de milieugrenzen, popel ik om dat breder in Nederland in te voeren en af te rekenen met de gekke situatie dat je op een lege weg 's nachts niet 120 km/u mag rijden, waar dat milieutechnisch kan. Andersom geldt het trouwens ook. Als er echt een milieuprobleem is op een weggedeelte, zal de snelheid tijdelijk naar beneden gaan op het specifieke moment dat dit probleem zich voordoet. Dat vind ik een betere situatie dan het rabiate middel om altijd snelheidsverlaging in te voeren. Ik vind dit echt winst voor de weggebruiker.

Dan kun je zeggen dat wij nu lekker moeten doorpakken. De VVD is heel consistent met haar pleidooi voor 130 km/u. Ik heb de PVV er al een keer overheen horen gaan naar 140 km/u. Ik weet uit eigen ervaring dat zelfs deze vermetele voorstellen in het niet vallen bij de dagelijkse praktijk bij onze oosterburen. Daar is op veel weggedeeltes geen limiet, zodat er geen snelheidsovertredingen zijn. Het gaat er niet om het aantal overtredingen tot het minimum te beperken, want dan moet je inderdaad de snelheidslimiet opgeven. Het gaat erom wat in een bepaald land redelijk is voor de verkeersveiligheid en het milieu. Ik heb het nog eens nagekeken, maar het beeld is heel gemêleerd. Landen als België, Zwitserland, Finland, Ierland, maar ook grotere zoals Spanje en Portugal hebben gewoon 120 km/u. De specifieke situatie in Nederland is tweeledig. Ten eerste hebben wij een autosnelwegennetwerk met heel veel vertakkingen en heel veel op- en afritten. Dat is echt significant meer dan in andere landen, zelfs veel meer dan in België. Als je door de Ardennen rijdt, kom je vaak 30 km geen afrit tegen. Hier is dat continu. De autosnelwegen trekken bij ons ook heel veel verkeer van het onderliggende wegennet af. Mensen rijden vaak vijf kilometer even over de autosnelweg. Er is heel veel weefverkeer en dat maakt het kwetsbaarder dan in landen waar men heel lang op een baan blijft rijden, met heel weinig wisselverkeer.

Ten tweede is Nederland als dichtbevolkt land extreem geraakt door de luchtkwaliteit. Wij komen daaruit met de NSL en de spoedwet; eindelijk bouwen, draaien met die machines. Maar dat zou wel weer heel kwetsbaar kunnen worden wanneer wij de maximumsnelheid in ons land over de hele linie gaan verhogen. Dan kan het zo maar zijn dat iemand er weer een gat in schiet, dat het weer een ander verhaal wordt en dat je weer discussies krijgt over die kwaliteit. Maar goed, hierover is eerder een motie ingediend en we zullen elkaar niet kunnen overtuigen. Ik zou zeggen: laten we dit nu gewoon proberen, zodat mensen zo veel mogelijk 120 km/u kunnen rijden. Voor veel mensen is dat iedere dag een fata morgana. Het staat wel op de borden, maar zij bereiken dat nooit, want ons hele wegennet loopt vast. De eerste uitdaging is dus: op naar die 120 km/u door meer capaciteit te bieden, en door beter openbaar vervoer op drukke stukken, en vervolgens de dynamische snelheden waardoor je 's nachts 120 km/u kunt rijden op stukken waar dat overdag niet kan. Ik denk dat wij daarmee een hele slag hebben gemaakt.

De heer Van der Staaij vroeg hoe het zit met de snelheidsverlaging op de A12. De maximumsnelheid is daar verlaagd tot 90 km/u, omdat er wegwerkzaamheden worden uitgevoerd. Het betreft hier maar een klein

stukje van 300 meter. De situatie wordt zeer binnenkort genormaliseerd, zodra de stroefheidstests van het asfalt zijn uitgevoerd. Als het niet stroef genoeg is maar te glad, kun je niet remmen en dan schiet je door. Ik zal trachten te voorkomen dat daar een lappendeken ontstaat. Ik zal dit ook aan Rijkswaterstaat doorgeven. Ik heb vanavond een eerste signaal gegeven tijdens de wat langere pauze. Ik zal ook nagaan of een en ander lang genoeg van tevoren wordt aangekondigd, zodat de verkeersdeelnemer er voldoende op kan inspelen.

Ik vind ook dat je niet ineens in zo'n 90 km/u-stuk moet rijden, zoals ik als weggebruiker wel eens heb meegemaakt, zeker als dat zo'n kort stuk is, met het beeld dat de flitscamera 50 meter na het eerste bord staat. Flits, en dan hang je. Als je ernaartoe rijdt, moet je weten dat er over een kilometer wegwerkzaamheden zijn en dat je de snelheid moet verminderen, zoals je in het buitenland vaker ziet. Ik weet niet hoe de situatie is, maar dat kijk ik graag na. Wij moeten het beeld voorkomen dat je ineens, pardoes in zo'n stukje van 300 meter rijdt en dat je daar later weer aan wordt herinnerd doordat je een cheque op de deurmat vindt. Ik zal daarnaar kijken en daarover berichten bij een volgend schrijven over verkeersveiligheid.

De heer Van der Staaij vroeg ook wat de ervaringen zijn met de educatieve maatregel. Ik kan er nog heel weinig over zeggen, omdat deze pas kortgeleden in oktober 2008 is ingevoerd. Je ziet wel dat het systeem begint te draaien. Natuurlijk hoop je dat niemand zich hiervoor kwalificeert, maar we weten allemaal dat er een categorie is die zich nergens wat van aantrekt en daar hebben we het voor gedaan. Er is gevraagd of er wel voldoende wordt gecontroleerd en of je die mensen eruit kunt krijgen. Dan is het toch fijn om te zien dat dit kan, want wij hebben er al 200. Ik zeg met schroom dat de eerste een inwoner van Venlo was. Het blijkt dat de heer in het verkeer vaak een dame is, want het zijn vooral mannen die deze cursus ondergaan. Wij houden dit in de gaten. Zodra we meer kunnen zeggen over de effecten, zullen we dat berichten. Ik vind het echt fijn dat we die aso's er gewoon uit kunnen pakken. Dat vind ik pure winst van dit soort maatregelen, hopelijk straks ook voor de bromfietser. Het onderzoek naar de nieuwsbrief loopt. In het voorjaar van 2009 zal dit worden afgerond. Ik zal de Kamer daarover berichten. Wij pakken dit serieus op.

De heer Van der Staaij vroeg naar de export van onze kennis naar ontwikkelingslanden. Wij zijn daarmee bezig en ik zal de Kamer hierover volgende maand informeren. Ik onderstreep het belang van dit onderwerp. Tijdens een eerdere discussie heb ik al gezegd dat de heer Radebe uit Zuid-Afrika bij een bezoek aan ons land heeft verteld dat het dodencijfer daar mega is. Het is ook sociaal om iets van onze kennis op dit vlak te delen.

De heer Roemer heeft gevraagd om hulpverleners te laten oefenen met het rijden met zwaailichten en sirenes. Omwille van de verkeersveiligheid is het rijden met sirenes en zwaailichten alleen toegestaan in noodgevallen en echt uitzonderlijke situaties. Dat vind ik van belang. De mensen die ze gebruiken, zijn daarop getraind.

De heer **Roemer** (SP): Het probleem is nu juist dat zij niet kunnen trainen, want dat is niet toegestaan als het geen noodgeval is.

Minister **Eurlings**: Men heeft andere manieren om te trainen dan op de openbare weg. Op de openbare weg zijn we daar heel voorzichtig mee, want dat leidt tot heel veel problemen. Het aantal mensen dat sirenes en zwaailichten mag voeren, is naarstig teruggebracht. Ik heb van vroegere ambtgenoten begrepen dat niet zo lang geleden ook bewindspersonen dat prerogatief hadden. Laat het ook als een investering in de verkeersveiligheid klinken dat ons die sirene is afgenomen.

De heer **Roemer** (SP): Omwille van de tijd vraag ik de minister om hier schriftelijk op in te gaan. Ik vind het echt heel raar dat mensen die op ambulances of in politieauto's rijden, dat niet gewoon in de dagelijkse praktijk mogen of kunnen oefenen volgens de wet en dat zij pas als er echt een noodgeval is, voor de eerste keer met zwaailichten over de openbare weg gaan.

De **voorzitter**: Misschien is het goed dat de minister ons schriftelijk nader informeert dat afwijkingen niet zijn toegestaan en dat men niet harder mag rijden dan het overige verkeer mag, om dat punt ook maar even te noemen.

Minister **Eurlings**: Ik wil dat met graagte doen, maar ik vraag er aandacht voor dat het de verkeersveiligheid niet ten goede komt als iemand die nog niet is gewend aan het met zo'n sirene rijden, zijn oefeningen op dat vlak in het gewone verkeer gaat doen. Je kunt natuurlijk buiten de openbare weg oefenen, maar je kunt ook naast iemand gaan zitten die ervaring heeft en zodoende meekrijgen hoe je moet anticiperen. Ik zeg toe dat ik de Kamer deze informatie zal doen toekomen.

De heer Van der Staaij vroeg ook hoe het zit met autogordels in bussen. In bussen die 100 km/u rijden zijn gordels en worden geen staande passagiers toegestaan. De heer Roemer bevestigt dit. In de praktijk doen zich geen problemen voor met onveilige situaties in bussen die 80 km/u rijden, zodat er geen reden is om dat te regelen zoals bij andere categorieën bussen die over andere wegen rijden.

De heer Van der Staaij heeft ook gevraagd naar de stand van zaken bij zijn de motie over onbewaakte overwegen, zoals bij de Valleilijn. Ik ondersteun de extra aandacht, zoals ik bij de begrotingsbehandeling heb gezegd. Vooruitlopend op de evaluatie van de tweede kadernota Railveiligheid heb ik ProRail de opdracht gegeven een analyse uit te voeren van de meest onveilige, niet actief beveiligde overwegen. De resultaten daarvan verwacht ik voor de zomer.

Er is gevraagd naar de dvd in de auto. Ik snap dat dit een punt van zorg is, maar het lijkt mij niet uitvoerbaar om dit te verbieden. Denk bijvoorbeeld aan de tomtom, die nu ook al vaak op de voorruit prijkt. Veel ouders vinden het prettig om hun kiddo's op de achterbank van zo'n filmpje te voorzien, omdat zij hopen dan de aandacht meer op de weg te kunnen richten, dus dat heeft ook weer zijn voordelen. De politie kan trouwens bij gevaarzettend gedrag nadrukkelijk optreden op basis van artikel 5 van de Wegenverkeerswet.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb niet gepleit voor het verbieden van dvd's in de auto, maar ik heb alleen gevraagd wat de minister eraan gaat doen dat chauffeurs wel heel erg afgeleid zijn omdat zij kijken naar een leuke film, als voorin een dvd wordt gespeeld.

Minister **Eurlings**: Dat is dus gevaarzettend gedrag. Je mag tijdens het rijden voor geen dvd kijken, alleen op de achterbank. Als de chauffeur de auto heeft geparkeerd en een sigaretje heeft gerold, terwijl de auto stilstaat, dan kan het wel, maar het kan niet als hij rijdt.

De **voorzitter**: De meeste punten zijn al aan de orde geweest. Is er behoefte om een korte slotopmerking te maken?

De heer **Roemer** (SP): De minister had een heel mooi verhaal over staal en aluminium bij de verkeersborden van de ANWB. Dat was een leuke les, maar ik ben bij dat bedrijf geweest en het gaat erom dat de ANWB staal wil om financiële redenen, wetende dat aluminium beter maar duurder is.

De heer **Madlener** (PVV): Ik ben niet zo overtuigd door het verhaal over het brommerrijbewijs. Ik zal een VAO aanvragen om dat rijbewijs niet te laten doorgaan.

De **voorzitter**: U vraagt volgende week zelf een VAO aan bij de regeling van werkzaamheden, neem ik aan. Uitstekend.

Minister **Eurlings**: Dan kan ik nog één blijde slotopmerking maken, in het bijzonder voor de heer Roemer. Het wordt zo geregeld dat aluminiumborden in de toekomst worden voorgeschreven bij Rijkswaterstaat, want daar ga ik over. Ik zal hierover ook spreken in het NMB, dus ook daarin komt verbetering.

De **voorzitter**: Er zijn vijftien toezeggingen gedaan. Ik zal deze niet allemaal voorlezen, behalve dat er een bord met 51 km/u komt, als verwijzing naar de vermelding op Postbus 51 dat er te veel borden zijn. Het zou goed zijn als men deze vijftien toezeggingen even goed naleest in het verslag voordat dit definitief wordt gemaakt. Ik dank u hartelijk voor uw aller inbreng.

### **Toezeggingen**

- De minister van Verkeer en Waterstaat zal het praktijkexamen voor bromfietsen 1 jaar na invoering evalueren en de resultaten van deze evaluatie aan de Kamer toezenden.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om mensen die in het bezit zijn geweest van een auto-rijbewijs, maar dit hebben laten verlopen, vrij te stellen van het bromfiets-/brommobiel examen.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal in het NMB aandacht vragen voor de wildgroei aan verkeersborden. Hij zal decentrale overheden oproepen goed te bezien of verkeersborden werkelijk noodzakelijk zijn. Hij zal de Kamer vóór een volgend algemeen overleg over verkeersveiligheid informeren over de stand van zaken.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer dit najaar informeren over de evaluatie van het convenant dat met de bestelvervoersector is afgesloten.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal in het NMB bij decentrale wegbeheerders aandacht vragen voor de verbetering van de stroefheid van de weg(markering) teneinde verkeersonveilige situaties te voorkomen bij slecht weer.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer in mei 2009 informeren over de resultaten van het onderzoek naar de invoering van een aparte voertuigcategorieën (motie Roefs cs.).
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer vóór 31 maart 2009 informeren over de voorgenomen aanpak van de kilometerfraude.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer dit jaar informeren over de resultaten van het onderzoek naar de invoering van speekseltesten.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer op de hoogte houden van de maatregelen die de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit gaat nemen ten aanzien van de diefstal van airbags.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer informeren over de uitkomsten van het onderzoek (onder leiding van de gemeente Venlo) naar veilige parkeerplaatsen voor vrachtwagens op de A67 tijdens de werkzaamheden.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer in het voorjaar van 2009 informeren over de invoering van een nieuwsbrief om rijbewijs-

bezitters periodiek moet informeren over de invoering van nieuwe verkeersregels.

- De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer volgende maand informeren over de wijze waarop onze kennis over verkeersveiligheid geëxporteerd kan worden naar andere landen.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer schriftelijk informeren over de mogelijkheden die er zijn voor het houden van praktijktesten voor het rijden met sirenes, voor bestuurders van hulpdiensten.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer informeren over zijn plannen om bestuurders tijdig te informeren over snelheidsverlagingen op snelwegen zodat deze niet op te korte afstand te spoedig zijn snelheid hoeft terug te brengen.

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

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