

Vergaderjaar 2013–2014

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 408

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 31 maart 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 30 januari 2014 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over **wegverkeer en verkeersveiligheid**.

(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag).

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
P. Jansen

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

Voorzitter: Paulus Jansen
Griffier: Sneep

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: De Graaf, Paulus Jansen, Kuiken, De Rouwe, Smaling, Van Tongeren, Van Veldhoven en Visser,

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

Aanvang 10.00 uur

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg over wegverkeer en verkeersveiligheid en ik heet iedereen van harte welkom. We hebben ruim de tijd uitgetrokken voor dit overleg, maar ik stuur erop aan dat we een uur eerder kunnen stoppen, omdat een aantal commissieleden eerder weg moet. Ik stel een spreektijd van zes minuten en twee onderlinge interrupties voor.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Afgelopen weekend werden veel mensen in Nederland opgeschrikt door een bizar filmpje op internet. Een of andere idioot – een ander woord heb ik er niet voor – zit op de rijdersstoel van een vrachtwagen, de cruisecontrol staat aan, hij heeft zijn handen niet aan het stuur en de vrachtwagen dendert maar door. Ik kan alleen maar mijn verbazing uitspreken over het feit dat dit in Nederland gebeurt. Het zijn persoonlijke keuzes van mensen, maar ze brengen anderen wel in gevaar. Deze man is een gevaar op de weg. Gelukkig is zijn rijbewijs ingenomen, doordat zijn vader ingreep en hem bij het politiebureau heeft afgezet. Gelukkig was hier sprake van zelfreinigend vermogen. Dat zelfreinigend vermogen zit ook in de transportsector, want de transportsector zit ook bovenop dit soort gedrag. We moeten dit met zijn allen keihard blijven bestraffen. Het is een voorbeeld van het feit dat we weliswaar heel veel aan verkeersveiligheid kunnen doen, maar dat we van individuen afhankelijk blijven. Het is ook een voorbeeld van ingrijpen op microniveau. Dat is in dit geval gelukkig goed gebeurd. Hopelijk krijgt deze eencellige zijn rijbewijs nooit meer terug. De Nederlandse transportsector verkeert in zwaar weer. Dat komt niet alleen door de economie, maar ook doordat we nog steeds overspoeld worden door Oost-Europeanen die hier de banen inpikken. Sociale dumping lijkt een norm te worden binnen de Europese Unie. De VVD en het kabinet staan erbij alsof ze water zien branden. Dit hadden we toch met zijn allen niet voorzien? De slogan van de VVD in verkiezingstijd was dat de economie wel wat VVD kan gebruiken. Daar denkt de transportsector heel anders over. De VVD en het kabinet houden de grenzen open. De problemen blijven binnenstromen. Laagopgeleide Roemenen en Bulgaren vestigen zich hier. We spreken nu zelfs namens de WRR, want die kwam met een rapport over een nieuw multicultureel drama dat aanstaande is. De PVV is benieuwd hoe ver de transportsector de gifbeker nog leeg moet drinken, voordat het kabinet tot inkeer komt. De minister wil het cabotageonderzoek afwachten. Vorig jaar zei de minister dat de verkeersveiligheid niet aantoonbaar lijdt onder de toename van Oost-Europeanen. Het was niet wetenschappelijk aantoonbaar, maar dat onderzoek werd ook alleen maar gedaan aan de hand van de eisen die aan de rijbewijzen worden gesteld. Ik roep de minister op om alsnog uit de ivoren toren te komen en meer te praten met het volk, met de mensen die deze problemen zien en ervaren. Er is meer aan de hand dan alleen een paar eisen die aan een rijbewijs worden gesteld. De praktijk is weerbarstiger.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het gevoel dat het met de cabotage niet goed gaat, wordt breed gedeeld. Welke oplossing ziet de heer De Graaf? Is

zijn oplossing om de regels die in Europees verband zijn afgesproken veel scherper en beter te maken of is de oplossing van de heer De Graaf: minder Europa en alle vrachtwagens moeten bij de grens stoppen?

De heer **De Graaf** (PVV): De metafoor die standaard van D66 komt, is dat alles hier bij de grens stopt. Nee, er stopt hier helemaal niets bij de grens. Er gaat heel veel de grens over. Als de PVV het voor het zeggen krijgt, dan blijft de grens op een gezonde manier open. Dit houdt in dat we uit de EU stappen, maar dat we wel keihard de cabotageregels in Nederland handhaven. Als we uit de EU stappen, dan gaat er geen gras groeien op de kade van Rotterdam en ook niet hier in de Spuistraat. Dat zijn allemaal onzinverhalen. Er gaat geen hek om Nederland als we uit de EU stappen. We blijven altijd handelen, want Nederlanders zijn dominees en handelaars. Ik geef er een voorbeeld bij: wat gebeurt er als er geroepen wordt dat er een heel vervelende film aankomt – wat de heer Balkenende ooit gedaan heeft – dat de handel instort – zoals Bernhard Wientjes heel vaak beloofd heeft – of dat Nederland last gaat krijgen van de PVV? Er gebeurt helemaal niets, want mensen willen centjes verdienen en mensen blijven altijd handelen. Als we uit de EU zouden stappen, dan blijven we ook handelen met het buitenland. Om op de cabotage terug te komen: de regels moeten we handhaven. Ik kom daar verderop in mijn tekst nog op terug.

De **voorzitter**: De antwoorden mogen best wat korter.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): We krijgen een heel betoog van de PVV, terwijl ik daar niet om vroeg. De conclusie is dat de PVV niet vindt dat de regels moeten worden verbeterd, maar dat alleen de slechte regels moeten worden gehandhaafd. Mijn ambitie gaat wat verder. We moeten in Europa werken aan het verbeteren van die regels. De PVV zegt dat we uit de Europese Unie stappen, maar dat we wel Europese regels handhaven. Ik vind dat een bijzondere constructie. Wat is de echte oplossing van de PVV, naast te zeggen dat we uit de Europese Unie stappen en dat daarmee al onze problemen verleden tijd zijn?

De heer **De Graaf** (PVV): Dat is niet wat ik gezegd heb. Ik had er al een heel stuk tekst over, maar dan kan ik het daar nu over hebben. Vorige week of de week ervoor kwam de Franse minister – ik hoop dat ik zijn naam goed uitspreek – Frédéric Cuvillier met een interessant voorstel. Hij wil overtredingen van de cabotageregels strafrechtelijk in plaats van bestuursrechtelijk aanpakken. Mijn antwoord aan D66 is meteen mijn vraag aan de minister: wil de minister samen met minister Opstelten deze overtredingen ook strafrechtelijk vervolgen? Vrachtwagenchauffeurs die in het buitenland een overtreding begaan, worden veel harder aangepakt. Frankrijk doet nu dit voorstel. In Frankrijk staan hele bataljons langs de snelweg om Nederlandse, Belgische en Duitse vrachtwagens te vangen en zwaar te beboeten voor kleinere overtredingen van de rij- en rusttijdenwet, ook al is de overtreding tussen Appelscha en Winschoten begaan. Er zit heel veel scheef, met de beboeting aan de ene kant en de cabotage aan de andere kant. Wij vinden het voorstel van minister Cuvillier uit Frankrijk interessant.

Dan kom ik op de rij- en rusttijden. Wij zijn teleurgesteld, omdat de minister ondanks ons verzoek niet verder wil kijken naar de hervorming van de rij- en rusttijdenverordening. Ze heeft toegezegd om zich Europees sterk te maken voor meer harmonisatie tussen de lidstaten. Dat is too little, too late. De huidige problemen met de rij- en rusttijden en de cabotage tonen één ding aan: de Europese droom is niets minder dan een luchtkasteel. De vrachtwagenchauffeurs die in het buitenland worden beboet, worden namelijk keihard aangepakt, veel harder dan hier. Sterker nog, die vrachtwagenchauffeurs en die bedrijven worden financieel

leeggezogen. Ik heb een voorbeeld daarvan al gegeven. Dat Nederlandse chauffeurs werkeloos thuiszitten, interesseert Brussel helemaal niet, maar de PVV wel. Wij blijven daarom hameren op de verruiming van de rij- en rusttijdenwet en op een harde cabotageregeling. Graag een reactie daarop.

De minister stelt in haar brief dat ze een eerste beeld heeft van de cabotageproblematiek van Nederland. Dat zou echter niet representatief zijn. Nader onderzoek is nodig. Wat is dat beeld dan? Wat zijn de eerste bevindingen? Kan de minister deze delen met de Kamer? Ik neem aan dat deze bevindingen niet al te positief zijn. Als het prima was, dan zou verder onderzoek niet nodig zijn. We wachten het antwoord af, want we wachten al een tijdje op duidelijkheid op dit punt.

Dan kom ik op de verkeersveiligheid. Dat is zeker niet het minst belangrijk, maar we beginnen met het minste onderwerp: het aantal verkeersgewonden. We betreuren dat in 2012 het aantal verkeersgewonden wederom ver boven de norm lag. Dat is de enige concrete conclusie die getrokken kan worden uit de cijfers van 2012. Een persoonlijk puntje: ik werkte eerder als fysiotherapeut met ernstig verkeersgewonden die voor hun leven getekend zijn, mentaal of lichamelijk gehandicapt. Vandaar dat ik misschien extra persoonlijke interesse heb en daarom op dit punt terugkom. Ik weet hoe groot de ellende is. Ik vraag de minister daarom om meer te doen aan de verkeersveiligheid.

Nu zitten we met een diffuus decentralisatiebeleid, het voorzichtig loslaten van de landelijke norm en vage toekomstambities. Ondertussen gaan we wel rustig door met de bezuinigingen. Dat haal ik uit de brief. Wij hebben bij de begrotingsbehandeling een amendement ingediend om 12 miljoen euro extra uit te trekken voor verkeersveiligheid en dan een stukje minder uit te geven aan klimaatbeleid. We doen namelijk veel te veel aan klimaatbeleid, terwijl we het niet kunnen beïnvloeden. Dat amendement werd gewoon met algemene stemmen weggewoven. Wij willen dat er meer geld gaat naar verkeersveiligheid. Een voorbeeld is de snelwegverlichting. Vanmorgen konden we in het AD lezen dat het uitdoen van de snelwegverlichting alleen maar meer geld kost. Daarnaast krijgen we veel mails van bijvoorbeeld oudere mensen die zich echt onveilig voelen op de weg door het uitzetten van de snelwegverlichting, helemaal als de verkeersomstandigheden iets minder gunstig zijn. Er worden geen kosten bespaard, het milieuargument is een non-argument en daarnaast voelen mensen zich onveilig. Om de tegenstanders meteen wat munitie te geven: Als we 130 km/u willen rijden op de snelweg, dan is het uitzetten van de lichten ook niet handig. Op dat punt zullen we wel botsen met andere partijen.

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

De heer **De Graaf** (PVV): Excuus. Ik ga afronden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De PVV zegt voornamelijk dat we 130 km/u moeten rijden op veel meer plekken en misschien zelfs 140 km/u, dat de 30 kilometerzones overbodig en hinderlijk zijn en dat er veel minder gecontroleerd moet worden op de snelheid. De PVV heeft namelijk een theorie dat het extra gevaarlijk is als er geflitst wordt op de snelweg, doordat mensen dan afremmen. Heeft de PVV concrete voorbeelden, naast het aandoen van de lichten, van wat we kunnen doen om de verkeersonveiligheid daadwerkelijk te verminderen? De oplossing werd eigenlijk al gegeven. Als het donker is, kun je beter wat langzamer rijden. Is de PVV dat met mij eens?

De heer **De Graaf** (PVV): Het gaat ons om het veiligheidsgevoel. Ik heb dat benoemd en ik heb een aantal concrete voorbeelden gegeven. Ik daagde GroenLinks een klein beetje uit door te zeggen dat je dan ook

geen 130 km/u kunt rijden. In de bebouwde kom en op de provinciale wegen is de verkeersonveiligheid het grootst. Op de snelweg staan al die trajectcontroles, die door dit kabinet als melkkoe worden gebruikt om allerlei andere doelen mee te financieren, zoals het klimaatbeleid. Een extra trajectcontrole, waar je iedere keer geflitst wordt met 3 km/u te hard, haalt dan niets uit, maar het levert wel veel op. We spreken over 1 miljard euro per jaar. Die controles moeten naar de bebouwde kom en de provinciale wegen, want daar is het meest onveilige verkeer. Daar heb je de combinatie van automobilisten en fietsers. Dat is een moeilijke combinatie en daar moeten we meer aan doen. Flitskasten moeten binnen de bebouwde kom staan en niet op die snelweg. Natuurlijk moet er op de snelweg worden gecontroleerd op snelheid, maar al die trajectcontroles zijn heel erg overdone. Mensen betalen zich blauw. De enige mensen die op dit moment nog werken, zitten op de weg en worden continu in hun portemonnee gepakt omdat ze hun werk doen. Daar verzetten wij ons tegen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Als ik het goed begrijp, moet je op de snelweg niet beboet worden voor een snelheidsovertreding. De PVV is voorstander van stevig beboeten als iemand op de provinciale weg harder dan 80 km/u gaat.

De heer **De Graaf** (PVV): Mevrouw van Tongeren heeft niet goed geluisterd. Ik heb net nog de zin uitgesproken: «Natuurlijk moet er op de snelweg worden gecontroleerd op snelheid, maar al die trajectcontroles zijn heel erg overdone.» De trajectcontroles leveren 1 miljard euro op voor de schatkist, zonder dat de automobilist er iets van terugziet. Het gaat naar onnodig en onzinnig klimaatbeleid, waar we geen invloed op hebben. Het gaat naar cultuursubsidies en naar de Europese Unie. Daar hebben we allemaal niets aan. Natuurlijk willen we een veilige snelweg. Een veilige snelweg is een brede snelweg, waar de automobilist zelf de marge kan bepalen en waar hij samen met andere automobilisten kan bepalen hoe hard er gereden wordt. Dat is maximaal 140 km/u wat ons betreft, maar dan hoeft je geen 140 km/u te rijden. De onveiligheid zit in de bebouwde kom en op de provinciale wegen. Het is dus prima als er af en toe snelheidscontroles zijn op de snelweg om het hardrijden in toom te houden, maar we moeten de nadruk leggen op de provinciale wegen. We hebben gevraagd om te stoppen met het uitzetten van de snelwegverlichting. Zet die verlichting gewoon weer aan! Als de minister dat niet toe wil zeggen, dan overweeg ik een motie op dat punt. We hebben van de week kunnen lezen dat het beter afstemmen van stoplichten miljoenen kan opleveren. Graag een reactie van de minister op dat bericht.

De **voorzitter**: Ik was nog vergeten te melden dat mevrouw Baay-Timmerman van 50PLUS verhinderd is voor dit debat. Ze had er graag aan deelgenomen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. We hebben een verscheidenheid aan onderwerpen op de agenda, door de actualiteit ook aangevuld met nieuwe onderwerpen. Ik begin met het belangrijkste. Wat willen wij bereiken met verkeersveiligheid? Willen wij van de nul een punt maken? Willen wij op weg naar nul doden en gewonden; hoe utopisch dat ook klinkt? Houden wij vast aan de geformuleerde doelstellingen of laten we die los, zoals nu boven de markt hangt, omdat we maar niet zien dat het aantal zwaargewonden daalt? Dat hoeven wij deze minister niet zo zeer te verwijten; dat moeten wij ook onszelf verwijten. Als wij het aantal doden en gewonden naar beneden willen brengen, dan zullen we er met zijn allen een tandje bij moeten zetten. Ik begin daarom met het opnieuw uitdagen van de minister om coûte que coûte vast te houden aan de

oorspronkelijke doelstellingen en om, als de doelstellingen al aangepast worden, het principe «maak van de nul een punt» als uitgangspunt te nemen. Het is onverteerbaar dat wij per jaar 600 à 700 gezinsdrama's hebben en er 20.000 mensen zwaargewond raken. Graag een reactie van de minister op dit punt.

Laat ik even het principe vasthouden dat we dit met zijn allen aanpakken. Ik heb het dan niet alleen over de maatschappelijke organisaties die altijd veel betrokkenheid tonen, zoals de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Veilig Verkeer Nederland, de Fietsersbond, gemeenten en noem maar op. De doelstellingen om het aantal zwaargewonden en doden fors naar beneden te brengen, zijn nu nog nationale doelstellingen. Zou het niet beter zijn om die doelstellingen in de toekomst met onze medeoverheden te vertalen naar de regio's? Kunnen we in de toekomst op provinciaal niveau afspraken maken over de gezamenlijke inzet om die doelstellingen te halen? Het is nu allemaal nog nationaal. Ik vind dat het daarmee van niemand is, behalve van deze minister. Laten we van één ambassadeur verkeersveiligheid vanuit de overheid er tientallen maken. Graag een reactie van de minister op die provinciale doorvertaling.

De heer **De Graaf** (PVV): Is de heer De Rouwe het met me eens dat de trajectcontroles veel minder kunnen? Volgens mij heb ik hem daar deze week op tv al iets over horen zeggen. Gaat hij er met de PVV in mee dat voor de verkeersveiligheid de flitscontroles veel meer binnen de bebouwde kom en op die provinciale wegen zouden moeten plaatsvinden?

De heer **De Rouwe** (CDA): Het CDA is voorstander van het radicaal omgooien van het boetestelsel. Het CDA doet het kabinet daar ook een voorstel voor. Het huidige boetestelsel is gericht op een groep mensen die een kleine overtreding begaat en dan een heel grote boete krijgt. Het stelsel is er ook op gericht dat mensen die keer op keer de fout in gaan en tien tot twintig verkeersboetes per jaar krijgen, niet anders aangepakt worden. Mijn fractie stelt daarom voor toe te gaan naar een boetestelsel waarbij mensen een waarschuwing krijgen als zij een kleine overtreding begaan, bijvoorbeeld op de snelweg. Dit veroorzaakt veel irritatie en de PVV heeft hier terecht vaker een punt van gemaakt. Als mensen een derde of vierde keer een overtreding maken, dan moet precies het tegenovergestelde gebeuren. Daar moeten we een zwaardere boete voor invoeren. Wij gaan op dit moment onrechtvaardig en ondoelmatig om met de verkeersboetes. Juist nu dit kabinet een record haalt met het aantal boetes, voor meer dan 1 miljard euro per jaar inmiddels, neemt ook het draagvlak in de samenleving hiervoor af. Dat zeggen niet alleen automobilisten; dat zeggen ook de handhavers zelf, zoals politieagenten. Graag een reactie van de minister. Wij zullen met voorstellen op dit punt komen.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik word vrolijk van dit antwoord en ik zie de voorstellen met graagte tegemoet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan hoef ik dit punt niet meer te maken bij mijn inbreng. Dat scheelt weer. Sinds een half jaar is er een nieuwe norm voor veiligheid van kindertitjes. Een aantal mensen met verstand van zaken heeft bepleit dat we onze kinderen verkeerd vervoeren. Wij vervoeren ze te kort achterstevoren op de weg. Als zich een botsing voordoet, dan zitten heel veel van onze kinderen in de verkeerde richting, namelijk met de rijrichting mee. Bij een quickscan bij mij thuis merkte mijn vrouw en ik dat wij onze kinderen heel vaak in de verkeerde richting vervoeren. Je zou kinderen eigenlijk moeten omdraaien, want als er een botsing is, dan voorkomt dat heel veel letsel. Ik merk heel veel onbekendheid bij ouders ten aanzien van die nieuwe

Europese norm. Is het een idee om dit punt onder de aandacht te brengen in een publiekscampagne? Kunnen we met organisaties, misschien met fabrikanten, veiligheidsorganisaties of verkopers van die zitjes, een publiekscampagne op gang brengen om onze kinderen langer achterstevoren te vervoeren, omdat het echt heel veel leed voorkomt?

Ik sluit mij aan bij het punt van de snelwegverlichting. Ik wil graag een reactie op het AD-artikel van vandaag. Oorspronkelijk zou er een paar ton mee bezuinigd worden, maar dit artikel stelt dat het echt heel veel geld kost. In de samenleving is heel veel kritiek op het uitzetten van het licht. Aanvankelijk had ik het gevoel dat het wel mee zou vallen; dat het wel te doen was. Ik merk echter dat het irritatie blijft opleveren bij heel veel mensen. Ik vrees ook wel voor de verkeersveiligheid. Na het bericht dat het geld helemaal niet op tafel komt, vraag ik het kabinet om te komen tot een heroverweging. Zet het licht weer aan!

Ik erger me een beetje aan de lakse Amsterdamse houding ten aanzien van snorscooters. Ik zag ook in een recent AO dat de minister wat zwabberde ten aanzien van het scooterbeleid. Zij wil overleg plegen met Amsterdam. Amsterdam schreeuwt moord en brand over scooteroverlast, maar doet zelf ondertussen helemaal niets. De heer Van der Laan was in Buitenhof om zich te beklagen over Den Haag. Mijn fractie in Amsterdam vraagt al tijden wat de werktijden van de heer Eberhard van der Laan zijn en wat hij heeft gedaan met het aantal boetes dat uitgedeeld wordt, met het aantal keren dat gehandhaafd wordt en met het aantal scooters dat in beslag is genomen. Het moet niet gekker worden. We hebben de regels al ontzettend aangescherpt. Vanaf 15 km/u te hard kan de politie al een snorscooter in beslag nemen. Bij het niet-hebben van een geldig kentekenbewijs, kan een snorscooter ook in beslag genomen worden. Waarom pakt de heer Van der Laan niet een keer door en handhaaft hij gewoon, in plaats van dat hij naar Den Haag kijkt en roept dat er meer helmen en meer regels moeten komen? Ik roep de minister op om die boodschap over te brengen, want die doet recht aan de problemen die mensen in Amsterdam ervaren. Ik wil echt graag een wat fellere, duidelijkere en ook eerlijkere reactie van de minister, in plaats van te zeggen dat we gaan overleggen en blabla. Ze moeten daar aanpakken, in plaats van praten en theedrinken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het is goed dat het CDA-lid in de gemeenteraad van Amsterdam vragen stelt aan Van der Laan, maar de heer de Rouwe geeft hier een totaal foute voorstelling van zaken. De grote steden, waaronder Amsterdam, kennen in mijn optiek een reële problematiek en ik ben verbaasd dat het CDA dat niet erkent.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vind dat ...

De **voorzitter**: Mevrouw van Tongeren stelt eerst een vraag en dan geeft u antwoord.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Waarom erkent het CDA deze reële problematiek in steden niet? Waarom erkent het CDA niet dat het bijna onmogelijk is om scooters op een rollerbank te krijgen omdat onmiddellijk per mobiele telefoon gewaarschuwd wordt waar deze controle staat? Het is een reële problematiek, want er worden ook nogal wat kinderen en mensen die op leeftijd zijn omvergereden. Waarom steunt de heer De Rouwe de steden absoluut niet bij het zoeken naar een reële oplossing om fietsverkeer, snorfietzers, scooters en bakfietsen in de grote stad veilig over de weg te krijgen? Het verbaast mij.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vind dit echt aanmatigend en insinuerend! Juist ik neem die problematiek serieus. GroenLinks bepleit alleen een helm, maar ik heb nog niet het causale verband gezien tussen het dragen

van een helm en het niet-aanrijden van een kind. Ik heb wel het causale verband gezien tussen het aantal ongelukken en het afnemen van scooters, het beboeten en handhaven om vervolgens die etterbakken eruit te halen en aan te pakken. GroenLinks bepleit hier de helmplicht en zegt dat je scooterrijders misschien een ander plaatsje op de weg moet geven, maar de overlast blijft. Als er niet gehandhaafd wordt, dan zorg je juist dat dit probleem in stand blijft. Mijn oproep is: Amsterdam, ga aan de slag! Maak gebruik van de bestaande regels en verschuif je niet wanneer het CDA in Amsterdam aan Eberhard van der Laan vraagt hoeveel hij zelf heeft gedaan en wat eigenlijk die cijfers zijn. Eberhard van der Laan roept dat hij die cijfers niet geeft en vervolgens meldt hij een week later in Buitenhof dat hij meer regels wil. Dan zeg ik: kijk eens welke regels je hebt en ga gewoon aan het werk. Dat is een aanpak die echt effect heeft.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het is mij volstrekt duidelijk dat de verkiezingstijd ruim en breed begonnen is. Ik stel voor dat mijn collega van het CDA eens een dagje meeloopt met de handhavers in Amsterdam om te kijken wat zij doen. Hij kan dan zien hoe onmogelijk het is om de scooteroverlast op sommige plekken met de bestaande regels in goede banen te leiden. Ik vind het merkwaardig dat het CDA ertegen is dat deze minister overlegt met grote steden die een reële problematiek ervaren en dat het CDA eigenlijk bij voorbaat wil horen dat de minister niet bereid is om met grote steden te overleggen. Dat kan toch niet het standpunt zijn van het CDA?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zou het niet beter kunnen verwoorden. Hou op met overleggen en begin met aanpakken. Dat is mijn pleidooi.

De **voorzitter**: De heer de Rouwe vervolgt zijn betoog en rond zo af. Hij heeft nog een halve minuut.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb de regio's genoemd. Op de provinciale wegen N57 en N59 gebeuren veel ongelukken. De provincie heeft geld uitgetrokken om dat aan te pakken. Wil de minister dat met de provincie samen doen?

Voor de A35 Azelo is Tubantia een heel mooie publiekactie gestart: een groot meldpunt over links invoegen daar. Links invoegen is buitengewoon gevaarlijk en zorgt voor heel veel verwarring. Kent de minister dit meldpunt? Wil zij met de regio om de tafel gaan zitten om tot een oplossing te komen?

Ik heb nog punten over onder meer rijtscholen, maar die behandel ik in de tweede termijn.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Het is soms bijna letterlijk racen hier, want ik heb zes punten. Ik heb dus maximaal één minuut per punt. Ik begin met de slachtoffercijfers. Andere collega's zeiden er ook al wat over en anderen zullen nog volgen. Elk slachtoffer is er één te veel. Mijn voornaamste oproep aan de minister is om de ambities die we met elkaar hebben geformuleerd over het terugdringen van dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden, vast te houden en niet los te laten. Dat doet de minister ook, maar ik roep haar op om dat ook te blijven doen. Ik merk hernieuwde energie bij de verschillende veiligheidspartners om hier naar te kijken en met oplossingen te komen. Laten wij politiek uitstralen dat dat onze gezamenlijke ambitie is.

Dan kom ik op de scooteroverlast. Snorscooters zijn natuurlijk een leuk vervoersmiddel, maar ze rijden helaas vaak op het fietspad en 75% van de scooters is opgevoerd en houdt zich dus niet aan de snelheid. Dat maakt het soms een bijna dodelijke combinatie. Wij pleiten voor een harder lik-op-stukbeleid. Minister Opstelten heeft een aantal maatregelen aangekondigd, maar volgens ons kan er nog een tandje bij. Daarom

bepreiten wij niet alleen de inbeslagname van het kentekenbewijs, zoals nu al gebeurt, maar ook het daadwerkelijk in beslag laten nemen van de scooter. De heer Jansen heeft in het verleden al eens gepleit voor het inzetten van een takelwagen. Je moet iedere scooter die je flitst of die te hard gaat op de rollerbank, inladen en wegwezen. Dat laat je dan uitzenden. Ik denk dat dat effectiever is en meer pijn doet in de portemonnee, dan alleen maar je kentekenbewijs na drie overtredingen ingevorderd krijgen. Dat biedt onvoldoende soelaas.

We vinden sowieso dat er meer gehandhaafd moet worden. De politie heeft afgelopen jaar laten zien juist minder te handhaven. Dit betreft echter zeer gevaarlijk rijgedrag. Vorige week was in Brabant alleen al een dodelijk ongeval en moest een aantal gewonden naar het ziekenhuis. De monitor laat zien dat het aantal slachtoffers onder de scooterrijders zelf omhoog gaat. Daarom moeten we hier nog meer aan doen.

Het is ons opgevallen dat er best veel sites zijn waarop gewoon reclame wordt gemaakt om je snorscooter, bromfiets, etc., op te laten voeren. De mooiste titel vond ik «opvoeren.nl.» Zo ver wij weten is opvoeren illegaal. Dat lijkt dus ook te gelden voor de bedrijven die zich daarvoor aanbieden. Kunnen we actie ondernemen om dit soort aanbieders van illegale activiteiten een halt toe te roepen?

De heer **Smaling** (SP): Er is een handhavingskwestie aan de orde. Met zo'n onderwerp als dit komt dat natuurlijk terug. We zitten echter aan tegen de maximale capaciteit voor handhaving. Als je moet kiezen tussen strenger handhaven of gewoon die dingen van de weg halen, dus verbieden, wat kiest de PvdA dan?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik kan heel flauw zeggen dat je dan ook moet handhaven. Ik wil de snorscooter als vervoersmiddel niet per se verbieden. Heel veel mensen maken daar op een prettige manier gebruik van. Zeker als we straks de transitie maken naar elektrische scooters, kan de scooter een verstandig alternatief zijn om files te vermijden. Het wordt nu echter te gemakkelijk gemaakt om ze op te voeren. We moeten dus aan de voorkant wat doen. Aan de achterkant moet er voldoende lik-op-stukbeleid zijn om dat opvoeren vervolgens ook tegen te gaan. Ik wil scooters niet verbieden.

De heer **Smaling** (SP): Ik vraag het puur omdat ik bang ben dat we aanlopen tegen een echt capaciteitsprobleem. Als de minister straks moet toezeggen dat ze er hard aan gaat werken om de zaken te handhaven, dan kan dat op een gegeven moment toch niet reëel zijn. Soms moet je keuzes maken als: dit is zo'n dissonant op de weg, daar moeten we radicaal van af en weer naar fatsoenlijk vervoer.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik heb de argumenten aangedragen waarom een elektrische snorscooter een heel interessant vervoersmiddel kan zijn. Handhaving kunnen we makkelijker maken. Als je niet op drie overtredingen hoeft te wachten, ook wat harder doorpakt en bijvoorbeeld mobiele flitsteams inzet, onder andere in die woonwijken waar de PVV voor pleit, kan het handhaven makkelijker zijn.

Er is een benchmark van de rijkschoolbranche gemaakt. Het opvallendste en belangrijkste leerpunt is dat er meer aandacht moet komen voor gevaarherkenning, zowel bij examens, praktijklessen als bij het theorie-examen. Daar zijn wij een voorstander van. Overigens, willen we dat in de praktijk doen, dan vraagt dat ook wat van de kwaliteit van de rij scholen die dat doen. Ik heb al eerder gezegd dat er nu in rij schoolhoudersland te veel cowboys rondrijden met onvoldoende kwaliteit. Ik pleit nog steeds voor een keurmerk. Er zijn een paar eerste stappen gezet, onder andere met een website waar cursisten kunnen zien waar kwaliteit zit. Dat verdient een groot compliment. We zijn echter nog niet helemaal klaar.

Met de benchmark is niet gekeken naar de kwaliteit van de rijsscholen an sich. Er is ook niet gekeken of bijvoorbeeld een andere manier van opleiden van die mensen, een cursus rijsschoolmanagement, de inhoud van hun verplichte bijscholing verandert. Ik krijg nog steeds klachten over opgeleide rijinstructeurs die hun rijbewijs nog niet eens hebben. Wat is de stand van zaken? Zijn dit broodjeaapverhalen of is dit nog steeds een serieus probleem?
Hoe zit ik in mijn tijd?

De **voorzitter**: U hebt nog ruim één minuut.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik heb twee vragen over de Publieksrapportage Rijkswegennet. De Coentunnel blijft een serieus probleem. De nieuwe Coentunnel levert nauwelijks tijdswinst op en er zijn nu veel ongelukken. Graag een reactie van de minister.

Bij de begroting hebben we gevraagd om binnen een half jaar te komen tot een duidelijke verbetering van de duidelijkheid van de borden in Nederland. Hoe staat het er inmiddels mee? Ik besef dat een half jaar kort is.

Mijn laatste punt betreft het licht op de snelwegen. Wij waren een voorstander van de besparingen, ook voor het milieu. Wat zijn de kosten van het uitzetten van het licht, nu en in de toekomst? Hoe verhoudt zich dat tot de voordelen van een investering in bijvoorbeeld ledverlichting, waarmee je twee vliegen in één klap slaat? Dan heb je wel het licht aan en ook een duurzaam systeem.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mag ik uit dit voorzichtige, hoopvolle signaal concluderen dat de PvdA twijfelt aan de genomen maatregelen? Is de PvdA bereid om het aanzetten van het licht te heroverwegen?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Nee. Ik ben wel bereid om te bekijken of we door moeten stomen naar meer ledverlichting, waarmee we dat probleem ook ondervangen. Als we teruggaan naar het oude systeem en het licht weer aanzetten, dan lossen we het probleem ook niet op. Dan hebben we twee keer verlies. Of de kosten zijn dusdanig dat we het nu even accepteren zoals het is en dan rollen we de ledverlichting langzaam uit of we doen het op de andere manier en dan schakelen we door naar ledverlichting.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dit is een economisch verhaal. Het betreft alleen maar de kosten.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Nee, het gaat ook over het milieu.

De heer **De Rouwe** (CDA): En het milieu. Ik wil echter de mens op de snelweg centraal stellen. Ik heb ook gezegd dat ik aanvankelijk dacht dat het wel meeviel, maar mensen ervaren overlast van donkere snelwegen. Kunnen we de PvdA in het kamp scharen van al die mensen die echt zorgen hebben over niet goed verlichte snelwegen? Als het dan ledverlichting is, kan het licht dan weer aan?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik heb een aantal vragen gesteld. Ik moet de antwoorden daarop eerst weten, voordat ik antwoord kan geven. Overigens ervaar ik die last zelf niet zozeer als ik 's avonds over de weg rijd, maar ik snap dat wel. Er waren twee redenen om de verlichting uit te zetten: milieu en besparing. We moeten nu bekijken of we het verstandig doen of dat een doorstoot naar ledverlichting een beter alternatief is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Je hoeft tegenwoordig steeds minder te doen wanneer je in de auto zit. Je zit niet meer constant met je

voet op het gaspedaal, je afvragend of je nu bij deze of de volgende afslag eraf moet, met een deuk in je bumper omdat je het paaltje bij het inparkeren wellicht over het hoofd zag. Met de cruisecontrol, de tomtom en het automatisch inparkeersysteem, laat je nu de auto het werk doen. Deze ontwikkelingen zijn nog niet ten einde. Met connected, zelfsturende auto's, eCall en slimme wegtechnieken als lane departure en toeritdo-sering, wordt autorijden steeds gemakkelijker. Mooi, maar laten we dan wel zorgen dat we de kaders daarvoor op orde hebben, ook voor de ontwikkelingen die we al zien aankomen. Wie is er bijvoorbeeld juridisch aansprakelijk als een zelfsturende auto toch een ongeluk veroorzaakt? Hoe zorgen we dat een automobilist scherp blijft als de auto al het werk voor hem doet? Van wie zijn de data die vrijkomen in al die slimme systemen? Heb je daar als automobilist zelf zeggenschap over? Welke eisen stellen we, ook in Europees verband, aan deze technologieën zonder dat we innovaties dichtregelen? Krijgen we een speciaal rijbewijs voor zelfsturende auto's? Heb je überhaupt in de toekomst nog een rijbewijs nodig? Of krijgt dan niet de bestuurder, maar de auto het rijbewijs? Deze vraagstukken spelen misschien niet nu, maar wel in de toekomst. Het lijkt ons belangrijk om daarop voorbereid te zijn. Wil de minister een toekomstverkenning uitvoeren om deze consequenties in kaart te brengen en na te denken over de kaders die we daarbij nodig hebben? Kan de minister dat toezeggen?

Het aantal verkeersgewonden neemt af, jubelt de minister. Dat is natuurlijk mooi. Het is echter nog niet de tijd om te juichen, want de foutmarges bij de cijfers zijn groot en het streefcijfer hebben we natuurlijk nog lang niet gehaald. De minister heeft wel vier maatregelen laten doorrekenen door de SWOV om te kijken of het streefcijfer binnen bereik kan worden gebracht. De SWOV is wel heel zwart-wit. Men zegt dat die cijfers haalbaar zijn als niemand alcohol drinkt, niemand te snel rijdt en iedereen een helm draagt. Dat is natuurlijk niet haalbaar. Dat snapt iedereen. Om het dan maar compleet af te serveren is ook wel erg makkelijk. Kan de minister kijken wat met draagvlak en beschikbare middelen dan wel haalbaar is en waar we dan op uitkomen? Kunnen we misschien nog wat met infrastructurele aanpassingen doen? Een aantal collega's heeft ook al de problematiek op de provinciale wegen genoemd. Daar vallen nog veel slachtoffers. Wellicht dat met een andere infrastructuur nog betere cijfers te halen zijn.

Dan kom ik op de rijlessen. Al zijn we een van de meest veilige landen ter wereld, het is altijd goed om te leren van landen om ons heen die dingen nog beter doen, zoals Denemarken. Met aandacht voor hogere-ordevaardigheden als gevarenherkenning scoren ze beter in de benchmarks. Kan de minister de uitkomsten van het SWOV-rapport over deze benchmark meenemen wanneer zij de Wet rijonderricht motorrijtuigen evalueert?

D66 is blij met het heroverwegen van de keuringen voor mensen met onder andere ADHD en autistische beperkingen. Soms is een herkeuring gewoon nodig, maar het kan natuurlijk nooit zo zijn dat een financiële prikkel bij de keurende arts bijdraagt aan het totaal aantal herkeuringen. Evalueert de minister de werking van dit systeem en het aantal opgelegde herkeuringen?

Dan heb ik een kort puntje over drugs in het verkeer. De inbreng is vorig jaar geleverd, maar het duurt al een paar maanden voordat we antwoord krijgen. We hebben het er ook in de procedurevergadering al even kort met elkaar over gehad. Het is echt van belang dat we ook op dat punt snel antwoorden krijgen. Misschien kan deze minister er ook aan bijdragen dat de antwoorden snel onze kant op komen.

Een half jaar geleden hebben we tijdens het mondelinge vragenuur vragen gesteld over de onveilige situatie bij de Tweede Coentunnel. De minister gaf toen aan dat ze een aantal veiligheidsmaatregelen in werking

had gezet, waarvan ze ook snel effect verwachtte. Hoe staat het daar nu met de veiligheid?

Dan kom ik op veilig fietsen. Fietsen is goedkoop, gezond en duurzaam. We hebben de eerste monitor van de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid ontvangen, waaruit blijkt dat het nog wat vroeg is om echt over resultaten te spreken. Ik ga ervan uit dat de minister nog met een uitgebreide reactie komt. Kan ze in haar reactie ingaan op de bevindingen van de beleidsimpuls en de opmerkingen die worden gemaakt over de tekortkomingen van de beschikbare informatie? Laten we zorgen dat we de zaken daar wel goed op orde krijgen. Zijn de 23 maatregelen voldoende dekkend voor de problematiek of zijn aanvullende maatregelen nodig? Op fietsroutes richting scholen bevindt zich bijvoorbeeld een heel kwetsbare groep. We hebben al eerder vastgesteld dat ouders kinderen steeds later zelfstandig laten fietsen en dat de kwetsbaarheid van die groep daardoor stijgt. Een aantal collega's heeft al gerefereerd aan de snorfiets. Uit cijfers blijkt dat 95% van de snorfietsen in de grote steden opgevoerd is. Dat is echt een zorgwekkend cijfer. De minister zegt dat een helmplicht niet kan en juridisch lastig te regelen is. Zoals ik het heb gelezen, kan de minister bij een ministeriële regeling steden wel de ruimte geven om zelfstandig te bepalen of deze aanvullende maatregel nuttig is. Graag een bevestiging van dat punt. Mijn fractie is er een groot voorstander van dat die steden een zo rijk mogelijk gevulde gereedschapskist krijgen om de problematiek in hun stad goed aan te pakken. Die problematiek is in elke stad anders. Op het punt van de snelheid op de snelwegen en de verlichting, sluit ik me graag aan bij de opmerkingen van de Partij van de Arbeid. Het is goed om daar met elkaar op een goede manier naar te kijken. We hadden het ook over duurzame ledverlichting in tunnels. De minister zal een functionele eis stellen. Hoe hoog is die functionele eis? Hoeveel besparing levert dat op ten opzichte van de gewone verlichting? Hoe zorgen we ervoor dat we die eis ook dynamisch houden, zodat we de eisen blijven aanscherpen wanneer er nieuwe technologieën ontstaan? De minister weet dat de wisselende snelheden voor mijn fractie een bron van frustratie zijn, omdat dat ook voor automobilisten zo is. De minister zegt dat ze eraan werkt, maar het duurt wel lang. We kregen laatst een kaartje met daarop de plaatsen waar 130 km/u kan worden gereden. Ik zou graag een overzichtskaart hebben, waarbij al die snelheden ingekleurd zijn, zodat het inzichtelijk is hoe die stapeling van snelheden zich voordoet op sommige stukken weg. Ik bewaar mijn laatste punten voor mijn tweede termijn.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik begin met de verkeersveiligheid. Als je nu een activiteit zou introduceren in Nederland die goed is voor de economie en waar mensen ook plezier aan kunnen beleven, maar die 600 à 700 doden en 20.000 zwaargewonden per jaar oplevert en ook nog effecten heeft op omwonenden, dan zou geen enkele politieke partij dat steunen. Als we nog eens kijken hoe we ons vervoer ingericht hebben, dan is het toch vrij bizar dat we in deze moderne tijd die mate van schade, doden en effecten op de volksgezondheid accepteren. GroenLinks is er enorm voor om er zoveel mogelijk voor te zorgen dat je die cijfers continu naar beneden toe kunt bijstellen. We vinden het dan ook jammer dat uit de stukken van de minister blijkt, dat als we de doelstelling niet halen, we dan de doelstelling wat veranderen, in plaats van dat we op meer plekken meer openbaar vervoer inzetten. We moeten ook die hoge snelheden weer eens herzien. Ik ben het ook eens met het pleidooi van de PVV om op provinciale wegen en binnen de bebouwde kom veel strakker te controleren op snelheden. We moeten er ook vaker over nadenken of we van 50 km/u naar 30 km/u moeten. Ik had al even een interruptiedebatje over het scooterbeleid. Ik sluit me aan bij de argumenten die mijn beide voorgangers hier helder over het voetlicht gebracht hebben ten aanzien van de vraag waarom er iets moet

gebeuren met scooters. Ik breng in herinnering dat we in 1999 een soortgelijke discussie hebben gehad in de Kamer. Toen ging de discussie over de brommer, die misschien in de bebouwde kom van het fietspad af en de rijbaan op moest. De cijfers waren toen ongelooflijk positief. Zowel voor de brommerrijder zelf als voor de fietsers ging het aantal ongelukken enorm naar beneden. Die brommers gingen op de rijbaan voorzichtiger rijden en op het fietspad werd het ook veiliger. Ik verwacht dat wij langzamerhand met de scooters ook die kant opgaan. Misschien zonder de heer De Rouwe, maar wel met steun van de twee Amsterdamse CDA'ers, want de raad in Amsterdam heeft unaniem ingestemd met de GroenLinks-nota Dus niet brommen, het nieuwe scooterbeleid voor Amsterdam. Wellicht kan de heer De Rouwe zijn licht opdoen bij zijn collega's in de grote steden. Zij vinden deze problematiek wel ernstig en serieus en ze willen daar oplossingen voor. Is er een mogelijkheid om het Reglement verkeersregels en verkeerstekens aan te passen, zodat steden een bordje kunnen ophangen bij die fietspaden waar dat kan met: verplicht fietspad, snorfiets niet toegestaan? We weten dat de minister in gesprek gaat met de grote steden en daar zijn we blij om. Wanneer horen we daar wat van? Wanneer worden we daarover geïnformeerd? We zijn erg benieuwd of dat inderdaad meer veiligheid voor de grote steden oplevert.

Dan kom ik op de maximale snelheden op de ringweg, waar ook mijn collega Van Veldhoven aan refereerde. Er lopen nogal wat rechtszaken. Heeft de minister al besloten hoe vaak zij in hoger beroep gaat en op wat voor moment zij accepteert dat 80 km/u op de ring op een aantal plekken veel betere effecten geeft op de volksgezondheid en dat 100 km/u rijden op de doorstroming geen effect heeft? Wanneer erkent zij dus gewoon dat zij die maatregel op een aantal plekken terug moet draaien?

Dan een heel ander punt: de milieueisen in de apk's. Er is een Europese richtlijn om voertuigen technisch te controleren: de apk. De lidstaten krijgen drie jaar om die richtlijn te implementeren. Onze minister is blij met het resultaat, omdat het Nederlandse systeem intact blijft. Kan in de apk meegenomen worden dat brom- en snorfietsen niet opgevoerd mogen worden en dat er bij de apk gekeken wordt of kleine onderdelen of de roetfilter verwijderd zijn waardoor de uitstoot van schadelijke stoffen hoger wordt? Graag een reactie van de minister.

Ik sluit mij aan bij de punten over de ledverlichting. Heel goed dat we steeds meer ledverlichting toepassen. Ik heb dezelfde vraag als collega Van Veldhoven.

Elektrisch rijden is een oplossing voor zowel geluid als uitstoot. Er zijn meerdere initiatieven, maar kent de minister Binnenstadservice waarbij je een milieuvriendelijke transportservice hebt? Ik zie de minister knikken. Vrachtauto's blijven dan buiten de binnenstad en er wordt kleiner en op maat vervoerd. Dat is zowel stiller als schoner. Die grote vrachtauto's gaan de binnensteden niet in en dat maakt het veiliger voor fietsers en voetgangers. Is de minister bereid om dat meer te promoten? In een aantal steden gebeurt het al, maar wat GroenLinks betreft zou dat uitgebreid mogen worden naar veel meer steden.

Dan kom ik op de rij scholen en de rijexamens. Hoe zit het met het bevorderen van Het Nieuwe Rijden? Als iedereen in Nederland dat toe zou passen, dan zou dat enorm veel schelen, zowel in de verkeersongelukken als in uitstoot.

Ik zie dat ik aan mijn laatste zin toe ben. Hoe staat het met de autopool van de ministers? Zitten daar al meer elektrische auto's in dan de vorige keer dat ik deze zelfde vraag stelde? Ik zie de minister zuchten, maar het is iets waar de fractie van GroenLinks steeds weer aandacht voor zal vragen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. In de stukken voor dit AO lezen we dat heel veel zaken tussentijds geëvalueerd zijn. De minister geeft in haar reacties aan niet voldoende feiten te hebben om daadwerkelijk uitspraken

te kunnen doen over het ingezette beleid en dan met name op het punt van verkeersveiligheid. Een aantal collega's heeft dat al aangehaald, met betrekking tot de streefcijfers van het maximaal aantal gewonden en doden in het verkeer. We kunnen dan ook geen uitspraak doen over de vraag welke maatregelen noodzakelijk zijn. Mijn collega van D66 gaf al aan dat de vier genoemde maatregelen heel rigoureuus en niet-haalbaar zijn. Wat kan er wel? Kan de minister met de lagere overheden kijken wat daar mogelijk is? Bij de begrotingsbehandeling is daar al aandacht voor gevraagd. Het voorbeeld van de classificatie van de provinciale wegen is al genoemd. Gemeenten kunnen echter ook heel simpel in hun inkoopbeleid opnemen dat bij de inrichting van de ruimte de verkeersveiligheidseis standaard opgenomen moet worden in het bestek. Dat zijn simpele maatregelen, die op korte termijn kunnen, die geen extra geld kosten, maar waar je wel direct resultaat kunt behalen. Kan de minister, bij de gesprekken over de verdere aanpak voor het terugdringen van het aantal gewonden en verkeersdoden, aandacht hebben voor wat er op korte termijn kan worden gerealiseerd? Daarnaast wachten wij het onderzoek af van de SWOV naar wat er daadwerkelijk kan worden gedaan. Wij vragen ook aandacht voor de registratie. De minister geeft in haar brief aan dat zij de SWOV en Rijkswaterstaat heeft gevraagd om te kijken of dat nog beter op orde kan worden gebracht. Wanneer kunnen we de resultaten daarvan verwachten?

Ten aanzien van de verkeersveiligheid en het verkeer op de weg, hebben een aantal Kamerleden het probleem van de scooters benoemd. De gemeente Amsterdam vraagt daar met name aandacht voor. Wij wachten af welke lijn de minister kiest. Wij wachten ook het gesprek af dat de minister aangaat met de gemeente Amsterdam. Ik ben blij met de steun van verschillende partijen die ze hebben aangesproken over de aanpak van scooteroverlast. De SP en de VVD hebben in 2011 een motie ingediend waarin staat: als je te hard rijdt of je scooter is opgevoerd, dan nemen we de scooter in beslag en gaat deze door de shredder. Dan heb je namelijk de meest rigoureuze maatregel. Gelukkig is die motie ook aangenomen door de Kamer; helaas met een tegenstem van het CDA. De vraag was toen wat het plan van aanpak was. Onze vraag is nog steeds of deze maatregel mogelijk is. Volgens ons is dat de zwaarste maatregel die je kunt treffen, met een heel duidelijke signaalfunctie. We zeggen daarmee dat we dit gedrag niet accepteren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dit valt in de categorie uitlokking. De VVD geeft het zelf al aan, maar durft het eigenlijk niet zo te zeggen: je kunt 1.001 symboolmoties voorstellen die niet uitvoerbaar zijn. De VVD trapt precies in de val van de PvdA, namelijk heel veel blabla en overleggen en nieuwe regels uit Den Haag vragen, maar volstrekt niet aanpakken. Waarom zegt de VVD niet tegen haar eigen wethouder in Amsterdam, die alleen maar zeurt om meer regels: ga nou een keer aan het werk, ga nu handhaven, ga nou eens een keer controleren en neem de scooters in beslag! Het kan al. Waarom gebeurt het niet? Sluit u niet aan bij de coalitie van de lankmoedigen, maar ga aan de slag.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik hoor in mijn rechteroor dat het nu niet kan. Een aantal maatregelen ten aanzien van de inbeslagname van kentekenbewijzen gaat 1 juni in. Wat ons betreft gaan we nog verder. Wij ondersteunen de oproep van de heer De Rouwe om het aan te pakken. Het gesprek met de wethouder van Amsterdam zullen wij absoluut aangaan in deze. Wat ons betreft is dit ook de aanpak. Wij roepen de heer De Rouwe op om dit niet alleen uit te spreken, maar dit ook te laten zien in zijn stemgedrag door het steunen van moties. Dat heeft hij namelijk in het verleden niet gedaan. Wij zijn blij dat hij nu de motie wel steunt. We roepen de minister op om te kijken wat ze samen met haar collega van Veiligheid en Justitie kan met deze maatregel.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vind het interessant om te horen dat je allerlei symboolmoties moet indienen die vervolgens niet uitvoerbaar zijn. Die motie wordt vervolgens aangenomen en wordt vervolgens niet uitgevoerd door de VVD-minister. Mevrouw Visser verwijt het CDA dan dat we niet meededen. Het is van tweeën één. Of de VVD meent het serieus en accepteert niet dat nota bene de VVD-minister de motie naast zich neerlegt, of de VVD erkent gewoon dat het voor de bühne was en stopt met praten en met het indienen van moties en begint met handhaven. Moet deze minister de motie uitvoeren of moet ze naar huis?

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik moet wel erg lachen om de interpretatie van de heer De Rouwe. Wat betreft symboolpolitiek: de heer De Rouwe begon er zelf over dat je nul als streefcijfer op moet nemen. «Maak van de nul een punt» klinkt hartstikke mooi, maar de heer De Rouwe gaf zelf al aan dat dat niet haalbaar is. Hij moet ons geen dingen verwijten die hij zelf ook inbrengt op andere dossiers. Er zijn maatregelen genomen. Die waren te lezen in het kader van het AO van 13 februari over geldboetes en het inbeslag nemen van het kentekenbewijs vanuit de minister van Veiligheid en Justitie. Wat ons betreft gaan we nog een stap verder. Ik heb daarom gevraagd wat er nog verder kan wat betreft de daadwerkelijke inbeslagname van de scooter en het door de shredder halen van de scooter. Ik ben blij dat de heer De Rouwe daar zijn steun ook voor heeft uitgesproken.

We hebben ook aandacht gevraagd voor de Europese regelgeving en daar zullen we aandacht voor blijven vragen. De apk is een mooi voorbeeld van het boeken van een resultaat dat in het belang van Nederland is. De heer De Graaf stipte al de rij- en rusttijden aan. Wat ons betreft praten we bij het AO Transportraad verder over harmonisatie van Europese regelgeving in deze. Om aan de rij- en rusttijden te kunnen voldoen, moeten er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Daar is extra geld voor uitgetrokken. Wat is de stand van zaken? Het is een belangrijk element om überhaupt de naleving van de rij- en rusttijdenverordening te kunnen vormgeven.

Sinds 1 januari mag de RDW het kentekenbewijs op creditcardformaat uitgeven. Het blijkt dat de RDW dit zelf vervaardigt. Is geïnventariseerd of een marktpartij dit op zich kan nemen? Waarom is dit nu niet het geval? Hoe is dit proces verlopen?

Ik heb nog een punt naar aanleiding van de aanbeveling in het rapport Vrachtwagenongevallen op snelwegen. Vorig jaar hebben we in een debat over de wijziging van de Wet personenvervoer aandacht gevraagd voor de functie van de vervoersmanager. We hebben toen ook aangegeven dat er geen kerstboom met allerlei ballen moet worden opgetuigd. Wij lezen in de beantwoording van de minister dat zij bereid is om ook voor de vervoersmanager naar verplichte nascholing te gaan. Hoe verhoudt dat zich tot de eerdere uitspraak dat er geen extra regels bovenop de Europese regelgeving moeten komen? Wat betekent dit?

Wij hebben begrepen dat de prijzen van de cursussen voor de verplichte nascholing van chauffeurs in Nederland hoger zijn dan in andere Europese landen. Wat is de verklaring hiervoor? Het kan een kwestie van marktwerking zijn en het zal niemand verbazen dat wij daar altijd voor zijn. Het kan echter ook zijn dat de kwaliteitseisen hier veel hoger liggen dan in andere Europese landen en dat daarom ook de prijzen hoger liggen. Graag een reactie van de minister.

Mijn andere punten komen in de tweede termijn.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik heb de VVD helemaal niet gehoord over de snelwegverlichting. Een VVD-minister heeft de snelwegverlichting uitgedaan en een VVD-minister heeft de snelwegverlichting weer een beetje aangezet in de avonduren. Nu blijkt echter dat veel mensen onveiligheid ervaren. Ik heb daar uitgebreid over gesproken en ik ben daar

duidelijk in geweest. Het is ook duurder om het op deze manier te doen. Ik hoor daar geen enkele reactie op vanuit de VVD. Ik zou graag zien dat de VVD op dit punt met de biljetjes bloot gaat.

Mevrouw **Visser** (VVD): De heer De Graaf en mevrouw Kuiken hebben deze vraag al gesteld. Ik heb de berichtgeving in het AD van vanochtend gelezen. Ik heb ook gelezen dat daar vanaf 1 juni geen sprake meer van zal zijn. Ik wacht op het antwoord van de minister op de vraag of de berichtgeving waar is en of het waar is dat er vanaf 1 juni geen sprake meer van zal zijn.

De heer **De Graaf** (PVV): Dat is een beetje een PvdA-antwoord uit de VVD-hoek. Wat vindt de VVD zelf? Is daar ineens een soort meningsloosheid opgetreden? Ik zou graag de mening weten van de VVD. Wat is het VVD-standpunt?

Mevrouw **Visser** (VVD): Volgens mij is het normaal om je standpunt te bepalen op basis van de feiten. Ik wacht daarom eerst de beantwoording af. De heer De Graaf heeft de vragen al gesteld en ik ben heel benieuwd naar de reactie van de minister. Ik kan dan bepalen of dit de juiste aanpak is.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Mijn fractie is bijzonder bezorgd over de situatie van onze vrachtwagenchauffeurs. Wij bedanken de minister voor de brief die ze kortgeleden naar ons gestuurd heeft, waarin ze ook heeft gereageerd op het SP-rapport De vrachtwagenchauffeur aan het woord. Ik dank haar voor het ingaan op alle aanbevelingen die wij in het rapport hebben gedaan. Dat stellen wij zeer op prijs. De kwestie ontwikkelt zich nog steeds als een geval van Europese regelgeving waar mensen onderhand strontziek van worden. Economisch gewin voor de sector als geheel aan de ene kant en aan de andere kant de sociale misère die de lidstaten zelf mogen oplossen. Onze eigen vrachtwagenchauffeurs hebben steeds minder werk en buitenlandse vrachtwagenchauffeurs moeten zich houden aan cabotageregels die buitengewoon moeilijk te handhaven zijn. Is het te handhaven? Ik heb gelezen dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ermee bezig is. De minister komt daar binnenkort nog op terug en laat er ook een extern bureau naar kijken. In haar brief zegt ze dat het externe bureau ook naar het bredere kader kijkt. Wat is dat bredere kader waarin gekeken wordt naar de handhaving van de cabotageregels? Het is erg ingewikkeld om het goed te handhaven. In een eerder interruptiedebatje met mevrouw Kuiken had ik het er al over. Het lijkt alsof we tegen de grenzen aanlopen van wat je kunt handhaven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Van de SP hoor ik een dubbel geluid over Europa. Aan de ene kant is het de partij van de internationalen, aan de andere kant lijkt alle ellende uit Europa te komen. Dat vind ik soms moeilijk te rijmen. Hoe kijkt de SP concreet tegen dit punt aan? Moet dit kabinet inzetten op betere regels die ook beter handhaafbaar zijn of moet Europa zorgen dat de grenzen dichtgaan om die mensen buiten de deur te houden?

De heer **Smaling** (SP): Europa heeft een eenzijdige aandacht voor de economische kant van de zaak. De kosten van transport moeten zo laag mogelijk gehouden worden. Dat komt de bedrijven ten goede en dat komt de consument ten goede, want dan zijn producten natuurlijk goedkoper. De sociale misère die dat oplevert, wordt overgelaten aan de lidstaten zelf. Dat Roemenen- en Bulgarenverhaal van de laatste tijd past daar natuurlijk ook in. De WRR onderkent dat ook, niet alleen in die brief waarmee de WRR pas kwam, maar ook in een rapport van een aantal maanden geleden. Het wordt erkend op wetenschappelijk niveau. Wij zijn voor

samenwerking in Europa in een associatieve vorm. Je grenst aan elkaar en je hoort historisch ook tot op grote hoogte bij elkaar. Wij onderschrijven dat volledig. Het baart niet alleen mij zorgen dat Brussel op heel veel punten doorslaat, maar ook veel mensen die 22 mei hopelijk naar de stembus gaan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Iedereen aan deze tafel erkent dat er problemen zijn met die cabotageregels, maar wat is de oplossing? Laten we die regels verbeteren, zodat je niet langer met één vrachtwagen in de schuur in Roemenië, er hier vijftien kunt laten rondrijden terwijl je net doet alsof het een internationaal transport is. Daarvoor hebben we een sterker Europa nodig; een beter Europa. Wat moet ik me voorstellen bij een associatief Europa?

De heer **Smaling** (SP): Het betreft associaties van lidstaten. Het zou mijn doel zijn om alleen te doen wat je op dat grotere niveau het beste kunt bereiken. Ik vind het wel interessant dat mevrouw Van Veldhoven dit vraagt. Er is gewoon geen gelijk speelveld, omdat de sociale situatie van lidstaten heel erg verschilt. Sommige landen hebben geen minimumloon. In Bulgarije is het minimumloon € 150, of zo. Vind je het gek dat die mensen hierheen komen? Ik zou het zelf waarschijnlijk ook doen. De afwezigheid van dat gelijke speelveld ondermijnt iedere actie om die cabotagewetgeving op orde te krijgen. Je moet dan handhaven en dat wordt heel lastig, want dat kost heel veel capaciteit. Nog los daarvan, kun je het op heel veel manieren ontduiken, door bijvoorbeeld een brievenbusmaatschappij in Duitsland of Polen te beginnen. Dan moet je er ook weer achter komen of iemand daar echt zit. Als je een meldingsplicht invoert, zoals in België, dan krijg je het Hof van Justitie van de Europese Unie achter je aan. Je bent veel verder van huis dan eigenlijk nodig zou zijn. Dat is de portee van mijn inbreng.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Is dat een oplossing?

De **voorzitter**: Nee, de heer Smaling vervolgt zijn betoog.

De heer **Smaling** (SP): Ik heb dankzij mevrouw Van Veldhoven mijn vragen aan de minister op dit punt al gesteld, want ik leef eigenlijk met haar mee. Als je de cabotagewetgeving nu beziet: zoveel vrachten in zoveel tijd en dan moet je wegwezen. Het is knap lastig om daar de hand op te leggen. Sommige chauffeurs weten helemaal niet dat die wetgeving er is. Je moet hen daar dus eigenlijk ook op aanspreken. Commissaris Kallas – ik neem niet aan hij familie van Maria is – doet eigenlijk niets. Hij komt nu met een rapport, maar een rapport is eigenlijk ook maar een stuk papier. Daarmee heb je de zaak nog niet verbeterd. Het schuurt bij ons enorm dat het Hof van Justitie van de Europese Unie een Belgische meldingsplicht verbiedt. We hebben zelf een meldpunt misstanden. Kunnen we daar niet beter gebruik van maken? Kan dat niet meer aandacht krijgen in de sector? Loop je dan ook tegen Europese muren aan?

Wat kun je doen aan die brievenbusondernemingen? De minister schrijft hierover dat ze zal bezien welke signalen er precies zijn en of het opportuun is om hierover met Duitse partners informatie uit te wisselen. Dat vind ik nogal stoffig taalgebruik. Ik ben dat niet gewend van de minister. Graag een wat concretere vertaling van deze ambtelijke strofe. Ik kom op de rijsscholen. Ik was begin van deze maand nog met mijn broertje in Kenia, in het stadje waar ik mijn rijbewijs heb gehaald na twee mislukte pogingen in Nederland. Met enige weemoed was ik in die ene straat, die ik op en neer heb moeten rijden om mijn rijbewijs te bemachtigen. Tegelijkertijd komt de minister met een benchmark waaruit blijkt dat de verschillen tussen Verenigd Koninkrijk en Duitsland echt gigantisch

zijn. Ik keek daar echt van op. In Engeland stap je in en rijd je weg, ook nog aan de verkeerde kant van de weg. Blijkbaar maakt het niet zo veel uit of je verplicht hebt geleest. Dat vind ik wel wonderlijk.

Er wordt gebeund bij de rijsscholen. De minister heeft daar wat over gestuurd. Hoe moet je dat aanpakken? Wij hebben dat aangeleverd gekregen, ik wil dus niet suggereren dat het uit mijn eigen koker komt. De Vereniging Rijsschool Belang (VRB) adviseert dat het Centraal Bureau Rijvaardigheid de lead moet nemen bij het op orde krijgen van de inschrijvingsovereenkomsten: een kopie van een geldige WRM-pas, een kopie van de inschrijving bij de Kamer van Koophandel, een opgave van het lesvoertuig en dergelijke. Dan laat je het niet aan de aspirant-chauffeur over om te duiden of een rijsschool of een instructeur bevoegd is. Een bord op de auto en je denkt dat het oké is. Wat doet de minister om de hele sector weer op orde te krijgen?

De snorscooters zijn al langsgesproken. Wij delen uiteraard de opvatting van mijn VVD-collega, want die motie hebben we ook gezamenlijk ingediend. Kun je handhaven met laserguns? Je richt dan namelijk alleen op de voorkant van die snorscooters en daarmee heb je het kentekenplaatje nog niet gezien.

In Amsterdam zijn in veel straten, ook in winkelstraten, fietspaden gekomen, maar daardoor is alles wel heel erg smal. Neem zo'n Kinkerstraat: het is heel fijn dat er een fietspad is, maar het is heel smal en er is ook veel winkelend publiek. Je komt dus heel snel in aanvaring met scooters. Ik heb het dan nog niet over doden en gewonden, maar over duwtjes. Je schrikt je af en toe de pleuris als ze voorbij komen. Het creëert een beetje een rotsfeer in de stad. Daar moet je vanaf komen. Het is prima hoe de heer De Rouwe ertegen aankijkt, maar wat hebben die steden nu nodig van de minister om effectief te zijn? Waarom kan de G4 niet effectief genoeg zijn? Ik ken de heer Wiebes helemaal niet als een zeurkous, maar als een doorpakkende wethouder. Het is helemaal mijn rol niet om hier een VVD-wethouder op een voetstuk te plaatsen, maar dat is gewoon zo. Inhoudelijk zijn we het niet altijd eens, maar het is niet iemand die geen maatregelen neemt terwijl dat wel binnen zijn bevoegdheden ligt.

De **voorzitter**: Met pijn in mijn hart moet ik ook u vragen om af te ronden.

De heer **Smaling** (SP): We moeten toch kijken of we handhaven of verbieden. Dat is een serieuze vraag. In 1976 kwam het plaatje «oerend hard» uit. Ik wil niemand zijn genoeg van een brommer ontzeggen, of dat nu een Puch, een Mobylette of een kleiner model is, maar het is echt een groot probleem. Hoe staat de minister hierin?

In Binnenlands Bestuur stond dat zebrapaden schijnveiligheid creëren. Ik wilde het niet aan de orde stellen, maar het montuur van de heer De Graaf heeft mij dat toch doen besluiten.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Is de heer Smaling zelf voor het verbieden van snorscooters en dergelijke?

De heer **Smaling** (SP): Als het handhaaftechnisch bijna niet te doen is en je ook geen 30 kilometerzones inricht – sommige gebieden in steden zijn daar misschien geschikt voor – dan moet je dat wel overwegen. Je zet anders veel te veel handhaafcapaciteit in op een probleem waar iedereen zich aan ergert. Als je de scooters dan van de weg kunt krijgen en je kunt de mensen die graag op die dingen rijden iets aanbieden wat minder storend en gevaarlijk is, dan moeten we dat gewoon doen. Dan moet de shredder gewoon aangezet worden.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik constateer dat de heer Smaling voor een verbod is. Dat kan.

De heer **Smaling** (SP): De beslissing om tot een verbod te komen, kan volgen op de constatering dat het niet goed te handhaven is.

De vergadering wordt van 11:09 uur tot 11:25 uur geschorst.

De **voorzitter**: Kan de minister aangeven hoe ze haar betoog structureert? Ik sta twee interrupties in de termijn van de minister toe.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit is het algemeen overleg waarin de grootste diversiteit aan vragen zich voordoet. Dat is altijd weer een uitdaging. Je hebt niet twee of drie thema's, maar bijna alles wordt behandeld. Toch heb ik geprobeerd er enige overlap in te vinden. Ik begin met de vragen over het verkeersveiligheidsbeleid en de cijfers. Dat is de essentie van dit algemeen overleg. Vervolgens kom ik op de actualiteit, de verlichting, als tweede onderwerp. Scooters zijn het derde onderwerp. Dat zijn de onderwerpen met de meeste externe discussie. Daarna ga ik door naar een stuk over rijtscholen en rijbewijzen, een stuk over wegvervoer goederensector, cabotage en dan kom ik op een aantal specifieke vragen over wegen en tunnels. Dan heb ik nog een aantal punten die typisch van V en J zijn, alhoewel ik dat bij de scooters ook wel heb meegenomen. Tot slot kom ik op de varia, zoals kinderzitjes. Ik begin met de verkeersveiligheidsdoelen. Een aantal Kamerleden heeft gevraagd of ik de doelstellingen wil blijven vasthouden en niet wil loslaten, met name met betrekking tot de gewondendoelstelling. De recente cijfers laten zien dat het met het aantal verkeersdoden de goede kant opgaat. Er vindt nog steeds een verdere vermindering plaats. We hebben het gevoel dat de doelstelling die we hadden opgenomen, ook haalbaar is. Wat betreft het aantal verkeersgewonden, zagen we de afgelopen jaren een stijgende lijn. Gelukkig zien we nu voor het eerst weer een daling. De komende jaren zullen we moeten kijken of die daling goed ingezet wordt. Die stijgende lijn in het verleden was aanleiding om met de commissie te praten over de vraag wat we nog op dat vlak kunnen, zeker omdat we zagen dat de stijging met name zat onder de fietsers, vooral op lokaal niveau. Dat was voor mij aanleiding om de commissie aan te kondigen dat ik in de toekomst wil praten over die doelstelling en over de vraag of de doelstelling nog wel reëel is. Inmiddels heeft de commissie ervoor gekozen om nog voorafgaand aan die discussie al een motie te steunen. Althans, een meerderheid van de Kamer zegt dat ik gewoon aan de doelen moet blijven vasthouden. Dat zal ik dus ook hier zeggen: het is nog steeds mijn doelstelling om in 2020 onder het maximaal aantal verkeersdoden en het maximaal aantal gewonden te komen. Ik heb met de beleidsimpuls in ieder geval een breed gedragen, uitvoerbaar plan vastgesteld met daarin 23 maatregelen om het aantal slachtoffers onder de risicogroepen, ouderen en fietsers, terug te dringen. Ik zal me ook maximaal inzetten om tot een voortvarende uitvoering van dit plan te komen.

Dat laat onverlet dat dezelfde zorg die ik eerder had, er nu nog steeds is. In hoeverre gaat de doelstelling gerealiseerd worden? De lokale aanpak van veilig fietsen heeft prioriteit, want 60% van de ernstig gewonden is een fietser. Lokaal kan het verschil ook gemaakt worden. Ik heb daarom ook een set van ambassadeurs aangesteld. Er werd mij ook gevraagd of ik mijn doelstellingen kan vertalen naar lokaal niveau. Ik heb burgemeesters van Zoetermeer, Frankeradeel, Amersfoort, Helmond, Delft, Oldambt en Dronten en de CdK van Overijssel gevraagd om werk te maken van de aanpak van veilig fietsen. Ik heb alle gemeenten opgeroepen om een fietsveiligheidsplan te maken. Wij houden op de site ook bij wie dat al aangeleverd heeft. De uitvoering van die lokale plannen moet in 2014 van de grond komen. Ik voel mij inderdaad verantwoordelijk voor het halen van de doelstelling, maar ik betrek ook de lokale en regionale partijen erbij om dat te halen, want anders wordt het wel erg moeilijk.

Ik zoek naar aanvullende mogelijkheden voor de verbetering van de fietsveiligheid. Zoals toegezegd, informeer ik de Kamer in april van dit jaar over de resultaten. Daarnaast heb ik met de SWOV afgesproken om in 2015 door te rekenen welke gewondendoelstelling haalbaar is bij de uitvoering van de beleidsimpuls en welke eventuele maatregelen die dit jaar uit onderzoek naar voren komen, nog verbetering van die resultaten kunnen opleveren. De hoofdvraag was of ik nog steeds achter de doelstelling sta. Ja, omdat de Kamer me daartoe opgeroepen heeft. Ik zeg echter niet dat het makkelijk is om die te halen. We moeten alles uit de kast halen. We moeten nieuwe maatregelen bedenken. Wanneer die er zijn, dan zal ik daar met de Kamer over in discussie gaan. Ik heb hier namelijk altijd duidelijk gezegd, dat ik er geen voorstander van ben om te zeggen dat mensen dan maar niet meer op de fiets moeten stappen, omdat de gezondheidsvoordelen weleens groter zouden kunnen zijn dan de nadelen, gezien het aantal gewonden. Laten we kijken of we reële maatregelen kunnen vinden, waar we met zijn allen achter kunnen staan. Dan kom ik weer bij de Kamer terug. IPO en VNG zijn betrokken en de ambassadeurs ook, vandaar ook de doorvertaling.

Dan kom ik op de kwaliteit van de ongevallenregistratie. Mijn ambtgenoot van Veiligheid en Justitie heeft ook toegezegd de kwaliteit van die politieregistratie te verbeteren.

Kan het meegenomen worden in bestekken van andere overheden? Ik zal aan de SWOV vragen om dat dit jaar mee te nemen in de studie naar de mogelijkheid van die aanvullende maatregelen.

GroenLinks zei dat mensen misschien meer met het openbaar vervoer moeten gaan en minder met de auto, maar de meeste gewonden vallen onder de fietsers. Ik neem aan dat de oproep van GroenLinks niet zal zijn om niet meer met de fiets te gaan. Ik denk dat het belangrijk is om te blijven bestuderen waar het grootste probleem zit. Daarmee heb ik de vragen met betrekking tot de doelstellingen en de normen van de commissie beantwoord.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb maar twee interrupties. Ik moest dus eerst even uitpuzzelen of het de moeite waard is, maar dat is het. Laat ik vooropstellen dat ik het een buitengewoon goed en duidelijk eerste signaal vind dat de minister zegt dat ze niet meer zal tornen aan de doelstellingen, gehoord de Kamer. Er is inderdaad een Kameruitspraak geweest, maar we zagen dat het kabinet de motie van de VVD en de SP over snorscooters naast zich neerlegde. Deze motie wordt uitgevoerd. Dat is zeer positief en dat waardeer ik ook ontzettend aan de minister. In het verlengde van de cijfers en de doorvertaling: is de minister bereid om een doorvertaling te maken van de doelstellingen naar provinciaal niveau en echt met bindende afspraken te komen met provincies? Ik zie de ontwikkeling van ambassadeurs. Ik vind dat ook goed, maar ik zou een stap verder willen gaan; het minder vrijblijvend en scherper neerzetten met elkaar. Ik denk dat provincies en gemeenten daardoor een beter en scherper beeld krijgen en ook de motivatie kan toenemen. Is de minister bereid om een poging te doen om tot bindende afspraken te komen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Deze vraag kun je op twee manieren vertalen. Ik heb een beleidsimpuls gemaakt met 23 maatregelen. Die beleidsimpuls is met IPO en VNG afgesproken. Daarmee hebben we elkaar verplicht die ook uit te voeren. Als je het zou vertalen als dat van de maximaal 500 verkeersdoden er maar zo veel in de provincie Friesland mogen vallen en zo veel in de provincie Zuid-Holland, dan vind ik dat niet behoren tot de sturing die wij moeten hebben op de regionale en lokale overheden. Wij vertalen dan namelijk een doelstelling die wij onszelf opleggen een-op-een door naar de andere partijen. Ik doe het het liefst zoals ik het nu heb vormgegeven, in zo'n beleidsimpuls. Die beleidsimpuls gaan we met elkaar uitvoeren. We zijn alweer opzoek naar

nieuwe, aanvullende maatregelen. Ook daar ga ik mijn collega's op andere niveaus weer voor committeren. Ik vind het niet passend om de doelstelling van het aantal gewonden en doden door te vertalen per provincie. Wij stellen zelf een doelstelling. De Kamer kent het adagium van provincies en gemeenten bij het vertalen van maatregelen: als u een taak bij ons neerlegt, dan moet u ook de middelen daarvoor bij ons neerleggen. Ik vind dat heel veel van de dingen die ze dan zouden moeten doen, al behoren tot de taken die ze moeten uitvoeren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is een verkeerde veronderstelling dat we het bij hen neerleggen nadat we het tot op regionaal, provinciaal niveau vertaald hebben. Dat stel ik niet voor. Met elkaar zijn we verantwoordelijk. Dat is echt een kenmerk van het Nederlandse veiligheidsbeleid. Alle overheden en maatschappelijke organisaties voelen zich verantwoordelijk. Het kan echter heel erg helpen om met elkaar het inzicht te krijgen op regionaal niveau. Als we dit met zijn allen willen, dan kunnen we het scherper maken met een convenant. Volgens mij is er wel een breed draagvlak, ook bij de provincies. Het is echt geweldig om te zien hoeveel tijd en energie de regionale afdelingen verkeersveiligheid bij de diverse provincies daarin steken. Dat neemt niet weg dat er nationaal ook een verantwoordelijkheid blijft; een heel grote. Doe het met elkaar! Ik bedoel dan niet alleen de maatregelen, maar ook de doelstellingen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik vind dat ik al een convenant heb, want dat is de beleidsimpuls waarin 23 maatregelen staan. De verkeersveiligheidsorganisaties, VNG en IPO zijn daarbij betrokken. Daar gaat iedereen ook voor. Waar de heer De Rouwe om vraagt, gebeurt eigenlijk al.

De heer **Smaling** (SP): De minister noemde een hele rij van gemeenten en één provincie. Speelt het probleem daar meer of is het gewoon een steekproef?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Naar aanleiding van discussies in deze commissie in het verleden, hebben we gezegd dat we niet in algemene zin naar gemeenten moeten kijken, maar dat we een aantal ambassadeurs moesten vinden die al een warm hart hadden voor dit onderwerp. We hebben burgemeesters en een CdK bereid gevonden om dit te doen. Zij vinden dat zelf belangrijk en ze willen daarvoor staan. Zij spreken hun collega's in de regio daar ook op aan. Er zitten mensen tussen die andere burgemeesters en wethouders aanspreken en die iedere keer als ze in hun regio of provincie zijn daar hun best voor doen. Dat zijn de koplopers, de enthousiastelingen.

De heer **Smaling** (SP): Ik vind het prima hoor, maar in wetenschappelijke zin is het misschien beter om geblinddoekt met een pijltje op 406 gemeenten te mikken, dan te kiezen voor deze koplopers. Is dat zo, of is dat spijkers op laag water zoeken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, dat vind ik wel. Je kunt op allerlei manieren mensen daarvoor enthousiasmeren. Ik heb het liefst mensen die hart hebben voor de zaak en die daarvoor ook het vuur uit de sloffen willen lopen. We hebben daarom deze mensen gekozen. We hebben ook geprobeerd om mensen met verschillende partijpolitieke achtergronden te krijgen, zodat het makkelijker is om collega's van diverse gremia aan te spreken. Ik hoop eigenlijk alleen maar dat dit netwerk zichzelf uitbreidt met personen die daar enthousiast over zijn. Ik heb bewust gekozen voor burgemeesters en een CdK en niet voor de wethouders. Wethouders strijden vanuit de inhoud al voor bepaalde veiligheidsactiviteiten. Dat is niet meer dan logisch, maar zij zullen niet

altijd gehoor krijgen in zo'n college, want de verkeersveiligheid strijdt ook weer met allerlei andere belangen. Fietsveiligheid kost ook gewoon geld. Ik heb bewust gekozen voor burgemeesters, omdat die van bovenaf voor verkeersveiligheidsbeleid een heel goede rol kunnen spelen.

Ik ga naar het thema verlichting, dat sinds vanmorgen zeer actueel is. Het was ook de afgelopen maanden actueel, omdat diverse mensen zorgen uitten over het onveiligheidsgevoel dat het uitzetten van het licht veroorzaakte. Naar aanleiding daarvan, had ik het regime al licht aangepast. De besparing tussen 21:00 uur en 23:00 uur is zo beperkt dat we de lichten aan kunnen laten. Vanaf 23:00 uur doen we het licht uit op die wegen waar het kan.

De commissie vraagt of het klopt dat er extra geld uitgegeven moet worden bij wegwerkzaamheden en bij calamiteiten en of dat vervolgens de besparing teniet doet. Het klopt inderdaad dat je tijdens wegwerkzaamheden en grote calamiteiten het licht weer aan moet zetten. We moesten afspraken met aannemers maken om dat te doen. Het is gebleken dat dat relatief veel geld kost. We hebben besloten om ervoor te zorgen dat we het licht zelf op afstand kunnen uitzetten, zodat die kosten in de toekomst niet meer gemaakt hoeven worden. Dan zit je nog steeds met de kosten van nu, want je hebt dat niet één, twee, drie geregeld. De besparingen worden dus op een later moment gerealiseerd. Vanaf juni kunnen we zelf het licht uitdoen en dan zal de besparing uiteindelijk wel structureel worden. We zullen die eenmalige kosten voor het uitzetten op ons moeten nemen en we zullen de kosten voor het op afstand schakelen moeten nemen. De terugverdientijd is moeilijk in te schatten. Er wordt hier een jaarbedrag genoemd van 2 miljoen euro, maar we zetten natuurlijk niet het hele jaar door het licht uit. Dat is ongeveer een half jaar. Laten we het maar niet hebben over wat het precies gaat worden. Het wordt een structurele besparing wanneer we het licht zelf kunnen uitschakelen en we die kosten ook gemaakt hebben. Laat ik maar heel safe gaan zitten: ik denk dat de besparing structureel zal zijn vanaf 2020, en waarschijnlijk eerder. Als het nu geld kost om het licht uit te zetten, waarom draai ik het dan niet gewoon terug? Dan heb ik de kosten gemaakt om het uit te zetten en maar heb ik ook in de toekomst die structurele besparing niet. Dat zou alleen maar averechts werken. Nogmaals, ik heb de heel grote opgave gekregen om te bezuinigen. Dat doe ik op allerlei vlakken. Ik heb dat ook besproken met de Kamer. Een van de punten waarop ik bezuinig is de verlichting. Dat doe ik alleen op die plekken waar we denken dat het verkeersveilig kan. Ik heb de stap gemaakt om tussen 21:00 uur en 23:00 uur het licht weer aan te doen, omdat er publieke onrust was, zeker onder ouderen. Ik denk dat ik dat ik die onrust daarmee ook heb afgevangen. Ik ga nu over tot het afschakelen van het systeem. We zijn daarbij afhankelijk van aannemers. Daarna gaan we over naar een systeem waarbij we zelf het licht aan en uit kunnen doen. Het zal inderdaad eenmalig kosten met zich meebrengen, maar daarna, als dat geregeld is, zal het voor altijd een structurele bezuiniging opleveren.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik dank de minister voor het antwoord. We besparen vanaf 2020 zo'n € 600.000 per jaar. Op de rijksbegroting en de infrabegroting is het niets. Er moet heel veel omheen gebeuren, de minister heeft het net uitgelegd. Heel veel mensen ervaren het onveiligheidsgevoel. Tot die tijd, en ook daarna, moeten heel veel mensen op de tijdstippen dat het licht uit is het onveiligheidsgevoel ervaren. Dat is al helemaal het geval als de weersomstandigheden wat minder zijn en dat is al zo als bij lichte regen het wegdek spiegelt. Onveiligheidsgevoel levert ander rijgedrag op. Waarom moeten we toch zo veel dingen van stal halen voor zo'n kleine bezuiniging en een milieueffect van niets? Waarom houden we het licht niet gewoon aan? We zijn dan van alle problemen af.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als je moet bezuinigen, dan moet je ook bezuinigen op de kleintjes. Je kunt niet meer gratis bezuinigen. We hebben niet allerlei potten staan met dingen die we makkelijk kunnen schrappen omdat we die toch al niet wilden doen. Je komt dan tot lastige en complexe bezuinigingen. We hebben hier wel meer van dat soort vraagstukken besproken, zoals de vraag of we bruggen continu moeten bedienen. Dit was er ook zo één. We hebben ervoor gekozen om het licht niet uit te zetten op wegen waar heel veel verkeer is. We hebben ervoor gekozen om het te doen, waar we denken dat het kan. We hebben ook met de SWOV of VVN – dat weet ik niet uit mijn hoofd – bekeken waar je het zou kunnen doen en wat de veiligheids-effecten zijn. We hebben daar rekening mee gehouden. Er is ook rekening gehouden met kosten voor het uitzetten en het weer aanzetten van de lichten op het moment dat zich een ongeval voordoet of dat er wegwerkzaamheden zijn. Het bericht van vanmorgen is zo vers dat ik niet weet of er een inschatting was gemaakt van dat bedrag. De kosten hebben er in ieder geval toe geleid dat we besloten hebben om onafhankelijk van anderen te worden en te zorgen dat we zelf het licht uit kunnen zetten. Dat zullen we eenmalig moeten doen en daar zitten kosten aan vast. Door die kosten hebben we helaas die bezuiniging even niet binnen, maar nadat we die kosten genomen hebben, treedt die bezuiniging wel structureel op. Ik heb het gevoel dat we de grootste groep mensen die onzeker worden opgevangen hebben door het aanzetten van het licht van 21:00 uur tot 23:00 uur. Het is goed om het een tijd te doen, het te monitoren en te evalueren. Wat betekent het eigenlijk? Went men aan de situatie? Doen zich extra ongevallen voor? We hebben het van tevoren natuurlijk bekeken. We hebben het berekend en we hebben het ingeschat. Soms moet je dit soort dingen gewoon starten en gewoon doen.

De heer **De Graaf** (PVV): De PVV blijft het onverstandig vinden dat een hele poppenkast opgezet wordt om dit te regelen, terwijl het € 600.000 aan bezuinigingen oplevert. Al die vele kleintjes ... Dat zal best, maar de verkeersveiligheid is de eerste prioriteit. We moeten daar niet mee marchanderen. Wil de minister uiterlijk volgende week de cijfers hierover naar de Kamer sturen? Dan kunnen we ons baseren op cijfers die door de minister doorgerekend zijn. Dan weten we precies waar we aan toe zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, als je er nu mee stopt, dan sla je een gat in de begroting. Dan heb je namelijk én de kosten gemaakt voor het uitzetten én je haalt je structurele bezuiniging niet. Ik hoor goed dat de PVV geen voorstander van het uitzetten van de verlichting is, maar dan moet er ook een alternatief zijn, zodat je dat gat in de begroting niet hebt. Ik denk dat het veilig kan. Ik denk ook dat het zodanig kan dat we uiteindelijk die structurele bezuiniging halen. Het is niet alleen een bezuinigingsoptie, maar het is ook milieuvriendelijker om niet altijd het licht aan te hebben staan.

De **voorzitter**: Is de minister bereid die cijfers naar de Kamer te sturen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, dat kan. Volgens mij noemde ik de cijfers al: de jaarlijkse besparing voor het uitzetten van de verlichting is 0,6 miljoen euro en de eenmalige kosten voor het weer aanzetten bedragen ongeveer 2 miljoen euro. Misschien zijn die kosten minder, omdat je het niet het hele jaar doet. Er is ongeveer € 800.000 nodig voor het kunnen schakelen. Dan heb je een terugverdientijd van vijf tot zeven jaar. Ik kwam daarom in mijn berekeningen al hardop uit op 2020 of eerder. Vanaf dat moment is de besparing structureel. De PvdA-fractie heeft al eerder aandacht gevraagd voor de ledverlichting. Ik denk dat het heel belangrijk is om energiezuinigheid als aandachtspunt te hebben bij het aanbesteden van infraprojecten. Dat geldt dus ook voor

de openbare verlichting in de tunnels. In de Tunnelstandaard voor rijkstunnels is geen specifieke technologie voorgeschreven, maar er worden wel functionele eisen gesteld. Ik heb in mijn brief van 20 augustus 2013 aangegeven, ook op verzoek van mevrouw Kuiken of mevrouw Van Veldhoven – dat weet ik niet meer precies – dat bij de realisatie en renovatie van tunnels in principe ledverlichting zal worden toegepast. Verder heb ik ook gezegd dat ik ruimte houd voor innovatie. Bij alle aanbestedingstrajecten zal er dus een integrale afweging van kosten, duurzaamheid en energieverbruik worden gemaakt. Als een andere oplossing beter scoort, dan kan van het toepassen van ledverlichting worden afgeweken. Het is led, tenzij innovatie een betere oplossing biedt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat klinkt goed. Ik moedig de minister aan om op deze weg voort te gaan. We leggen via de Wet milieubeheer bedrijven de verplichting op om alle energiebesparende maatregelen te nemen die een terugverdientijd hebben van vijf jaar of minder. Hanteert de overheid die standaard ook voor zichzelf? Als dat we dat nog niet weten, is de minister dan bereid om een scan te doen? Ledverlichting is een voor de hand liggend voorbeeld. We kunnen kijken of er ook andere plaatsen zijn waar het zich binnen vijf jaar terugverdient.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik weet niet of wij op een aantal vlakken zo'n vijfjaarsgrens hanteren. Onze design-built-finance-maintenancecontracten – om maar allemaal goed Nederlandse woorden te gebruiken – zijn langetermijncontracten, waarin we niet alleen de bouw, maar ook het onderhoud van een weg en alles wat daarbij komt, regelen. Deze contracten lopen vaak 20 à 30 jaar. Ik kan me dus voorstellen dat zo'n businesscase ook langer loopt. Ik denk niet dat wij de vijfjaarsgrens daarbij hanteren, maar ik wil dat wel navragen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het is een open vraag aan de minister. Kan zij een scan uitvoeren binnen haar terrein van verantwoordelijkheid naar hoe de overheid het uitgangspunt kan toepassen dat datgene dat binnen vijf jaar efficiënter kan, ook gedaan wordt? Dezelfde vraag leggen we al aan het bedrijfsleven voor. Het is geen resultaatsverplichting, maar ik vraag de minister om een inspanningsverplichting.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zoek even naar wat ik dan moet doen. Moet ik een scan doen in een ambtelijke organisatie? We moeten al heel veel dingen in beeld brengen. We hebben gewoon innovatiebeleid. Ik zal eerst eens navragen wat daar de spelregels en impulsen voor zijn. Ik ben toevallig net bezig om een aantal innovaties op het gebied van water te verzamelen, omdat de commissie het leuk zou vinden om dat een keer te zien. Dan krijgt de commissie ook een wat breder beeld daarvan. Als ik daar toch op terugkom, dan kan ik ook vertellen wat de spelregels zijn en hoe we die toepassen. Dat lijkt me beter dan nu een aparte scan uit te zetten in de organisatie. Ik ga naar het onderwerp snorfieten.

De **voorzitter**: Iedereen veert op.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Van het licht uit, gaat het licht weer aan bij een aantal commissieleden. Dat is goed. Wat doe ik allemaal richting Amsterdam? Ik ben steeds heel helder geweest in deze commissie. Ik vind het echt heel belangrijk dat een stad in eerste instantie zelf aan de bak gaat. Steden moeten zelf handhaven en toezien op overtredingen. Je moet niet in eerste instantie naar het Rijk kijken voor het invoeren van een helmplicht op nationaal niveau. Ik heb daar overigens in een andere commissievergadering over milieu ook over gesproken met een aantal leden die ook in deze commissie zitten. Ik ben

daar heel duidelijk in geweest. Ik heb dat meerdere keren geroepen en meerdere keren aangegeven. Naar aanleiding daarvan heeft Amsterdam gezegd dat men dan niet meer vraagt om een nationale helmplicht, maar dat men wel graag kijkt wat men daar lokaal mee kan doen, bijvoorbeeld het realiseren van een lokale helmplicht. De wethouder zegt namelijk dat hij de scooters wil verplaatsen van het fietspad naar de weg, maar dat wil hij wel op een veilige manier kunnen doen. De scooterrijder gaat natuurlijk absoluut niet langzamer rijden als hij een helm draagt, maar het gaat om de veiligheid van de verplaatste scooterrijder. De problematiek in Amsterdam is ook heel complex. Je hebt daar veel fietsers. Je hebt smalle wegen en een historische structuur. Je hebt er ook bakfietsen en allerlei andere grote dingen tussen zitten. En dan is er ook de snorfietser. Dat maakt het heel complex. Los je dat op door alleen de snorfietser van de weg te halen of moet je sowieso in Amsterdam kijken naar 30 kilometerwegen? Het is veel breder dan dat. Als de wethouder langskomt, dan zal ik de discussie met hem aangaan over de vraag wat hij benut van de maatregelen die hij mogelijk kan nemen.

Dan blijft de vraag of wij bereid zijn om op nationaal niveau mogelijk te maken dat op lokaal niveau een helmplicht ingevoerd wordt. Dat kan nu niet volgens de experimenteerwet, want je kunt alleen experimenteren door dingen ruimer te maken en niet door dingen te beperken. Een helm is natuurlijk een beperking. Ik wil graag eerst met Amsterdam praten over de vraag of men alles doet wat men zou moeten doen. Als blijkt dat men alles doet wat men zou moeten doen en men ook heel graag wil bekijken of een lokale helmplicht ingevoerd kan worden, dan wil ik best met de Kamer de discussie aangaan over de vraag of wij de experimenteerwet kunnen verbreden om lokaal meer mogelijk te maken. Dan moeten we hier wel een meerderheid hebben. Ik moet wel zien dat het nuttig en noodzakelijk is en dat Amsterdam alles heeft gedaan wat mogelijk is. Amsterdam geeft aan dat zij alles gedaan heeft om met handhaving in te grijpen. Dat wil ik graag zien. Kennelijk is lokaal ook gevraagd om die informatie. Dat zal allereerst in zo'n gesprek aan de orde zijn.

Mevrouw Van Tongeren vroeg of een wetswijziging nodig is om ervoor te zorgen dat de snorfietser de rijbaan op kan. Amsterdam kan dat nu al doen. Men kan gewoon verkeersborden ophangen om die snorfietser te weren, maar men wil dat niet vanwege dat veiligheidsaspect. Die snorfietser gaat dan met 25 km/u de weg op en concurreert dan met auto's in plaats van met fietsers. Je krijgt dan misschien minder ongevallen met fietsers, maar dan krijg je meer ongevallen met snorfietzers. Je verplaatst het probleem dan gewoon. Dat is ook het grote verschil met die brommer uit 1999, want die kon gewoon 45 km/u. Dat is een andere snelheid dan de 25 km/u van de snorfietser. Even voor het beeld: 0,7% van het vervoer betreft snorscooters. Het is niet één grote snorscooter in Amsterdam.

Kunnen we sites verbieden die scooteronderdelen aanbieden die het opvoeren mogelijk maken? Dat kan niet. Als er iets op die sites wordt aangeboden wat strafbaar is, dan kan het eraf gehaald worden met tussenkomst van het OM of de site kan ontoegankelijk gemaakt worden. Ik antwoord dit overigens namens mijn collega van V en J. Het aanbieden van scooteronderdelen is niet strafbaar. Het betreft reguliere onderdelen als uitlaten, bougies en cilinders. Dat maakt dit ook complex. Het is daarom ook lastig om die sites aan te pakken.

Ik begreep dat Europese regelgeving per 2017 verbiedt dat nieuwe snorfietzen opgevoerd kunnen worden. Ik keek daar net zo bij als mevrouw Van Tongeren er nu bij kijkt. Ik denk dat de mens altijd heel creatief is. In de tussentijd is het vooral van belang om te handhaven. Het gaat echt complexer en moeilijker worden om op te voeren. In de toekomst zou dat probleem weleens kleiner kunnen worden.

Hoe zit het met het op heterdaad in beslag nemen van de scooters en zelfs het shredden van de scooters? Ik zal dit ook namens mijn collega van V en

J beantwoorden. Hij heeft dat al eerder beantwoord. Scooters worden in beslag genomen nadat drie keer is geconstateerd dat deze zijn opgevoerd. De grens is opgenomen in de strafvorderingsrichtlijn van het OM. De minister van V en J heeft in het verleden meermaals met de Kamer over deze grens gedebatteerd en gecorrespondeerd. De conclusie was steeds dat de huidige systematiek met betrekking tot het in beslag nemen van scooters, het meeste recht doet aan de proportionaliteitseis van ons rechtssysteem. Een verdere verscherping van het beleid zal waarschijnlijk niet leiden tot meer vernietiging of verbeurdverklaring van snor- of bromfietsen. De ervaring van het OM is dat de rechter de in beslag genomen scooter vaak teruggeeft aan de overtreder en niet aan het verkeer onttrekt of verbeurd verklaart. De rechter zegt dat de waarde van die voertuigen zodanig is dat het disproportioneel zou zijn om deze te vernietigen.

Directe inbeslagname is mogelijk, als de verkeersveiligheid dat vereist. Denk dan aan overtredingen als veel te hard door een voetgangersgebied rijden, waarbij de veiligheid van de voetgangers direct in het geding is. Namens mijn collega van V en J moet ik zeggen dat dit kabinet niet niets doet om de scooteroverlast terug te dringen. De minister van V en J heeft de Kamer namelijk geschreven dat de handhaving van opgevoerde snorfietsen aangescherpt wordt. Per 1 januari 2014 zijn de boetes voor het opvoeren verhoogd, zoals door mevrouw Kuiken was gevraagd. Daarnaast wordt per 1 juli 2014 het innemen van het kentekenbewijs door de politie aangescherpt. Vanaf die datum zal het kentekenbewijs ook ingenomen worden bij overschrijding van de maximumconstructiesnelheid van een snorfiets met 15 km/u of minder. Op dit moment gebeurt dat pas als er sprake is van een overschrijding van meer dan 15 km/u. Er werd gezegd dat er meer en beter gehandhaafd moet worden, ook wat het asociale rijgedrag betreft. Die prioritering van de handhaving wordt bepaald in de regionale driehoek. De burgemeester kan met de politie en het OM spreken over de inzet van meer handhavingscapaciteit. Dat is echt lokaal. Om asociaal rijgedrag aan te pakken, heeft de politie, naast het opleggen van boetes en het invorderen van het kentekenbewijs, sinds de invoering van het rijexamen ook de mogelijkheid een mededeling aan het CBR te doen als een snorfietsgebruiker gevaarlijk gedrag vertoont. Het CBR kan dan ook een educatieve maatregel opleggen, die door de persoon zelf wordt betaald. Meestal heeft de Kamer ook minister Opstelten bij dit AO uitgenodigd, maar ik spreek vandaag ook namens hem. GroenLinks vroeg naar de milieueisen in de apk. Er is geen apk-verplichting voor brom- en snorfietsen. Dat heeft ook geen zin, omdat het niet om onderhoud gaat. Een voertuigeigenaar heeft geen mogelijkheid om veranderingen aan te brengen in emissies en daarom kun je dat niet op die manier realiseren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben blij om te horen dat de minister de snorfietsproblematiek heel serieus neemt. Ik hoor echter nog wel een focus op Amsterdam. Geldt het ook voor andere grote steden? Wat de apk betreft, is het toch heel raar dat we vanwege milieueisen zeggen dat een roetfilter in auto's moet en dat snor- en bromfietsen niet opgevoerd mogen worden en dat we daar vervolgens, tot nu toe, niet op kunnen of willen controleren? Kan de minister nogmaals kijken of dat via een apk toch kan of wellicht op een andere wijze? Ik heb even gezocht en ik vond de ene na de andere site over roetfilter verwijderen en bromfietsen opvoeren. Het kan dus wel zelf.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Op verzoek van deze commissie – het ging toen om een AO Transportraad – heb ik onlangs mijn uiterste best gedaan om enige uitbreiding van de apk in Europees verband tegen te houden voor brommers, scooters en caravans. Daar heb

ik heel hard voor gevochten. Ik ben ook blij dat dat gelukt is. Ik wil er nu eigenlijk geen aanpassing in aanbrengen vanwege dit issue.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik begrijp de positie van de minister, maar ik vroeg naar de redenen daarachter. Dit kabinet heeft namelijk ook doelstellingen ten aanzien van de luchtkwaliteit. We hebben net die discussie over die snorfietzen en de mogelijkheid van opvoeren gehad. Ik begrijp dat de minister nee zegt, maar is de minister het echt niet met GroenLinks eens dat het wel heel raar is dat je vanwege de luchtkwaliteit en snelheid zegt dat er roetfilters in scooters moeten en dat je niet mag opvoeren – dat is een bepaald model uitlaat – en dat je dan de ene na de andere website hebt om dat er weer uit te slopen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De apk is ooit ingesteld omdat auto's in het verleden langer gebruikt werden en vaker gebreken vertoonden. Je moest met zekerheid kunnen zeggen dat een auto veilig en schoon de weg op kon. Tegenwoordig worden auto's steeds veiliger en schoner en levert zo'n apk minder op dan in het verleden. De rol van zo'n periodieke keuring verandert enigszins, omdat de auto's duurzamer worden. Voor brommers geldt hetzelfde. Er worden steeds meer eisen gesteld aan wat mag. Een apk voor bromfietsen en allerlei andere vervoersmiddelen vinden we te veel administratieve rompslomp, te veel gedoe. We hebben niet het gevoel dat dat heel veel extra oplevert. Daar kiezen we dus niet voor. Als je wel voor zo'n apk zou kiezen, wat weerhoudt de bromfietseigenaar er dan van om zijn opgevoerde brommer voor de apk-keuring even weer af te tuigen en de dag erna weer op te voeren? Het verandert niets aan de situatie. Met auto's gebeurt dat natuurlijk niet. Dan gaat het echt om het veiligheidskenmerk van de auto.

De heer **Smaling** (SP): Slechts 0,7% van het totale vervoer klinkt als weinig, maar één opgevoerde snorscooter kan een spoor van irritatie door een straat trekken. Ik wil dat percentage dus in die zin nuanceren. Is er ruimte om in te grijpen, ook gezien de motie die de VVD en de SP een paar jaar geleden hebben ingediend en die is aangenomen? De minister geeft aan dat de rechter zegt dat vernietigen weggegooid geld is. Kunnen we kijken of je bijvoorbeeld niet pas na drie overtredingen, maar na twee overtredingen tot inbeslagname over zou kunnen gaan? Je kunt hier een daad stellen. We kunnen hier constateren wat het probleem is en hier en daar een pleister plakken, maar ik ben ervoor om er iets feller in te gaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De straf moet proportioneel met de overtreding zijn. Bij een heel grote overtreding kan dat wel. Ik heb net al gezegd dat je dan heel veel eerder in beslag kunt nemen. Eén enkele snorfietser kan inderdaad een spoor van irritatie achterlaten, maar moet je dan alle snorfietzers met maatregelen lastig vallen? Van die 0,7% zijn er ook nog heel veel keurige, brave 25 kilometerrijders. Dat is natuurlijk ook van belang. Het begint bij het aanpakken van de overtreders. Het begint bij het aanpakken van diegenen die hun snorfietzen hebben opgevoerd en asociaal gedrag vertonen. Het begint niet met elke snorfietser onderhevig te laten zijn aan een soort nationale wetgeving en aanpak, omdat we denken dat we niet kunnen of willen handhaven.

Mevrouw Van Tongeren vroeg naar de andere steden. De andere steden geven aan nu geen problemen te hebben. Ze hebben zich solidair verklaard met Amsterdam in de aanvraag, maar ze hebben verder aangegeven dat ze daar niet specifiek op terugkomen. Als ze daar wel specifiek op terug willen komen, dan merken we dat vanzelf wel. Amsterdam is de enige stad waar dat specifiek speelt en waar men dat in een gesprek heeft aangevraagd.

Doen we dan verder niets? Mijn collega van V en J en ik zijn juist bezig met een aanscherping van de mogelijkheden tot handhaving en met het verhogen van de boetes, maar lokaal zal men toch gewoon de klieren in de kladden moeten grijpen. Dat is een moeilijke zin.

De heer **Smaling** (SP): Met de goedwillende, brave snorscooterrijder heb ik ook helemaal geen problemen. Het gaat nou net om de impact van die scooterrijders die wel zorgen voor een soort humeurigheid in zo'n binnenstad en ook in de buitenwijken. Als iedere scooterrijder weet dat er één keer wordt gewaarschuwd en bij de tweede keer dat ding ingeleverd moet worden, dan is dat duidelijk, uitvoerbaar en voor ons allemaal heel plezierig.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Minister Opstelten heeft hier al meermalen over de grenzen gedebatteerd. Wat kan? Wat kan niet? Wat is proportioneel? Wat vindt het OM? Hoe oordeelt de rechter tot nu toe? Het is dus mogelijk om bij grote overtredingen scooters sneller in beslag te nemen. Degene die op dat moment handhaaft, moet inschatten of het de scooterrijder is die dat spoor van irritatie achterlaat of dat er toch iets kleineres aan de hand is. Het heeft mijn aandacht en het heeft de aandacht van mijn collega van V en J. Het heeft de aandacht van de hele Kamer. Ik denk dat de instrumenten die we hebben, goede instrumenten zijn en dat we niet verder kunnen gaan dan dat.

Dan ga ik met uw permissie over naar de vragen over de rijsschoolbranche en de rijbewijzen. De PvdA-fractie is daar altijd zeer actief mee bezig en heeft daar voor de zomer ook vele vragen over gesteld. De PvdA-fractie heeft naar aanleiding van wat ik heb gestuurd nog een aantal vragen. Klopt het dat er instructeurs zijn zonder eigen rijbewijs? De WRM verplicht om een opleiding gevolgd te hebben en om ook herscholing te volgen. De politie heeft dit nog niet aangetroffen. Ik heb er dus geen signalen over ontvangen. Ik durf niet te zeggen dat het een broodjeaapverhaal is, maar ik hoop het wel.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik wil een procesopmerking maken, want anders krijg ik een antwoord op een vraag die ik niet heb gesteld. Het UWV pushte eerder heel veel mensen om rijsschoolhouder te worden, zonder dat er gekeken werd of daar een markt voor was en of mensen een beetje geschikt waren. Ik krijg van rijsschoolhouders nog steeds terug dat de mensen te makkelijk, ook vanuit de gemeenten, naar het vak van rijsschoolhouder worden gepusht en dat sommige mensen zelfs op cursus gaan terwijl ze hun eigen rijbewijs nog moeten halen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: UWV financiert die cursussen niet meer. Ik weet dat het toen speelde en daar heb ik toen ook op geantwoord. We hebben daar toen ook contact over opgenomen. UWV doet dat dus ook niet meer. De wet verplicht rijinstructeurs om een opleiding gevolgd te hebben en om herscholing te volgen. Wij hebben geen mensen aangetroffen die zonder geldig rijbewijs rijinstructeur zijn geworden. Als de branche daar bewijs voor heeft, dan ontvang ik dat graag, want dan kan ik daarmee aan de slag.

Kan de benchmark rijsscholen worden aangevuld met een cursus rijsschoolmanagement en dergelijke? De SWOV geeft aan dat extra eisen aan rijsscholen en instructeurs geen aantoonbaar effect hebben, maar dat ze wel kostenverhogend en drempelverhogend zijn voor de ondernemer. Daarom zit dat er niet specifiek in. We doen samen met de branche wel heel veel aan kwaliteitsverbetering en dat doen we op vele aspecten. We kijken naar de kwaliteit van de rijinstructeurs en naar de betrouwbaarheid van de rijsscholen en hun financiële situatie. We kijken bijvoorbeeld hoe jongeren een betrouwbare rijsschool kunnen vinden. Stichting TeamAlert gaat jongeren helpen om te kiezen voor een rijsschool.

De kwaliteit van de rijinstructeur is geregeld in de Wet rijonderricht motorrijtuigen. De praktische bijscholing wordt geoptimaliseerd, zodat na een eerste voldoende praktische praktijkbegeleiding geen tweede nodig is. Daardoor wordt het systeem voor de rijinstructeur ook duidelijk en maakt hij geen onnodige kosten. Het CBR controleert bij het inschrijven van de rijnschool, naast de gegevens van de Kamer van Koophandel, ook de geldigheid van de WRM-pas. Ik denk dat dat ook belangrijk is. Het CBR heeft samen met de branche bedacht dat ze een kwaliteitsverbetering van de rijnschoolbranche kunnen realiseren door periodiek te controleren of de inschrijfovereenkomsten van de instructeurs kloppen en of ze beschikken over een geldige WRM-pas. Die eis zal ook explicieter worden opgenomen in de inschrijfovereenkomst. CBR-examenmanagers zullen actief optreden tegen rijnscholen als er signalen zijn over verlopen WRM-passen.

Daarnaast is er een branchekwalificatie-instituut, het IBKI, dat het register van bevoegde rijinstructeurs op de website publiceert. Iedereen kan dus op basis van de naam en geboortedatum van de rijinstructeur de WRM-bevoegdheid controleren. Rijinstructeurs moeten hun certificaat inleveren bij het IBKI zodra deze ongeldig is geworden. IBKI meldt deze verplichting ook actief richting de rijinstructeurs.

Ik heb ook nog gezocht naar ideeën voor kwaliteitsverbetering in de omringende landen. In dit kader heeft de SWOV een benchmark uitgevoerd van de rijnschoolsystemen in Duitsland, Engeland en België. De Kamer heeft dat ook kunnen zien. Daaruit bleek dat het sterk verschilt, maar dat de veiligheidswaardes niet sterk verschillen.

De Belastingdienst controleert gericht rijnscholen en pakt ook bewust frauderende rijnschoolhouders krachtig aan. Dat is ook nog een issue. Mevrouw Van Veldhoven en mevrouw Kuiken hebben gevraagd wat we aan gevaarherkenning kunnen doen. Vanzelfsprekend maakt het herkennen van gevaar ook onderdeel uit van de huidige theorie- en praktijkexamens, die EU-breed gelijk zijn. Dat kan echter altijd beter. De SWOV en het CBR denken daar ook continu over na. Het complexe is dat wij eisen stellen aan de examens en niet aan de lessen. Ik zal wederom met de branche in gesprek gaan, om aandacht te vragen voor gevaarherkenning als expliciet onderdeel van de opleiding. Dat zit er voor een deel al in, maar het lijkt me goed dat ik daar extra aandacht voor vraag, ook naar aanleiding van de vragen van de PvdA en D66.

Naast het herkennen van gevaar, kunnen weggebruikers ook hogere orde-vaardigheden aanleren, die helpen om de risico's in het verkeer beter in te schatten. Dat zijn echter vaardigheden die je vaak pas later ontwikkelt, als je alweer een tijdje rijdt en je inschattingvermogen beter is.

Gelden in Nederland andere kwaliteitseisen voor de nascholingscursussen voor chauffeurs, waardoor de prijzen veel hoger liggen dan in het buitenland? De eisen die gesteld worden aan nascholingscursussen, vloeien direct voort uit de richtlijn en zijn dus voor alle landen dezelfde.

De eisen zien op de inhoud – een richtlijn geeft eigenlijk aan welke onderwerpen behandeld moeten worden – en op de kwaliteit van de ruimte en de kwaliteit van de docenten. De VVD vroeg naar de verschillen in prijzen. Daar ben ik niet van op de hoogte. Er zijn natuurlijk allerlei factoren die prijsverschillen verklaren. Denk aan verschillen in kostenstructuur, zoals de loonkosten van docenten, maar het kan ook de mate van concurrentie op de markt zijn.

Is het een idee om Het Nieuwe Rijden in het rijexamen en de lessen op te nemen? In het praktijkexamen wordt al aandacht geschonken aan Het Nieuwe Rijden. Rijnscholen zullen in hun lessen daar dus ook op moeten anticiperen.

Het CBR monitort vanaf 1-1-2014 hoeveel mensen met ADHD nog een termijnbeperking krijgen na de keuring door de psychiater. Later dit jaar kan een onderbouwde uitspraak daarover gedaan worden. Hiermee heb ik de vragen van de verschillende partijen over de rijnschoolbranche beantwoord.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik wilde mijn interruptie graag bewaren, maar er is een onbeantwoorde vraag over de financiële prikkel van herkeuring. Ik kan de vraag ook in tweede termijn herhalen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De Nederlandse Zorgautoriteit (NZa) stelt vast welke tarieven psychiaters mogen vragen voor herkeuringen. We hebben dat flink omlaag gebracht. Vervolgens hebben een aantal psychiaters gezegd dat men het dan niet meer doet. Dat is eigenlijk een strijd tussen de NZa en psychiaters. We moeten proberen om zo veel mogelijk mensen te vinden die wel die keuringen willen doen, zodat er geen wachtlijst ontstaat bij het CBR. We houden dat ook in de gaten. We hebben ook het signaal aan de NZa afgegeven dat dit een issue is. We proberen de mensen zo goed mogelijk te bedienen met de partijen die wel willen keuren. Het tarief is niet door het CBR zelf afgegeven. Het is een zorgtarief dat algemeen in de markt geldt en toevallig dit side effect heeft.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Mijn vraag was niet zozeer gericht op de tarieven, maar op de prikkel voor degene die bepaalt of een herkeuring nodig is. Er kan een soort perverse prikkel in zitten, als artsen er zelf belang bij hebben om iemand te laten terugkeren. Als de minister wil, dan kan ze dit ook in tweede termijn beantwoorden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, deze vraag zal ik ook meteen beantwoorden. We zijn bezig met de Gezondheidsraad om voor al die thema's te kijken hoe we een proces zo eenvoudig mogelijk kunnen maken. We kijken hoe we zo goed mogelijk standaarden vastleggen voor wanneer je wel en wanneer je juist niet herkeurd moet worden. Het is niet aan een arts om te bepalen wanneer een herkeuring moet plaatsvinden. Het is gewoon onderdeel van het CBR-regime. Dan ga ik naar het wegvervoer voor de goederensector, cabotage. Het onderzoek komt nog niet, maar wat kan de minister er al over zeggen? Wij hebben het afgelopen halfjaar extra handhaving door de ILT ingezet. We hebben daarmee een beetje een beeld gekregen van wat er gebeurt op de plekken die wij zelf risicoplekken vinden en op de tijden die wij zelf risicotijden vinden. We hebben tegelijkertijd aan een organisatie gevraagd om het in een breder kader te onderzoeken. Met «breder kader» bedoel ik hoe het zit over heel Nederland. Als je alleen toetst op die plekken waar je zelf een probleem voorziet, dan zeggen de cijfers die je daaruit haalt, natuurlijk niets over het algehele percentage. Dat laat onverlet dat we de handhaving strikt inzetten op plekken waar wij de problemen ervaren en zien. Die organisatie is helaas nog niet klaar. Ik denk dat het het best is om die twee cijfers tezamen aan de Kamer te presenteren en te geven. Naar verwachting kan ik de resultaten in de tweede helft van februari toesturen. De Kamer hoeft dus niet heel lang te wachten. Ga ik de cabotageovertredingen strafrechtelijk vervolgen? Op 1 juli 2013 is de gewijzigde WWG in werking getreden. Ik kijk even opzij voor waar WWG een afkorting van is. Het is de Wet wegvervoer goederen. We hebben zo veel van deze w's. Die wet is in werking getreden en daarmee is cabotage onder het regime van de economische delicten komen te vallen. Vanaf die datum is strafrechtelijke handhaving mogelijk. De ILT heeft na die datum die bevoegdheid ook gebruikt. Als de ILT bijvoorbeeld een vrachtwagen aanhoudt en op heterdaad betrapt, dan kan men een boete opleggen die direct betaald moet worden. Bij de aanbidding van het onderzoek naar cabotage, zal ik ook laten zien wat daar de mogelijkheden voor zijn. Daarnaast wordt ook bestuursdwang toegepast: een vrachtwagen wordt vastgehouden en mag niet verder rijden tot de boete is betaald. De PVV zei dat ik vaker met het volk hierover moet praten. Ik weet niet precies wie daarmee werd bedoeld, maar ik ben in ieder geval mee

geweest met een aantal vrachtwagenchauffeurs, zowel van Actie in de Transport als van Transport en Logistiek Nederland (TLN). Dat is dus een kleine branchevertegenwoordiger en een grote branchevertegenwoordiger. Ik was mee om aan te horen waar hun zorgen zitten. Ik ben ook mee geweest met de ILT om zelf die vrachtwagens aan te houden. Dat was ook heel bijzonder werk. We hebben dat op meerdere plekken in het land gedaan met verschillende rollen. Soms was het om cabotage te testen. Soms was het om op belading te testen. Je krijgt dan een heel goed beeld van hoe dat gaat en hoe de verdachte objecten eruit gepikt worden. Ik heb nog extra gekeken naar de dubbele nummerborden, want dat was toen ook een vraagstuk. Ik heb er geen kunnen vinden. Ik heb alleen bij één vrachtauto zo'n dingetje eromheen kunnen vinden, waarvan de chauffeur natuurlijk beweerde dat het alleen was om het goed vast te kunnen houden. Zo lang je niet op heterdaad betrapt, is dat wel heel complex. Ik heb mij volledig laten onderdompelen in de inspecties van de ILT op dit vlak en ook in de zorgen die er zijn aan de kant van de chauffeurs.

De heer **De Graaf** (PVV): Het is hartstikke goed dat de minister met verschillende mensen mee is geweest. Natuurlijk kan de minister, als ze een paar bezoeken doet, niet al die dubbele nummerplaten in één keer terugvinden. Dat begrijp ik best. Ik heb die samen met anderen wel gevonden. Het is echter heel goed dat de minister haar licht opsteekt bij deze mensen. Er is nog een probleem bij gekomen. Vorige week is bewezen dat het rijbewijs voor vrachtwagens in Litouwen gewoon te koop is voor acht tientjes. Ik heb dat op een Noorse website gelezen. Ik lees geen Noors, maar je kunt dingen vertalen. We horen heel vaak verhalen over het feit dat code 95 makkelijk te krijgen is en dat rijbewijzen te koop zijn in Oost-Europa, maar nu ligt het bewijs er. Ik heb daar schriftelijke vragen over gesteld. Ik heb gevraagd of die voor vandaag beantwoord konden worden, maar ik heb de antwoorden nog niet gezien. Misschien kan de minister nu haar licht er al even over laten schijnen. Als die controles plaatsvinden, is ze dan bereid om bij Litouwse rijbewijzen meteen te zeggen: inleveren die handel en van de truck af?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik weet dat er schriftelijke vragen gesteld zijn. Ik was me er echter niet van bewust dat die ook voor vandaag beantwoord moesten worden. Ik zie hier een door mij nog niet goedgekeurde beantwoording, maar misschien kan ik er gelijk doorheen lopen. «Bent u bekend met de berichten?» Ja. «Deelt u de mening dat de verkeersveiligheid in het geding is, alsmede dat de concurrentiepositie voor het wegtransport hiermee geweld wordt aangedaan? Zo nee, waarom niet?» Dat zou het geval zijn als fraude zou zijn aangetoond. Dit is echter niet het geval. «Bent u bereid het Litouwse rijbewijs niet meer te accepteren?» Nee, op grond van de derde rijbewijsrichtlijn dienen lidstaten elkaars rijbewijzen onderling te erkennen. Om vervalsing zo veel mogelijk tegen te gaan, bevat de richtlijn een aantal maatregelen voor de fysieke beveiliging van het document. De Europese Unie ziet erop toe dat de lidstaten die in acht nemen. «Bent u bereid om geen enkele Litouwse vracht- of personenwagen op de Nederlandse wegen meer toe te laten? Zo nee, waarom niet?» Vanwege het beginsel van vrij verkeer van personen en goederen binnen de EU is dat niet mogelijk. Bij wegcontroles controleert de ILT op de rij- en rusttijden en controleert de politie de rijbewijzen. Daarbij kan ter plaatse strafrechtelijk worden opgetreden als onregelmatigheden worden geconstateerd. «Kunt u deze vragen beantwoorden voor het AO wegverkeer en veiligheid?» Nee.

Even serieus. Ik heb dat bekeken toen ik mee was met de inspecties. Je ziet dat alle papieren worden bekeken, ook de rijbewijzen. Wanneer mensen vanuit het buitenland hier vervoeren, wordt bekeken of ze dat terecht doen, of ze wel uit de lidstaten komen van waaruit dat mag. Alles

wat verdacht is, wordt onmiddellijk in beslag genomen. Ik heb dat zelf ook meegemaakt. De personen worden uit de auto gehaald en de auto's worden geparkeerd en mogen niet meer weggaan. Het is altijd een combinatie van de ILT en de politie bij die zaken. Het wordt gewoon heel serieus aangepakt. Ik kan niet bij voorbaat alle Litouwse vrachtauto's weigeren, want er is gewoon vrij verkeer. De documenten moeten ook beveiligd zijn. Als er echt sprake is van fraude, dan moet je dat ook kunnen aantonen en dan moet je dat ook kunnen zien.

De heer **De Graaf** (PVV): Het is aangetoond. Iemand van de Noorse TLN heeft vier rijbewijzen en twee identiteitsbewijzen aangevraagd en ze gewoon gekregen. Ze zijn niet van echt te onderscheiden en misschien zelfs door de officiële instantie afgegeven. Aangetoond is het zeker. Misschien is het goed als de minister haar beantwoording heroverweegt. Het antwoord op vraag 3 kan heel erg van invloed zijn op de beantwoording van de andere vragen. Dan is het goed dat de antwoorden nog niet door de minister waren goedgekeurd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Een officiële versie zal nog naar de Kamer komen. Dan kan de heer De Graaf zien of er nog andere elementen in het antwoord zitten. Er zijn altijd veel verhalen, maar je moet het wel kunnen zien en kunnen bewijzen. We moeten ook op heterdaad kunnen betrappen en dat is het meest complexe. Je kunt mensen niet verdenken als je nog niet weet of ze die overtreding begaan. «Zet u in op versoepeling of verruiming van de rij- en rusttijden?» Het is mijn inzet om de handhaving en de sanctionering van de rij- en rusttijden te harmoniseren, want dat is ook een issue. Ik heb daar vaak met vrachtwagenchauffeurs over gesproken. Zij zeggen: jullie hebben een regime, waarbij jullie er wat minder strak op zitten, omdat jullie de rij- en rusttijden bekijken over een langere periode; als ik vervolgens Frankrijk inrijd, dan kijkt men daar op een heel andere manier. Ik zet me in Europees verband in. Ik zal me daar ook voor blijven inzetten, want ik snap de irritatie over het feit dat landen misschien wel dezelfde wet- en regelgeving hebben, maar misschien wel een ander uitvoeringsregime. Als ik hetzelfde doe als de Fransen, dan maak ik het er voor onze vrachtwagenchauffeurs niet makkelijker op, want dan wordt het alleen maar strakker. Ik dring aan op versoepeling en verruiming bij de Europese collega's. Daar blijf ik mee bezig.

Hetzelfde geldt meer in algemene zin. De SP vraagt wat ik doe om maatschappelijke vraagstukken aan te pakken, omdat er wel allemaal gelijke regels zijn, maar de sociale omstandigheden een stuk complexer zijn. We hebben er daarom in het verleden voor gekozen om dat nationaal in te vullen. Ik denk dat bijna alle vrachtwagenchauffeurs slechter af zijn dan de Nederlandse vrachtwagenchauffeurs. De vraag is dus wat een harmonisatie op sociaal vlak zou betekenen voor de Nederlandse vrachtwagenchauffeur. Wij proberen de protectie zodanig in te richten dat mensen die hier echt komen werken – een beetje cabotage mag – ook aan onze regels moeten voldoen. Ik wil dat het in andere landen omhoog getrokken wordt. Als we harmoniseren bestaat namelijk de kans we er uiteindelijk niet beter vanaf komen voor onze eigen werknemers in de transport.

De heer Smaling vroeg wat we kunnen doen om die brievenbusmaatschappijen aan te pakken. Mijn collega van SZW heeft in april 2013 het Actieplan bestrijden van schijnconstructies aangeboden. Voor transport is de werkgroep Transport opgericht, waaraan wij ook deelnemen. Op 27 november heeft de minister van SZW de Kamer een brief gestuurd met informatie over de voortgang van de uitvoering van het actieplan. Daarin werd onder andere gemeld dat de inspectiediensten kijken naar de signalen en naar de wijze waarop gereageerd zou kunnen worden. De

heer Smaling zegt dat ik een ambtelijke frase gebruik. De bedoeling is dat er actie ondernomen wordt. Misschien is dat een meer politieke frase. Tot slot heeft de VVD gevraagd of de vervoersmanager verplichte nascholing nodig heeft. Nee, de vervoersmanager geeft geen les en valt dus ook niet onder de WRM. Dat waren de vragen over de transportsector.

Mevrouw **Visser** (VVD): In het kader van de rij- en rusttijden heeft de VVD gevraagd naar de uitrol van de parkeerplaatsen lang de Nederlandse weg, zodat chauffeurs kunnen voldoen aan de rij- en rusttijdenwet. Er is een plan van aanpak opgesteld en geld beschikbaar gesteld. Wat is de stand van zaken? Zijn alle knelpunten nu inzichtelijk en worden ze ook aangepakt op korte termijn?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik weet dat we daarmee bezig zijn. Er is 25 miljoen euro beschikbaar voor de verzorgingsplaatsen. Er komen 195 extra parkeerplaatsen op de bestaande locaties, verzorgingsplaatsen langs de internationale corridors A1, A2, A50 en A12. Er worden 410 extra parkeerplaatsen gehuurd op het onderliggend wegennet, langs internationale corridors, A67. Er worden extra verzorgingsplaatsen met 135 plekken aangelegd op de nationale corridors A15, A37, A20 en A27. Er vindt een kwaliteitsimpuls plaats op 44 verzorgingsplaatsen. De bewegwijzering wordt verbeterd en er wordt een impuls gegeven aan beheer en onderhoud. Ik heb in totaal 25 miljoen euro weggezet om die verbetering te kunnen realiseren.

Er zijn een paar vragen gesteld over wegen. Kunnen verkeerslichten beter afgestemd worden en kan dat miljoenen opleveren? In het kader van het programma Beter Benutten zet het Groene Golf Team zich in om stoplichten beter op elkaar af te stemmen. Dat heeft inderdaad voordelen voor de doorstroming en de leefbaarheid. Dat levert alleen niet mij miljoenen op, maar het levert de maatschappij miljoenen op. Daar ben ik heel blij om.

Het Zeeuwse deel van de N57 en de N59 voldoet nog niet aan het veiligheidsniveau. In het BO MIRT van mei 2011 is daarom 10 miljoen euro extra beschikbaar gesteld voor verkeersveiligheidsmaatregelen om de N57 en N59 op het gewenste niveau te krijgen. Vanuit het pakket Meer Veilig wordt nog eens 8 miljoen euro geïnvesteerd. Ik trek daarbij op met de regio. Ik leef niet alleen met haar mee, maar ik financier ook. Door dit alles worden de N57 en de N59 volledig op EuroRAP niveau 3 gebracht. Tubantia heeft gisteren gepubliceerd over een meldpunt over de A35. Het wegvak voldoet aan de verkeersveiligheidsnormen, zo heb ik begrepen. Rijkswaterstaat monitort de situatie voor een langere periode. Op basis daarvan kunnen we ons een goed beeld vormen van de eventuele problemen. Ik heb tot nu toe geen uitschieters gezien, maar Tubantia heeft zelf ook een meldpunt. Wij monitoren dus ook. Het is goed als we de onderzoeksresultaten naast elkaar leggen. Dit doen we ook bij andere wegen waar spontaan initiatieven ontstaan.

Hoe zit het met de veiligheid van de Tweede Coentunnel? De maatregelen van Rijkswaterstaat om ongevallen te verminderen, hebben succes. Het aantal ongelukken was gestegen naar vijf tot zeven per week. Ik heb er hier toen ook over gesproken. Dat is inmiddels teruggedrongen naar één tot drie ongevallen per week. In de voorgaande situatie was dat ook al het geval. De Kamer moet beseffen dat de tijdelijke tunnel in gebruik is totdat de Eerste Coentunnel weer opengaat. De verkeerssituatie wordt dan alleen maar beter. De getroffen maatregelen betreffen aangepaste verlichting, een doorgetrokken streep, snelheidsverlaging en extra signaalgegevens. Na de opening van de Eerste Coentunnel in het najaar van 2014 verwacht ik de beoogde reistijdswinsten.

Ik heb de Kamer in november toegezegd dat ik ervoor zal zorgen dat de informatievoorziening aan de weggebruikers over de maximumsnelheid binnen een halfjaar wordt verbeterd. Ik heb daarvoor een eerste opzet

gezien, maar daar was ik nog niet helemaal tevreden over. Het plan wordt nog bijgewerkt en daarna kunnen we aan de slag. Het bestaat uit verschillende onderdelen, met zowel fysieke als communicatieve maatregelen om de gebruiker beter te informeren over de maximumsnelheid. Denk aan een voorlichtingscampagne, harmonisatie van de snelheden, meer gebruik maken van in-car spoor en dergelijke. Zodra dat klaar is, kom ik daar bij de Kamer op terug.

Waarom stop ik niet met de trajectcontroles? Ook op de snelwegen is het handhaven van de maximumsnelheden van belang voor de verkeersveiligheid en op specifieke plekken is het van belang om aan de lokale normen voor lucht en geluid te voldoen. Minister Opstelten heeft al vaker gezegd dat trajectcontroles niet ten koste gaan van de capaciteit voor de handhaving op onderliggend wegennet.

Ik kan de Kamer een kaart met maximumsnelheden toesturen. Misschien kan ik die meteen meesturen met die brief over de maatregelen.

Mevrouw Van Tongeren vraagt of ik tot inkeer wil komen over de snelheidsverhoging op de ringwegen. Ik kan nog geen uitspraak doen over wat ik doe met het tweede besluit van de rechter over de A10, want we studeren er nog op of we in hoger beroep gaan. Ik moet dat binnen zes weken beslissen, dus uiterlijk 28 februari. Voor de A13 moet ik dat uiterlijk 13 februari doen. Als ik ervoor kies om in hoger beroep te gaan, dan zal ik de Kamer daarover informeren, net als ik bij de A13 heb gedaan. Ik heb het al zo vaak gezegd hier: ik verhoog de snelheid als het kan binnen de milieunormen. Als het niet kan, dan zal ik de snelheid ook weer omlaag moeten brengen. Uiteindelijk doe je dat omdat je vindt dat het tot de mogelijkheden behoort. Ik geloof dat het mogelijk is en dat ik daarmee binnen de grenzen blijf. Als ik niet binnen de grenzen blijf, dan zal ik daar wat aan moeten doen. Ik heb altijd aangegeven dat ik daar niet star in zit, maar het blijft een leuk politiek onderwerp voor velen.

Ik ga naar de V en J-vragen. Er is gevraagd of na een kleine overtreding een waarschuwing kan plaatsvinden en of na het maken van meerdere overtredingen zwaarder beboet kan worden. De minister van V en J heeft een heel groot epistel daarover in mijn handen geduwd. Er moet een evenwicht zijn tussen de begane overtreding en de hoogte van de verkeersboete. De minister van V en J zegt dat hij van mening is dat voor degene die beboet wordt, ook een duidelijke relatie moet bestaan tussen de ernst van de gevaarstelling van de gedraging en de hoogte van de boete. Sinds 2005 is de hoogte van de verkeersboetes ingekaderd in een tarievenhuis van het OM. Daar zit ook zo'n getrapte benadering in: hoe gevaarlijker hoe duurder. Specifieke weegfactoren zorgen ervoor dat overtredingen op bepaalde gevaarlijke plekken of overtredingen die worden begaan met grotere voertuigen, ook zwaarder worden bestraft. Dan is er ook de Kamerbrede motie-Van der Staaij: Er is nadrukkelijk gekozen voor gerichte boeteverhogingen voor bijzonder asociale en gevaarlijke verkeersovertredingen. De minister van V en J zegt nog heel veel in dit stuk, maar hij geeft gewoon aan dat hij het al doet. Alleen een waarschuwing geven bij een overtreding, wil V en J echter niet.

Er is gevraagd naar het drugsvoorstel. Ik hoor net dat minister Opstelten van plan is om volgende week een nota van wijziging en een nota naar aanleiding van het nader verslag naar de Tweede Kamer te sturen. Dat is dus heel actueel.

Dan kom ik bij de varia. Ik heb Veilig Verkeer Nederland de opdracht gegeven om de folders en de website over kinderszitjes te actualiseren. Die folders vinden gretig aftrek op punten waar veel jonge ouders komen. Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over Het Nieuwe Rijden? De toegezegde brief hierover komt op korte termijn naar de Kamer. De uitvoering van het programma Het Nieuwe Rijden is ondergebracht bij het Instituut voor Duurzame Mobiliteit, waar men bezig is met een brief. Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd of ik het initiatief van Binnenstad-service ken en promoot. Ik ken het en ik promoot het ook. Ik ondersteun

dit initiatief van harte. Een deel is al door mijn departement ondersteund. Minder grote vrachtwagens in het centrum is niet het hele verhaal. Het betreft ook minder maar beter beladen vrachtauto's bij supermarkten en winkelbedrijven. In het kader van het SER Energieakkoord praat ik met het bedrijfsleven en gemeenten over een Green Deal met alle partijen. Bij het programma Beter Benutten stimuleer ik dit ook altijd. Medio 2014 zou er overeenstemming moeten zijn met de partijen. Het is dus in beeld. Mevrouw Van Veldhoven vroeg naar het plan voor de zelfsturende auto's. Ze vroeg ook hoe het zit met de techniek. Dat sluit aan bij de motie-Elias/Kuiken. De heer Elias en mevrouw Kuiken hebben ook gezegd dat we in samenwerking met de sector moeten zoeken naar concrete mogelijkheden voor het uitvoeren van grootschalige tests met voertuigen zonder bestuurder, indien mogelijk ook op de openbare weg. Ik heb ook toen geantwoord dat wij nog wel meer vraagstukken op te lossen hebben. Hoe zit het met de juridische inbedding? Hoe werkt het als zelfsturende auto's de weg op gaan, terwijl er ook auto's rijden die anders werken? Ik ben samen met het bedrijfsleven, kennisinstellingen, juristen, de RDW en RWS in overleg om stappen te kunnen nemen. Ik verwacht tegen de zomer de Kamer een brief te kunnen sturen over de vraag hoe ik om wil gaan met die openbare tests. Ik denk dat we voor een deel van tevoren kunnen zien wat voor kader er uiteindelijk geformuleerd moet worden, ook in Europees verband. Voor een deel zal dat ook weer komen uit de openbare tests. Je kunt daar niet bij voorbaat een 100% kader voor maken. Bij ongelukken is de eigenaar of houder van een auto aansprakelijk, behoudens overmacht. Dat geldt nu en dat geldt straks ook. Dat wordt ook meegenomen bij die onderzoeken voor die zelfrijdende auto's. Toen ik in een zelfsturende auto ging rijden, wilde ik meteen aan het stuur. Ze zeiden toen dat ik dat met een gewoon rijbewijs wel kon doen, maar dat het wel handig zou zijn als ik een paar keer geoefend zou hebben. Iemand anders is dus maar de weg op gegaan. Dat geeft misschien ook weer antwoord op de vraag. Eigenlijk moet je dit al oefenend vormgeven. Bij de beantwoording van de motie-Elias/Kuiken zal ik aangeven wat we al weten en wat we gaandeweg ontwikkelen. Het is een terechte vraag.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Hartelijk dank. Dat is een goed antwoord van de minister. Het sluit aan bij een wens die breed in de Kamer gedeeld wordt. Laten we proactief kijken naar wat kan en welke vragen dat weer opwerpt. Ik had een specifieke vraag over de data. Van zo'n zelfsturende auto moet in de gaten gehouden worden waar hij is. Wat gebeurt er met dat soort data? Kan de minister misschien toezeggen dat ze naar dat aspect zal kijken? Ik zie het dan in die brief allemaal tegemoet.

Minister **Schultz van Haagen-Maas Geesteranus**: Dat is een van de aspecten die erbij hoort. Er zijn nog veel meer vraagstukken van belang op dit vlak. Uiteindelijk reageren die auto's natuurlijk op elkaar. Ze rijden in een soort treintje. Je wilt ook graag dat zij informatie van elkaar gebruiken. Er wordt dus ergens iets gedeeld, maar op welk niveau is dat dan? Is dat een algemeen niveau of een individueel niveau? Er is gevraagd waarom de Rijksdienst voor het Wegverkeer de kentekenkaartjes zelf maakt in plaats van dat aan de markt over te laten. De RDW is verantwoordelijk voor de afgifte, productie en levering van kentekenbewijzen. De productie van blanco kentekenkaartjes is uitbesteed aan de markt. De RDW maakt de kentekenkaarten niet zelf. Het personaliseren van de kentekenkaarten doet de RDW echter wel. Dat is nooit een marktactiviteit geweest. Dat heeft er vooral mee te maken dat de RDW als enige die gegevens beheert. Hoeveel van de auto's in het wagenpark van de ministers zijn elektrisch? We hebben in de wagenpool meer dan 50 elektrische auto's van RWS. RWS gaat naar 400 elektrische, hybride auto's in 2016. De ILT is bezig met elektrificering van het wagenpark. De dienstauto's van de ministers zijn

niet elektrisch. Die rijden allemaal op diesel. Mijn auto had een heel mooi A-label, maar als je je omdraait, dan is het al bijna een B-label geworden, want de ontwikkelingen in de markt gaan snel. Ik ben al hard aan het nadenken over hoe ik voor mijn volgende auto aan een nog schoner exemplaar kan komen, bijvoorbeeld hybride of volledig elektrisch. Er zitten echter ook grenzen aan wat je mag uitgeven en hoeveel kilometers je kunt rijden.

De **voorzitter**: Ik stel een spreektijd in de tweede termijn voor van anderhalve minuut per fractie. Wil eenieder ook direct aangeven of er behoefte is aan een VAO?

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar uitgebreide beantwoording. Op een aantal punten was dat naar tevredenheid en op een aantal punten naar ontevredenheid. Ik wil daar uiteraard één punt uitlichten en dat is de snelwegverlichting: de bezuiniging van € 600.000 die pas vanaf 2020 jaarlijks loopt. We moeten het hele boeltje optuigen, om uiteindelijk vanaf 2020 € 600.000 aan bezuinigingen in te kunnen boeken. Daar moet heel veel werk voor gedaan worden, terwijl veel mensen zich onveilig voelen op die plekken bij het eerste spatje regen. Ik vind het hele circus lariekoek. Ik vind het een aanfluiting. Ik vind het een poppenkast. Ik kondig daarom bij dezen alvast aan een VAO te willen, zodat ik een motie daarover kan indienen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Allereerst een groot woord van dank aan de minister op een aantal punten: de kinderzitjes, de snorscooters en het vasthouden aan de doelstellingen. Ik herken en erken dat daar nog een hele weg te gaan is, maar het begint met een ambitie. De pietepouterige bezuiniging van 0,6 miljoen euro op snelwegen blijkt gewoon een strop. Het kost miljoenen de komende jaren en dan moeten we maar hopen dat in 2020 de eerste euro terugverdiend wordt. Het zal wel. Ik stel wel vast dat veel mensen zich daar buitengewoon aan ergeren, dat er grote vraagtekens zijn bij de verkeersveiligheid en dat we eigenlijk niet één stap vooruit zijn, maar twee achteruit. Ik zal met de heer De Graaf meedenken over die motie.

Ik ben benieuwd naar de cijfers van het klagende gemeentebestuur van Amsterdam. Hoeveel is daar echt gehandhaafd? De heer Smaling had een terechte vraag. Wat heeft de gemeente Amsterdam nog nodig? Ik denk dat dat een figuurlijke schop onder de kont is. Men moet gewoon aan de slag. Er komen nieuwe maatregelen aan om nog harder op te kunnen treden, op verzoek van vele Kamerleden hier. Laten we die eerst maar een paar jaar uitvoeren en dan maar eens kijken of er nog meer wetgeving uit Den Haag moet komen. Ik zou graag cijfers van de grote steden willen zien. Komt er een light versie uit van het alcoholslot voor de vrachtwagen? Blijft het vrijwillig voor de werkgever, zodat hij er niet mee opgezadeld wordt?

Organisatie TeamAlert zou een website starten om jonge consumenten goed te informeren over rij scholen. Is die site al in de lucht?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik bedank de minister voor haar antwoorden. Mijn vraag over het alcoholslot is blijven liggen. Wat moet ik me precies voorstellen bij zo'n startonderbreker? Ze zeggen dat het een light variant is, maar TLN klaagt alweer. Ik denk dan dat het toch gewoon een alcoholslot is en dat klinkt goed. Ik ben benieuwd. Wij zijn er voorstander van, omdat het de veiligheid ten goede komt en je daardoor chauffeurs niet onnodig hun baan afpakt.

Ik had ook nog een vraag over dat lik-op-stukbeleid. In principe zou je na twee keer een scooter kunnen afpakken, indien deze niet met kenteken rijdt. Indien de scooter wel keurig een kenteken heeft, dan zou de scooterrijder in theorie drie keer dezelfde fout kunnen begaan. Als je een

beginnende bestuurder bent, dan geldt weer dat je twee keer dezelfde fout mag maken. De heer De Rouwe wees me daar terecht op. Per 1 juli 2014 gaan de maatregelen in. Ik ben het er ook mee eens. We kunnen echter allerlei maatregelen nemen, maar als we niet handhaven, dan komen we nergens. Ik wil wel afspreken wat het nulmoment is. Als we een jaar verder zijn, dan kunnen we bekijken of we het gevoel hebben dat er meer gehandhaafd wordt. Dat hoeft van mij niet alleen de gemeente Amsterdam te zijn. We hoeven ook niet meteen heel Nederland te pakken. Laten we een aantal hotspots qua steden pakken en daar monitoren of al die maatregelen die wij in werking stellen om de verkeersveiligheid te verbeteren en om het asociale gedrag van scootrijders naar beneden te brengen, ook het gewenste effect hebben. Dat hoeft niet op landelijk niveau. Amsterdam heeft hier belang bij. Laat Amsterdam dan ook monitoren. Laten we het op een slimme manier doen. Ik zeg niet meteen dat we het zus of zo moeten doen. We moeten echter wel weten of de maatregelen effect hebben.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik dank de minister voor heel veel antwoorden op heel veel vragen. Veelal zijn de vragen naar volle tevredenheid beantwoord. Het punt van de Wet milieubeheer betreft de ambitie van de overheid om investeringen die zich binnen vijf jaar kunnen terugverdienen, ook gewoon te doen. Ik begrijp dat niet zomaar te vertellen is wat er dan gedaan kan worden, maar de principiële uitspraak had ik graag wat explicieter gehoord van de minister. Vindt de minister ook dat wij als overheid daarin onze verantwoordelijkheid moeten nemen?

Ik ben blij met de toezegging van de minister dat ze het kader voor zelfsturend rijden breed zal onderzoeken. Ik ben ook blij dat de minister zegt dat we de doelstellingen en ambities voor het verminderen van het aantal gewonden en verkeersdoden handhaven. We realiseren ons allemaal dat het een moeilijke opgave is. We moeten met elkaar kijken naar wat redelijk is. De minister merkte terecht op dat er ook een verantwoordelijkheid bij de Kamer ligt.

Ik ben ook blij dat de minister gezegd heeft dat ze de ruimte voor grote steden wil vergroten via zo'n experimenteerbepaling. Natuurlijk moeten we bij het toepassen daarvan alsnog elke keer kijken of dat voldoende beargumenteerd is. Dat lijkt me een heldere lijn.

Het was een tussenzinnetje, maar ik ben blij dat de minister zei dat ze gaat kijken naar meer harmonisatie van snelheden op snelwegen en dat ze daarop terugkomt in de brief over 130 km/u. Dat continu remmen en optrekken levert echt heel veel irritatie op. De minister weet dat het een wens van mijn fractie is om langere aaneengesloten stukken te realiseren. Zal de minister zich op het punt van cabotage inzetten voor betere regels in Europa? Het handhaven van de regels hier is één ding, maar de regels zijn gewoon niet scherp genoeg.

De Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) geeft de vergunningen uit. De NIWO geeft aan dat het aantal vergunningen gedaald is. Zij maakt zich zorgen over het aantal vergunningen, want die komen onder de grens waarbij de NIWO kan blijven bestaan. Is er dan een vangnet?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de minister namens mijn fractie voor de antwoorden. Over een aantal van de toezeggingen zijn wij heel tevreden. Ik heb waarschijnlijk de minister verkeerd begrepen toen ze zei we ons op de fietsers moeten richten, omdat 60% van de ernstig gewonden en doden zich onder de fietsers bevindt. Ik ga ervan uit dat de minister de 40% aan de andere kant net zo serieus neemt. Als je daar het aantal doden en gewonden kunt verminderen, dan is dat alleen maar winst. Ik ben blij dat de ambitie blijft staan.

In de uitspraak van de rechter over de A10 heb ik gelezen dat eigenlijk alleen de vrijheidsbeleving van de automobilist als argument overeind bleef. Alle andere argumenten gingen onderuit. Ik ben heel blij om te horen dat er bij deze minister langzaam een opening komt om in elk geval op de A10 bij Amsterdam terug te gaan naar de verstandige snelheid van 80 km/u.

Op het punt van de scooters blijkt dat er een opening geboden wordt, zowel voor 30 km/u op wegen in de grote steden als voor een experimenteeroptie. Dat zou de veiligheid en het milieu, de luchtkwaliteit, in de optiek van GroenLinks enorm bevorderen. GroenLinks ijvert hier al heel erg lang voor.

Ik vond het argument van de minister dat je na de apk brommers en scooters «terug kunt veranderen», niet zo heel sterk. Versleten banden zet je ook zo weer op je auto, nadat je met een paar goede leenbanden door de apk gekomen bent. Graag een reactie van de minister daarop. Dank voor de toezegging om het cargohoppen, het distributieverkeer in steden, waar mogelijk steeds verder te bevorderen.

Mevrouw Visser (VVD): Voorzitter. Ik dank de minister voor de uitgebreide beantwoording en voor een aantal toezeggingen die ze heeft gedaan. Ik dank haar in ieder geval voor de toezegging dat de functie van vervoersmanager niet verder wordt opgetuigd met allerlei verplichtingen, ook niet in het kader van nascholingseisen. De minister gaf aan dat ze niet echt een verklaring heeft voor de prijzen die worden gevraagd, gezien de opleidingseisen en de kwaliteitseisen. Ze heeft wel een aantal suggesties in haar beantwoording opgenomen. Is de minister bereid om met de sector eens nader te kijken naar hoe die prijsverschillen zijn ontstaan? Er bereiken ons toch geluiden dat de implementatie van de Europese richtlijn en de kwaliteit daarvan zorgen voor de verschillen.

Dan kom ik op de scooterverlast. De minister gaf aan dat ze in het uiterste geval misschien bereid is om Amsterdam experimenteerruimte toe te staan. Het is al door meerdere van mijn collega's gezegd: handhaving, handhaving, handhaving! We vroegen om een politiek signaal. Wat de VVD-fractie betreft komen er heel veel maatregelen. We zullen op 13 februari verder praten over boetesystemen in het verkeer, ook naar aanleiding van de huftraanpak. Wij zien in de helmplicht geen oplossing voor het geconstateerde probleem in Amsterdam.

De voorzitter: Dan is er nog een vraag van mevrouw De Rouwe. Excuus, de heer De Rouwe.

De heer De Rouwe (CDA): Nee, mevrouw De Rouwe zit thuis. Ik spreek wel namens haar, althans dat denk ik, en natuurlijk namens mijzelf en mijn partij. Mevrouw Visser van de VVD was een paar uurtjes geleden nogal boos op mij, omdat ik een volstrekt onuitvoerbaar symboolmotie niet had gesteund. Die motie riep ertoe op om de scooter na één overtreding in de shredder te gooien. De minister heeft net ook aangegeven dat zij die motie niet uitvoert. Ik ben benieuwd of mevrouw Visser die boosheid speelt als het een andere partij betreft. Roept zij de minister nu ertoe op om alsnog die motie van de SP en de VVD uit te voeren of stuurt zij de minister naar huis? Het waren grote woorden net aan het adres van het CDA. Ik ben benieuwd naar het realisme van de VVD. Erkent mevrouw Visser dat het puur symboliek was en dat het op geen enkele manier bijdroeg aan wat dan ook?

De voorzitter: Voor de annalen is het misschien goed om te melden dat als er al een minister naar huis wordt gestuurd, het dan de minister van Veiligheid en Justitie zou zijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): Of beiden, dat maakt mij niet zoveel uit. Ik heb ze allebei even lief. Van mij hoeft het dus niet. Ik heb die motie ook niet gesteund, want het was een volstrekt onrealistische motie. Dat zegt het kabinet nu ook. Het zijn nota bene twee VVD-ministers. Ik ben benieuwd of die boosheid naar het CDA nu ook geldt voor de VVD-ministers of dat het dan ineens heel anders ligt.

De **voorzitter**: Ik heb het idee dat het CDA radicaliseert.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ja, de heer De Rouwe heeft heel veel woorden nodig om aan te tonen dat het symboolpolitiek is. Volgens mij zijn de woorden van de heer De Rouwe vooral symboliek. De VVD steunt duidelijk de lijn van meer handhaving. De motie is ook op die manier ingevuld. We hebben gevraagd om een plan van aanpak. De minister van Veiligheid en Justitie stelt daarin dat een aantal zaken niet kunnen. Ik heb net aangegeven dat wij 13 februari hierop terugkomen om te kijken wat wel mogelijk is, ook in het kader van de hufferaanpak die wij samen met de PvdA hebben voorgesteld bij de begrotingsbehandeling. Ik heb nog één nabrander over het alcoholslotprogramma. De minister heeft de evaluatie gisteren gestuurd. We hebben het dus nog niet in alle details kunnen lezen. Eén van de vervolgacties betreft de samenloop met het strafrecht. De minister geeft aan dat ze daar met haar collega naar zal kijken. Op welke termijn kunnen wij de uitkomsten daarvan verwachten? Kan dat bijvoorbeeld vóór 13 februari?

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Ik dank de minister voor de duidelijke beantwoording. Wat de vrachtwagenchauffeurs betreft, is het ook leuk om te horen dat de minister veel veldwerk doet. Dat is ook een beetje de jeu van het ministerschap. Dat geldt voor ons ook. Ik hoor toch ook een beetje de machteloosheid in de stem van de minister, niet omdat ze zelf gauw die rol oppakt, maar omdat Europa in dit geval de regels opstelt. Ze probeert binnen die kaders te doen wat ze kan. Als het bijna niet mogelijk is om een heterdaadje te realiseren, wat staat de inspectie daar straks dan nog te doen? Hoeveel handhavers heb je dan nodig om overtreders te kunnen aanpakken? De minister zegt ook dat het bijna nergens zo goed geregeld is als in Nederland. Bedoelt ze met die opmerking dat wij eigenlijk te duur zijn, dat de vrachtwagenchauffeurs het eigenlijk te goed hebben en dat het eigenlijk nog een tandje minder moet? Dat is toch wel de wereld op z'n kop. Als wij nu moeten afglijden naar het gemiddelde niveau, of, nog erger, het niveau in Oost-Europa, dan laten wij een sector helemaal in de steek. Zie ik dat goed?

De Vereniging Rijschool Belang (VRB) adviseert om het Centraal Bureau Rijvaardigheid het voortouw te laten nemen bij het harmoniseren van de WRM-pas, de registratie bij de Kamer van Koophandel en het voertuig waarmee examen wordt gedaan. Is er winst te behalen door het in handen van het CBR te geven?

Op 13 februari gaan wij graag door op het punt van de snorscooter. Wat ons betreft is twee keer geel rood en niet drie keer. Met dat in het achterhoofd wil ik alvast aankondigen dat ik graag aan het VAO meedoe.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. D66 stelde een vraag over de NIWO, die ik niet helemaal begrijp. Mevrouw Van Veldhoven gaf aan dat het aantal vergunningen omlaag was gegaan. Zij vroeg of dat een zorgelijke situatie oplevert. Misschien kan ze dat nog één keer zeggen; dan kan ik in de tussentijd, terwijl ik de andere vragen beantwoord, kijken of ik daar een goed antwoord op kan verzinnen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De NIWO is al in 1946 opgericht met als doel het bevorderen van het binnenlands en grensoverschrijdend beroepsgoederenvervoer over de weg. De NIWO geeft vergunningen uit.

Er is een evaluatie geweest van het functioneren van de NIWO. In die onafhankelijke evaluatie blijkt dat de doeltreffendheid goed is. Er staan goede conclusies in over de NIWO. Er staat echter ook in dat het aantal in omloop zijnde vergunningen in 2012 de grens naderde waaronder de NIWO niet duurzaam meer kan opereren. De continuïteit van de NIWO vergt daarom nog steeds aandacht. Hoe ziet de minister dat? Wat voor vangnet hebben we? Zo'n organisatie kan niet in één keer in de problemen komen, want het is een soort basisinfrastructuur binnen de vergunningen voor al die partijen die op de weg actief zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Allereerst kom ik op het alcoholslot in vrachtwagens en bussen en het verschil met een alcoholslot in een personenauto. Het betreft een startonderbreker light. Men heeft dan al een alcoholslot op de personenauto. Als je wordt gepakt met te veel alcohol op, dan wordt op de personenauto een alcoholslot gezet. Tot nu toe mocht je daarna niet meer rijden in je vrachtauto. We vinden dat echter onevenredig zwaar. We zetten daarom nu ook een alcoholslot op de vrachtauto. Je blaast daar voor de start in, maar je hoeft onderweg niet nog een keer te blazen. Je krijgt niet nog een keer het leesregime en je hoeft geen cursus. Dat heb je allemaal wel voor je personenauto. Dat is om de kosten evenwichtig te houden in verband met je werk en je werkgever. Zo'n vrachtauto moet soms ook door anderen gebruikt kunnen worden. Je wilt enerzijds dat iemand kan blijven werken, anderzijds wil je het voor de anderen die ermee te maken hebben, niet te complex maken. Het wetsvoorstel komt naar de Kamer toe, zodat de Kamer het inhoudelijk kan bekijken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voor wie zijn die kosten? Ontstaat er niet een tegenstelling ten opzichte van andere automobilisten die een lager regime hebben. Is de werkgever verplicht ...

De **voorzitter**: Nee, nee, nee, nee, nee. We gaan nu niet drie nieuwe vragen stellen. U mag alleen feitelijke vragen stellen als iets niet duidelijk is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als je in je personenauto wordt gepakt, dan krijg je een volledig alcoholslotprogramma met bijbehorende kosten. Als vervolgens blijkt dat je ook nog voor je werk rijdt, dan wordt de mogelijkheid geboden om te kunnen blijven werken door een light versie in de vrachtauto te realiseren. Die kosten zijn ook voor rekening van degene die die straf moet ondergaan; of een werkgever moet zeggen dat hij de kosten op zich neemt, maar ik denk dat dat niet zo snel het geval zal zijn. Het lijkt me goed om er dieper inhoudelijk op in te gaan wanneer het wetsvoorstel naar de Kamer is gestuurd.

Mevrouw Visser vroeg hoe het zit met de samenloop tussen strafrecht en bestuursrecht. Dat is heel complex. We hebben er in het verleden ook veel over gesproken. Er wordt strafrechtelijk een straf uitgedeeld en tegelijkertijd proberen we ook bestuursrechtelijk in te grijpen. Als iemand alleen maar zijn rijbewijs voor een bepaalde periode wordt afgenomen en hij daarna weer in de auto kan stappen, terwijl hij nog dezelfde problemen veroorzaakt, dan is het een soort rijdend moordwapen. Je kunt het ook weer in het strafrecht doen. Het is het één helemaal of het ander helemaal. Dat is vrij complex, omdat je dan veel via het strafrecht moet afdwingen, ook lesprogramma's en dergelijke. We hebben wel geprobeerd om zo veel mogelijk samen te werken. Het OM heeft de strafvorderingsrichtlijn aangepast door in het strafrecht de invordering van het rijbewijs te beperken tot twee maanden. Daarmee is de speelruimte voor het strafrecht wat verder ingeperkt. Is dit het ideale eindplaatje? In bijzondere gevallen vindt de rechter dat een langere rijontzegging moet plaatsvinden of dat soms zelfs een gevangenisstraf op zijn plaats is. Ik

bekijk daarom met mijn collega van V en J wat we kunnen doen om die samenloop te verminderen. We hebben daar wat maanden voor nodig. Of je het in de ene keten of in de andere keten neerlegt, het heeft gewoon heel veel consequenties, ook voor de uitvoering.

De website van TeamAlert is deze zomer gereed en beschikbaar.

Kunnen we de effecten van de handhaving in Amsterdam in beeld brengen door het uitvoeren van een soort nulmeting? Mevrouw Kuiken zei dat het niet per se alleen Amsterdam hoeft te zijn, maar dat het ook breder kan. We kunnen de effecten in beeld brengen van de strengere maatregelen die wij nu mogelijk maken en die minister Opstelten via de boetes en dergelijke mogelijk maakt. We moeten even kijken waar we dat dan meten en hoe we dat meten.

Er is gevraagd of ik me in Europees verband wil inzetten voor betere regels voor cabotage. De huidige Europese regels gelden nog maar een paar jaar. Ik wil me inzetten voor een gelijke interpretatie van de regels door de lidstaten en voor een gelijke handhaving, want daarin zitten vaak de problemen. Ik weet dat de Commissie een verdere liberalisering wil en dat maakt het complex om die discussie te voeren. Ik zal op dit vlak juist opteren voor gelijke uitvoering en gelijke handhaving.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Als sociaalliberale partij zijn we niet tegen verdere liberalisering van regels die niet makkelijk misbruikt kunnen worden. De regels zijn echter erg makkelijk te misbruiken. Daarom moeten ze wel verbeterd worden om dat te voorkomen. Zet de minister zich daarvoor in?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, maar dat heb ik al vaker gezegd. Hierover heb ik ook mijn zorgen. Ik ben als liberaal ook niet tegen liberalisering. Het moet echter niet zo zijn dat als je de grens overgaat, je dan met een heel ander regime te maken hebt, terwijl de regels hetzelfde beogen.

GroenLinks heeft gevraagd of ik ook naar de andere 40% van de beleidsimpuls kijk en niet alleen naar de 60% fietsers. Natuurlijk doe ik dat, maar het betreft een heel gedifferentieerde groep. We richten ons daar ook op, maar dat vereist een heleboel verschillende maatregelen, terwijl die 60% echt alleen de fietsers betreft.

De apk kost veel en levert weinig op. De toelatingseisen zijn niet makkelijk te veranderen door de eigenaar. Bij de apk kijken of een scooter opgevoerd is, heeft geen zin en emissies zijn voor de totale luchtkwaliteit marginaal. Het betreft voornamelijk hinder.

De heer Smaling vroeg of het CBR meer kan coördineren richting de rijscholen. Het CBR is voortdurend in overleg met de branche om te bezien wat er allemaal kan. Mijn antwoord is dus ja. Andere partijen hebben echter ook een belangrijke rol: het kwaliteitsinstituut dat ik net al noemde, de politie, de ILT. Het CBR kan niet alles controleren buiten zijn terrein, maar heeft wel degelijk een coördinerende rol.

Dan heb ik nog de vraag over de NIWO en de vergunningen. Er is inderdaad een terugloop in de vergunningen, onder meer als gevolg van de crisis. De kritieke grens ligt op 98.000 vergunningen en het zijn er nu 99.000. Ik hoop dat de verwachte groei in het goederenvervoer het tij zal keren. Zo niet, dan zullen we te zijner tijd moeten bekijken of het echt een probleem wordt.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik had de minister gevraagd of ze bereid is met de sector om de tafel te gaan zitten om te praten over de verplichte nascholing en de prijsverschillen die de sector heeft geconstateerd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat zeg ik toe. Ik zal met de sector kijken waar volgens de sector het prijsverschil vandaan komt, of het iets markttechnisch is of dat er iets anders aan de hand is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik had gevraagd naar de cijfers van Amsterdam over handhaving. Misschien kunnen we dat van de G4 vragen voor het VAO; dan bespaart dat wellicht ook een motie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik dacht dat ik dat al zei toen ik het had over het monitoren van de effecten. Ik zal proberen om dat te achterhalen, want wij vinden het ook belangrijk dat wij kunnen zien dat het echt zo is. Aangezien het CDA in Amsterdam de cijfers al niet krijgt, weet ik niet of ik ze wel krijg. Dat zullen we zien. Ik zal in ieder geval aangeven dat er belangstelling vanuit de Kamer bestaat. Ik kan Amsterdam niet dwingen om dat soort cijfers te geven, maar ik kan wel zeggen dat ik pas in actie kom als ik zelf kan zien dat men alles gedaan heeft op het gebied van handhaving.

De heer **Smaling** (SP): Ik had gevraagd naar de schijnveiligheid die gewekt wordt door zebrapaden. Is de minister er net zo verbaasd over als ik of valt het buiten de orde van wat ze allemaal aan de orde heeft gesteld?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er komt hier altijd van alles aan de orde, ook wat eigenlijk helemaal niet tot onze orde behoort. Het hoort er allemaal bij. Ik ken het verhaal over de schijnveiligheid van zebrapaden niet. Volgens mij werken zebrapaden al jaren prima en weten mensen gewoon dat ze moeten afremmen als iemand op een zebrapad staat.

De heer **Smaling** (SP): Het staat in Binnenlands Bestuur; dat vind ik toch wel een autoriteit. Misschien moeten we dit punt maar opzouten.

De **voorzitter**: We hebben twee keer per jaar een overleg over onder meer verkeersveiligheid. Als de minister op dat punt iets wil doen voor het komende overleg, dan kan ze dat in de verzamelbrief doen die voor die tijd zal komen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit is een lokaal veiligheidspunt. Het is geen nationale aangelegenheid of men zebrapaden hanteert.

De **voorzitter**: Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de tweede termijn van de minister. Ik dank haar voor haar inbreng. Er is al een VAO aangevraagd door de heer De Graaf.

Ik heb de volgende toezeggingen genoteerd:

- In april 2014 zal de minister de Kamer informeren over de resultaten van de onderzoeken naar eventuele extra maatregelen in verband met de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid, zoals bedoeld in haar brief van 12 december 2013 over cijfers inzake ernstig verkeersgewonden in 2012.
- De minister zal de Kamer, in het verlengde van het door haar reeds toegezegde overzicht van de mogelijke toepassing van innovaties op het terrein van water, informeren over het rijksbeleid in casu de spelregels voor inkoop en het toepassen van innovaties zoals ledverlichting.
- De Kamer zal in de tweede helft van februari de resultaten van het onderzoek naar cabotage ontvangen.
- De schriftelijke vragen van de heer De Graaf over Litouwse rijbewijzen zullen alsnog schriftelijk worden beantwoord. We zullen dan de verschillen opsporen.
- Zoals de minister eerder heeft toegezegd, zal zij de Kamer informeren over de maatregelen die zij neemt om duidelijker te maken waar welke

maximumsnelheid geldt. Daarbij zal ze ook een overzichtskaart met de informatie voegen.

- De Kamer zal binnen nu en vier weken geïnformeerd worden over de wijze waarop de minister gevolg geeft aan de uitspraak van de bestuursrechter te Amsterdam over snelheidsverhoging op de ring A10 West bij Amsterdam.
- In de zomer van 2014 zal de Kamer de resultaten ontvangen van onderzoeken en tests naar zelfsturende auto's.
- In de zomer van 2014 ontvangt de Kamer een wetsvoorstel in verband met de oplossing van de problemen die de transportsector ervaart met het alcoholslotprogramma.
- De minister zal in de reeds toegezegde brief over de resultaten van het overleg met Amsterdam over scooter- en snorfietsoverlast ook ingaan op de vraag welke relevante cijfers hierover beschikbaar zijn.

De heer **Smaling** (SP): Ik wil nog een VAO aanvragen.

De **voorzitter**: De heer De Graaf heeft reeds een VAO aangevraagd.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het verzoek is om de cijfers van Amsterdam voor het VAO te verstrekken.

De **voorzitter**: De minister heeft gezegd dat ze dat niet kan afdwingen, maar dat ze het wel zal proberen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Akkoord.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De toezegging van de minister om te kijken naar inkoop is genoteerd, maar het ging mij om de wettelijke verplichting in de Wet milieubeheer om alles wat zich binnen vijf jaar terugverdient, ook te implementeren. Dat kan natuurlijk onderdeel zijn van de inkoop. Het betreft dus die verplichting en niet het duurzaam inkopen; dat moeten we duidelijk uit elkaar houden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is mij helder.

De **voorzitter**: Ik sta alleen opmerkingen over de toezeggingen toe. Ik denk niet dat we een derde termijn moeten beginnen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ten aanzien van de scooters vroeg ik of we ook iets breder kunnen kijken dan alleen naar Amsterdam om te zien of onze maatregelen effect hebben en uitvoerbaar zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb dat net ook toegezegd tijdens het debat. Ik heb ook nog een opmerking over de toezeggingen. De toezegging over de zelfsturende auto's is natuurlijk nog niet het resultaat van de onderzoeken, want het is de voorbereiding op de onderzoeken. Het stond wat stilliger geformuleerd.

De **voorzitter**: Ik vat het als volgt samen: de Kamer zal in de zomer van 2014 de opzet van de onderzoeken ontvangen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Precies, het betreft de opzet van de onderzoeken en de tests.

De **voorzitter**: Dank voor deze verduidelijking.
Niets meer aan de orde zijnde, sluit ik deze vergadering.

Sluiting 13.15 uur.

Volledige agenda

1. *Rapportage wettelijke evaluatie NIWO*
Kamerstuk 33 485-2 – Brief regering d.d. 21 mei 2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
2. *Reactie op de aanbevelingen van het rapport Vrachtwagenongevallen op snelwegen*
Kamerstuk 29 398-372 – Brief regering d.d. 6 juni 2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
3. *Resultaten verkeersveiligheid Evaluatie Bromfietspraktijkexamen*
Kamerstuk 29 398-371 – Brief regering d.d. 5 juni 2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
4. *Verzamelbrief verkeersveiligheid, geluid en Wadden*
Kamerstuk 29 398-373 – Brief regering d.d. 21 juni 2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
5. *Seniorenkeuring voor het rijbewijs en het Klein Vaarbewijs*
Kamerstuk 29 398-376 – Brief regering d.d. 4 juli 2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
6. *De toepassing van ledverlichting in tunnels*
Kamerstuk 33 400-A-112 – Brief regering d.d. 20 augustus 2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
7. *Informatie over de manier waarop het kabinet aankijkt tegen de kwaliteit van rijsinstructeurs en rijsscholen*
Kamerstuk 29 398-380 – Brief regering d.d. 26 september 2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
8. *Kamerstuk 29 398-379 – Brief regering d.d. 26 september 2013*
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
9. *Aanbieding eindrapport van de evaluatie van de Wet rijonderricht motorrijtuigen (WRM)*
Kamerstuk 33 750-A-10 Brief regering d.d. 10 oktober 2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus – Aanbieding 2^e publieksrapportage Rijkswegennet 2013
10. *Toezegging informatieverstrekking inzake Amerikaanse systeem rijden rusttijden en code 95*
Kamerstuk 29 398-381 Brief regering d.d. 21 oktober 2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
11. *Cijfers ernstig verkeersgewonden 2012*
Kamerstuk 29 398-389 Brief regering d.d. 12 december 2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus
12. *Kamerstuk 29 398-388 Brief regering d.d. 10 december 2013*
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus – Internationale benchmark rijsschoolsysteem
13. *Aanbiedingsbrief Staat van de transportveiligheid 2012*
Kamerstuk 33 750-XII-65 Brief regering d.d. 7 januari 2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
14. *Resultaat onderhandelingen apk-pakket*
Kamerstuk 21 501-33-456 Brief regering d.d. 10 januari 2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

15. *Cabotage en reactie op het rapport «De vrachtwagenchauffeur aan het woord» van de SP*
Kamerstuk 21 501-33-462 Brief regering d.d. 27 januari 2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
16. *Aanpak snorfietsoverlast in de G4*
Kamerstuk 29 389-392 Brief regering d.d. 14 januari 2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
17. *Stand van zaken rond het Alcoholslotprogramma (ASP)*
Kamerstuk 29 398-393 Brief regering d.d. 29 januari 2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus