

Vergaderjaar 2009–2010

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 203

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 1 februari 2010

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).
Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

² Samenstelling:

Leden: De Wit (SP), Van der Staaij (SGP), Arib (PvdA), ondervoorzitter, De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Çörüz (CDA), Joldersma (CDA), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Van Velzen (SP), Van Vroonhoven-Kok (CDA), De Krom (VVD), Azough (GroenLinks), Timmer (PvdA), Griffith (VVD), Teeven (VVD), Verdonk (Verdonk), De Roon (PVV), Roemer (SP), Pechtold (D66), Heerts (PvdA), Thieme (PvdD), Kuiken (PvdA), Bouwmeester (PvdA), Van Toorenburg (CDA) en Anker (ChristenUnie).
Plv. leden: Langkamp (SP), Van der Vlies (SGP), Besselink (PvdA), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Jager (CDA), Jonker (CDA), Leijten (SP), Sterk (CDA), Ulenbelt (SP), Jan de Vries (CDA), Weekers (VVD), Van Gent (GroenLinks), Dijsselbloem (PvdA), Dezentjé Hamming-Bluëmink (VVD), Van Miltenburg (VVD), Zijlstra (VVD), Fritsma (PVV), Karabulut (SP), Koşer Kaya (D66), Gill'ard (PvdA), Ouweland (PvdD), Spekman (PvdA), Bouchibti (PvdA), Smilde (CDA) en Slob (ChristenUnie).

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Justitie² hebben op 16 december 2009 een overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en minister Hirsch Ballin van Justitie over:

- **de brief van minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 september 2009 over de Pilot drugs in het verkeer (29 398, nr. 172);**
- **de brief van minister van Justitie d.d. 1 juli 2009 over de registratie van niet-verwerkte punten bij de maatregel beginnende bestuurder en over de verbetering van de huidige werkwijze (29 398, nr. 169);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 september 2009 met de beantwoording van de vragen van de commissie voor Verkeer en Waterstaat over rijontzeggingsen (29 398, nr. 174);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 oktober 2009 over de stand van zaken van de toezeggingen uit het AO Verkeersveiligheid (29 398, nr. 181);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 november 2009 over de stand van zaken ouderen en mobiliteit (31 305, nr. 158);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 november 2009 over het aantal ziekenhuisgewonden door verkeersongevallen in Nederland (29 398, nr. 191);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 december 2009 over het bromfietspraktijkexamen (29 398, nr. 193);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 december 2009 over het onderzoek naar de uitbreiding van de recidiveregeling ernstige verkeersdelicten (30 324, nr. 21);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 december 2009 met de informatie ten behoeve van de voorbereiding op het algemeen overleg Verkeersveiligheid van 16 december 2009 (29 398, nr. 196);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d.**

11 december 2009 over de aanpak van grove verkeersovertreders (29 398. nr. 195).

Van het overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Justitie,
De Pater-van der Meer

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

Voorzitter: Jager
Griffier: Jongepier

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: De Rouwe, Roefs, Van der Staaij, Aptroot, Van Gent, Roemer en Jager,

en minister Eurlings en minister Hirsch Ballin, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministeries.

De **voorzitter**: Hartelijk welkom, in het bijzonder aan de minister van Verkeer en Waterstaat en aan de minister van Justitie. Voor de eerste termijn van de Kamer stel ik een spreektijd voor van zes minuten per fractie, met twee interrupties. De vergadering is gepland tot 19.15 uur. De minister van Verkeer en Waterstaat moet uiterlijk om 18.30 uur weg in verband met verplichtingen in Brussel, die hij mede namens ons heeft.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank beide ministers voor de veelheid aan brieven en voortgangsrapportages op het gebied van verkeersveiligheid. Over het algemeen ben ik zeer tevreden over de brieven die we de afgelopen dagen hebben mogen ontvangen. Er zijn veel ontwikkelingen gaande. Het is goed dat de Kamer hierover geïnformeerd en bijgepraat wordt. Het is geheel terecht dat dit gebeurt, want jaarlijks komen bijna 800 mensen niet thuis en raken bijna 20 000 burgers gewond, van wie velen helaas ernstig.

Gezien de verscheidenheid aan onderwerpen, ga ik ze puntsgewijs behandelen. Ik waardeer het zeer dat ook de minister van Justitie bij dit AO aanwezig is. Volgens mij maakt hij zijn debuut. Ik constateer dat dit niet zo is. Laat ik dan zeggen dat het ons debuut is.

Ik begin met het onderwerp dat voor ons altijd belangrijk is: de pilot over drugs in het verkeer. Voor ons is het altijd onaanvaardbaar geweest als mensen die drugs gebruiken, zichzelf en anderen onnodig in gevaar brengen. Om die reden was mijn fractie voorstander van de Nederlandse pilot met de drugstesten. Vandaag kunnen we vaststellen dat de testen geslaagd zijn. We moeten nu doorzetten, met name op het gebied van de wettelijke eisen. Daarom zijn wij er voorstander van om de Wegenverkeerswet uit 1994 aan te passen en de drugstesten mogelijk te maken. Ons uitgangspunt was en is zero tolerance. Ik dring er bij beide ministers op aan om dit spoedig te regelen. In zijn brief heeft de minister van Verkeer en Waterstaat dit al aangekondigd. Wat ons betreft kan hij ermee aan de slag. Ons land heeft volgens mij te lang niet hard genoeg kunnen optreden tegen een heel klein groepje mensen, dat helaas verantwoordelijk is voor 10% tot 25% van het aantal dodelijke ongevallen.

Verder vraag ik naar de registratie van de strafpunten bij het beginnersrijbewijs. We hebben daar al eerder met elkaar, inclusief de minister van Justitie een debat over gevoerd. Dit debat, dat overigens plenair was, ging over de registratie, die niet goed verliep. Van de minister van Justitie wil ik horen of alles wat aangekondigd is in eerdere brieven ook echt op de rails staat. Dat zou betekenen dat mensen daadwerkelijk een strafpunt krijgen als zij drugs gebruiken in het verkeer, dat bij recidive nagegaan wordt of mensen eerder al een strafpunt hadden gekregen en dat er substantiële verbeteringen zijn doorgevoerd om deze verkeershufters aan te pakken.

Jaarlijks wordt zo'n 40 000 keer een rijontzegging aan iemand opgelegd. Het gaat hierbij om mensen die dronken achter het stuur zitten, asociaal rijden of veel en veel te hard rijden in bijvoorbeeld een woonwijk. Helaas houdt een deel van deze mensen zich niet aan de rijontzegging en ontstaat er direct gevaar voor de verkeersveiligheid. Ik denk hierbij ook aan de slachtoffers. Je zult maar aangereden zijn en vervolgens de dader vrolijk tegenkomen in zijn auto, terwijl hij een rijontzegging heeft. Helaas heb ik dit niet bedacht, maar kwam dit heel recent nog in de praktijk voor.

Is de pakkans wel hoog genoeg en is de strafmaat bij deze overtreding wel afschrikwekkend genoeg? Mijn fractie plaatst hier vraagtekens bij. Meer en meer zou ingezet moeten worden op het scannen van kentekens, zoals nu al gebeurt via ANPR. Welke maatregelen kan de minister van Justitie nemen om de geringe pakkans te vergroten? Daarnaast heb ik een vraag over de strafmaat bij het niet-naleven van de rijontzegging. Dit is nu een onvoorwaardelijke gevangenisstraf van 15 dagen. In de praktijk wordt deze straf zelden opgelegd. Veelal lijkt er sprake te zijn van een omzetting naar een taakstraf, die ook nog eens lager uitvalt. Dat kan toch niet de bedoeling zijn? Mijn fractie vraagt zich daarom af of dit wel afschrikwekkend genoeg is en of het niet beter is om bij recidive altijd de gevangenisstraf toe te passen. Welke mogelijkheden ziet de minister van Justitie hiervoor?

Ik kom te spreken over het verbeteren van de nazorg voor de verkeersslachtoffers. De vaste Kamercommissie heeft zojuist een boekje in ontvangst genomen van mensen die te maken hebben gehad met een ernstig verkeersongeval, doordat zij hun dochter daarbij verloren hebben. Van hen en van de Vereniging Verkeersslachtoffers krijgen wij heel vaak het signaal dat er nog veel te verbeteren valt in de nazorg. Ik vraag beide ministers om dit punt, zoals zij hebben aangekondigd, goed op te pakken en integraal te bekijken wat we eraan kunnen doen.

Afgelopen vrijdag mocht ik in Camminghaburen in Leeuwarden meedoen aan een controle in een 30 kilometerzone met een lasergun. Ik kan het iedereen van harte aanbevelen. Ruim 70% reed veel te hard. De wegen waren er ook niet op ingericht om 30 kilometer per uur te rijden. Het ging om brede asfaltwegen, waar de gemeente gewoon borden had neergezet voor een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is typisch Fries.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Mocht u de opbrengst houden?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik mocht de opbrengst niet houden. Te hard rijden in zo'n situatie is inderdaad typisch Fries, maar ook typisch Nederlands, want heel veel gemeenten plaatsen makkelijk 30 kilometerborden. Burgers klagen vervolgens over te hard rijden. De politie komt ernaar kijken en constateert terecht dat de weg niet is ingericht voor een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Dit wordt al heel gauw een bestuurlijke discussie tussen overheden, waar de burgers niet bij gebaat zijn. Mijn vraag aan de minister van Justitie is daarom of het klopt dat de politie niet handhaaft indien een 30 kilometerzone wel voorzien is van borden, maar niet als een 30 kilometerzone is ingericht.

In woonwijken staan heel veel huizen met een politiekeurmerk. Maar als je huis veilig is, is je woonwijk dit nog niet per se. Integendeel, zo laat het verhaal van de 30 kilometerzone zien. Ik pleit er namens mijn fractie voor dat niet alleen woningen een keurmerk krijgen, maar dat ook woonwijken een collectief keurmerk krijgen op het gebied van verkeersveiligheid. Met het keurmerk stel je gemeenten, buurtverenigingen en burgers in staat om te peilen hoe veilig een wijk echt is. Wegen krijgen van de ANWB al sterren. Ik vraag de minister om naar mijn suggestie te kijken en erover te overleggen met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en Veilig Verkeer Nederland. De laatste organisatie heeft al aangegeven dit initiatief zeer te waarderen. Op die manier kunnen we een stap maken met een keurmerk voor veilige woonwijken in dit land. Is de minister van Verkeer en Waterstaat bereid om dit initiatief met de partners te onderzoeken en de Kamer daarover te informeren?

Ik heb gesproken over taakstraffen waar deze niet op hun plaats zijn. Maar soms zijn taakstraffen wel op hun plaats. Neem het voorbeeld van mensen die bewust excessief hard rijden in woonwijken. Dan heb ik het niet over 10 of 20 kilometer te hard rijden, maar over 30 of meer kilometer

te hard. Die mensen krijgen nu vaak een boete. Maar zou het niet beter zijn om taakstraffen weg te halen van de straffen voor recidivisten en zwaardere criminelen en de taakstraffen op te leggen bij dit soort overtreddingen, die de verkeersveiligheidsgevoelens van burgers hard raken? Ik vraag de minister van Justitie om dit te onderzoeken, zodat rechters de mogelijkheid hebben om een taakstraf eerder op te leggen aan mensen die zich excessief asociaal gedragen.

Hoe staat het met de apk-keuringen in het buitenland? Wanneer kunnen wij het voorstel hiervoor verwachten?

In Achterhoekse gemeenten wordt een pilot gehouden waarbij men gaat bekijken hoe men jongeren 's nachts beter en veiliger kan thuisbrengen na het stappen. Veel gemeenten hebben daartoe een groot initiatief ontwikkeld. Eventueel werkt de provincie ook mee. Ik vraag de minister van Verkeer en Waterstaat of hij bereid is om ook naar dit initiatief te kijken en om te zien of hier een mooie pilot uit kan ontstaan.

Tot slot heb ik een opmerking over het CBR. Die kan ik heel kort houden. Wij hebben er binnenkort een debat over. Ik wil afsluiten met een woord van dank voor de initiatieven die het kabinet heeft genomen om het rijden door een rouwstoet heel spoedig weer te verbieden. Soms wordt gezegd dat procedures heel lang duren, maar ik heb de indruk dat het kabinet hier heel veel vaart achter gezet heeft. Daar dank ik het kabinet zeer voor.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik begin mijn bijdrage met het onderwerp drugs en verkeer. Drugs en alcohol horen niet in het verkeer thuis. Wij ondersteunen van harte wat de minister op dit moment laat doen aan onderzoeken. Wij zijn het dus eens met de zoektocht naar een betrouwbare drugstest. Wij vinden ook dat je de speekseltest moet hanteren als een voorselectiemiddel. Bloedonderzoek blijft het bewijsmiddel. Waar lopen de meningen uiteen? Daarover hebben we in de kranten al een beetje kunnen lezen. Het gaat trouwens niet eens zozeer over verschillen van mening, maar over anders denken over haalbaarheid. De minister zegt namelijk dat als uit het gestarte onderzoek naar voren komt dat het niet mogelijk is om met limieten voor drugsgebruik te werken, de overheid voornemens is om ook in Nederland uit te gaan van zero tolerance voor drugs. Dat klinkt stoer, maar zolang je geen test hebt die kan aangeven wanneer je de drugs gebruikt hebt, is de uitspraak in onze ogen een lege huls. Laten we dus de stoere taal maar bewaren totdat we een betrouwbare drugstest hebben.

De heer **De Rouwe** (CDA): Tegenover het woord «stoer» staat misschien wel het woord «slap». Het is niet een verwijt aan mevrouw Roefs, maar tot nu toe hebben wij een heel slap beleid gehad ten aanzien van de aanpak van drugs in het verkeer. Er is nu een pilot geweest met de speekseltest. De Raad van Hoofdcommissarissen heeft zich erover uitgesproken; hij heeft gepleit voor een beleid van zero tolerance. Ik vraag mevrouw Roefs om hierop te reageren. Ik vraag ook waarom het andere landen wel lukt om een beleid van zero tolerance te voeren. Dat heeft niets te maken met stoer doen. Waarom zouden we in Nederland langer moeten wachten om te kijken naar minimumwaarden? Welke waarden zou mevrouw Roefs willen hanteren?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De wijze waarop we nu onderzoek doen, vind ik prima. Ik denk alleen dat we dadelijk zero tolerance niet kunnen waarmaken omdat we niet de goede tests hebben. Wij hebben van tevoren al even met elkaar gesproken. Toen hoorde ik al van de heer De Rouwe dat ik blijkbaar niet helemaal op de hoogte ben van de mogelijkheden die speekseltests bieden. Speekseltests kunnen volgens de heer De Rouwe wel aangeven hoelang het geleden is dat iemand drugs heeft gebruikt. Als dat zo is, wordt het verhaal heel anders en wil ik er opnieuw naar kijken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het voordeel van een speekseltest is dat deze uitsluitend recent drugsgebruik detecteert. Sommige mensen hebben kritiek op een speekseltest omdat zij denken dat je hierdoor gepakt kunt worden vanwege een joint die je een week eerder gehad hebt. Deze kritiek klopt niet, want de speekseltest kan dit niet detecteren. Ik ben daarom blij dat mevrouw Roefs zegt dat zij ook voor de zero tolerance wil gaan, als de speekseltest inderdaad zo werkt als ik hem beschrijf. Ik denk dat we dan eindelijk een stap kunnen zetten. Het nadeel van de minimumwaarden blijft dat je een grote variatie aan stoffen hebt. Daarbij komt dat het voor de gebruiker niet duidelijk is of zijn dosering wel of niet op de grens zit. Dat is bij alcohol wel het geval. Met twee wijntjes zit je op de grens. Ik wil daarom de PvdA-fractie echt vragen om open te staan voor de kritiek van de experts en om de zero tolerance van de grond te krijgen. Dan kunnen we eindelijk stappen zetten.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De minister zegt dat hij bezig is met onderzoek. Wij bepalen ons standpunt op het moment dat dit onderzoek is afgerond. Ik vind dat ik daar niet op moet vooruitlopen. Bovendien heeft de PvdA-fractie een woordvoerder die over drugs gaat, met wie ik eerst wil afstemmen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Is het voor mevrouw Roefs nu louter een kwestie van haalbaarheid? Of verschilt haar uitgangspunt ook van dat van de heer De Rouwe?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ook wij willen geen drugs in het verkeer, net zo min als wij alcohol in het verkeer willen. Bij alcohol zijn er ook bepaalde limieten. Ik ben er steeds van uitgegaan dat wij zouden moeten proberen om deze bij drugs ook te stellen. Als dadelijk blijkt dat dit niet mogelijk is, maken wij opnieuw onze mind op.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Wat is dan uw reactie op hetgeen Veilig Verkeer Nederland naar voren brengt? Deze organisatie zegt dat limieten lastig te bepalen zijn vanwege de grote diversiteit van middelen. Ook hebben limieten uit het oogpunt van communicatie belangrijke nadelen. Het is lastig om naar buiten te brengen dat je met een beetje drugs op wel aan het verkeer kunt deelnemen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat laatste geldt natuurlijk ook voor alcohol. Dat argument is dus niet echt doorslaggevend. Ten aanzien van het eerste argument moet ik de zaken eens goed op een rij zetten. Het zou best anders kunnen uitpakken, maar op dit moment staan wij op het standpunt dat je ook bij drugs een limitering moet toepassen. Als dit niet kan, maken wij opnieuw onze mind op.

Wij kunnen ons zeer goed vinden in de manier waarop men om wil gaan met niet-verwerkte punten bij het beginnersrijbewijs. Er zit beslist iemand op het ministerie van Justitie of op het ministerie van Verkeer en Waterstaat die veel logigrammen oplost. Ik vind de voorgestelde oplossing namelijk goed en degelijk. Maar is nu ook geregeld dat elk nieuw uitgedeelde punt geregistreerd wordt? Dat is natuurlijk wel de bedoeling. Anders blijft het dweilen met de kraan open.

In de tekst over de tenaamstelling van een auto wordt herhaaldelijk gewezen op het gevaar van in de anonimiteit verdwijnen. Zou de minister dit nog eens willen toelichten? Voor mij is de redenering toch niet echt duidelijk.

Bij blikshade komt de politie alleen op verzoek nog langs. Daar maken wij ons toch wel wat zorgen over. Maar misschien kan de minister van Justitie mij geruststellen. Stel bijvoorbeeld dat de schade veroorzaakt is door een duidelijk dronken automobilist. Ook als er slechts sprake is van blikshade, heeft deze automobilist natuurlijk feitelijk de wet overtreden. Als

de politie niet langskomt, ontloopt de automobilist zijn straf. Of stel dat lichamenlijk letsel pas na een paar dagen blijkt, bijvoorbeeld bij een whip-lash. Hoe kun je dan zonder proces-verbaal toch aanspraak maken op letselschade? We willen de positie van verkeersslachtoffers versterken, niet verslechteren. Daarom vragen wij ons af of het mogelijk is om hulpdiensten en/of Rijkswaterstaat de bevoegdheid te geven om de schade op te nemen en om een proces-verbaal te maken. Verzekeraars spelen hierbij natuurlijk ook een grote rol. Misschien kan hierover eens overlegd worden.

Nu ik het toch over verkeersongevallen heb, stel ik nog even het volgende aan de orde. Groot onbegrip heerste op de internetfora toen het volgende verhaal bekend werd. Het was zelfs tot twee keer in korte tijd gebeurd. Er is een ongeval gebeurd. Een te hulp gesnelde voorbijganger laat de gewonde bijkomen in zijn auto. De ambulancebroeder oordeelt dat de gewonde zich voor de zekerheid niet meer mag bewegen. Daarom moet het dak van de auto van de voorbijganger worden opengeknipt. Deze kan zijn schade vervolgens nergens verhalen. Het is begrijpelijk dat vervolgens via het internet iedereen opgeroepen werd om nooit meer bijstand te verlenen bij een ongeluk. Graag krijg ik een reactie van de minister van Justitie.

De vorige keer heb ik het al gehad over ouderen die niet meer met een auto aan het verkeer kunnen deelnemen. De minister heeft toen mooie toezeggingen gedaan. Vandaag leg ik de tijdstippen van de medische keuringen nog eens aan de minister voor. Boven je 60ste wordt je rijbewijs als het verloopt, verlengd tot aan je 70ste. Dan moet je je voor de eerste keer laten keuren. Verlenging volgt dan normaal gesproken iedere vijf jaar. Op je 75ste moet je dus weer een keuring ondergaan, op je 80ste en je 85ste nogmaals. Een arts kan altijd een kortere interval afdwingen, waardoor een keuring eerder plaatsvindt. Ik pleit echter voor een verplichte kortere interval vanaf het 80ste levensjaar. Een verouderingsproces kan heel snel gaan. Op die hoogbejaarde leeftijd vinden wij een interval van vijf jaar erg lang. Wat vindt de minister hiervan? Misschien heeft hij wetenschappers hiernaar laten kijken.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp dat mevrouw Roefs deze vraag aan de minister stelt, maar welk interval heeft zij in gedachten als vijf jaar te lang is?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb begrepen dat in de krant heeft gestaan dat ik gezegd zou hebben dat de keuring jaarlijks moet gebeuren. Dat is niet zo. Ik wil een kortere interval dan vijf jaar. Dan wordt het dus om de twee of drie jaar. Ik ben natuurlijk niet deskundig genoeg om dit te kunnen bepalen. Ik denk dat de heer Aptroot ook vaak het verzoek hoort dat aan dit probleem iets moet worden gedaan. Mensen vinden het namelijk heel moeilijk om tegen hun vader te zeggen dat hij eigenlijk niet meer achter het stuur moet plaatsnemen. Van een andere instantie nemen ouderen het makkelijker aan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb ook het artikel gelezen waarin mevrouw Roefs pleit voor een jaarlijkse keuring. Dat neemt zij nu terug. Dat is een beetje winst. Toch ben ik een beetje verbaasd over het pleidooi van mevrouw Roefs, omdat zij in hetzelfde bericht aangeeft dat ouderen niet vaker betrokken zijn bij ongevallen. Op mij komt dit vreemd over. Aan de ene kant wil mevrouw Roefs geen of nog geen zero tolerance bij drugs in het verkeer, bij een doelgroep die aantoonbaar verkeersonveiligheid met zich meebrengt, maar aan de andere kant wil zij bij deze groep wel zero tolerance, doordat zij hen vaak op de keuring wil hebben. Ik kan mij niet voorstellen dat dit past in ons beleid. Wij hebben gezegd dat we geen collectief beperkende maatregelen zullen aannemen, te meer omdat deze groep niet aantoonbaar meer auto-ongevallen meemaakt. Mevrouw Roefs

weet toch dat keuringsartsen de ruimte hebben om bij twijfel een herkeuring niet na vijf jaar, maar al na een of drie jaar voor te schrijven? Daar zit toch het maatwerk in? Het kan toch niet zo zijn dat mevrouw Roefs deze mensen collectief met een strengere regel wil lastigvallen, waardoor hun mobiliteit afneemt? Dan gaan zij of fietsen of lopen. Daarin zit mijn grootste bezwaar, omdat daarbij veel meer ongevallen met ouderen gebeuren. De kans op een ongeval, met doden en gewonden tot gevolg, is dan ook veel groter. Volgens mij zit mevrouw Roefs er dus gewoon naast op dit punt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik vraag het natuurlijk niet voor niets aan de minister. Ik neem aan dat er van alle kanten onderzoek naar is gedaan. Maar ik heb ook net gezegd dat ik weet dat een keuringsarts het interval kan inkorten, vanaf het 70ste levensjaar van de automobilist. Het is niet aangetoond dat ouderen meer ongelukken veroorzaken in het verkeer. Maar wij weten zelf heel goed dat ouderen in het verkeer wel een belemmering kunnen vormen. De heer De Rouwe rijdt vaak genoeg in het verkeer om dit te kunnen weten. Mijn uitgangspunt is al die mensen geweest die iedere keer aan mij hebben gevraagd of ik er niet voor kon zorgen dat er vaker gekeurd wordt. Zij wisten namelijk niet hoe zij hun vader of moeder uit de auto moesten krijgen en vonden het onverantwoord om hen te laten doorrijden. Dat hoor ik heel vaak. Daarom stel ik mijn vraag aan de minister.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zal ook niet ontkennen dat mensen met dit verzoek komen. Ik ken deze verhalen ook uit mijn eigen familie. Ik denk ook dat het goed is als kinderen zich zorgen maken over hun ouders op dit punt. Ik ben alleen wel bang voor neveneffecten. Als ouderen uit de auto stappen en gaan fietsen of lopen, neemt het risico op ongevallen fors toe. Ik ben dus bang dat de effecten dan veel erger zijn. Ik snap de verhalen over individuele gevallen, maar er zijn ook heel veel mensen die zich wel redden. Het nadeel van het aanscherpen van de norm is dat mevrouw Roefs collectief, tegen alle oude mensen, zegt dat zij extra kosten moeten maken en dat zij moeten terugkomen omdat de keuring voor een of twee jaar geldig is. Ondertussen is aangetoond dat deze groep niet vaker betrokken is bij auto-ongevallen. Ik wil dus oog hebben voor de mogelijke neveneffecten van het voorstel van mevrouw Roefs.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ook ik heb daar oog voor. Ik ben ook niet van plan om een initiatiefwetsvoorstel te maken of zo. Ik wil er gewoon graag over spreken. Het voorstel is om vanaf 80 jaar vaker te keuren. Dat is iets heel anders dan vanaf 70 jaar te keuren. Het is dus niet een heel grote maatregel om op te leggen. Wij weten toch allemaal dat in de vijf jaar van 80 tot 85 er heel veel kan veranderen? Dat is mijn gedachte erover. Ik denk dat we hier nog wel vaker over zullen praten. En misschien ben ik dan wel weer een andere mening toegedaan, als ik overtuigd kan worden met cijfers door allerlei mensen die daarvan veel meer verstand hebben. Kan de minister ons melden of er een streefgetal komt voor ziekenhuisgewonden?

Tijdens het PvdA-congres kwam een mevrouw uit Borssele mij speciaal opzoeken om te pleiten voor een fietshelm voor kinderen. In haar dorp waren onlangs twee kinderen met hersenletsel in het ziekenhuis opgenomen. Ik weet dat een verplichting er niet in zit. Die hoeft ik ook niet. We zouden gaan verleiden. Ik zie dat winkelketens dat doen. De minister zou dit ook gaan doen. De vraag is hoe hij daaraan invulling geeft. De vraag is ook of verkeersouders op scholen daar wellicht een rol in kunnen spelen. Ik ben benieuwd naar de brief over de aanbevelingen met betrekking tot het bestelverkeer, die we in het voorjaar krijgen.

Tijdens de begrotingsbehandeling heb ik veel aandacht gevraagd voor de positie van verkeersslachtoffers. Ik heb toen ook twee suggesties gedaan.

Aan de suggestie van een persoonlijke kluis wordt gewerkt. De andere suggestie had te maken met de hoogte van de letselschadebedragen in het openbaar vervoer. Er bestaat een verschil tussen de maximumbedragen voor letselschade bij de NS enerzijds en de tram en de bus anderzijds. Ik heb nu de kans om aan de minister van Justitie te vragen of hij daarover opheldering kan geven. Wat mij betreft mag dat schriftelijk gebeuren.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik haak aan bij het laatste thema, dat gaat over de nazorg voor verkeersslachtoffers. Mevrouw Roefs heeft hiervoor eerder al uitvoerig de aandacht gevraagd. Zo-even, voorafgaand aan dit overleg, werd de Kamercommissie een dagboek overhandigd, vol vragen en antwoorden na een abrupt verlies, geschreven door mevrouw Visser. Hierin komt sterk naar voren welke impact een dodelijk ongeval heeft op nabestaanden. Ook zet het boek zich ervoor in om ervaringen van lotgenoten te bundelen en om maatschappelijk en politiek aandacht te vragen voor de goede nazorg voor nabestaanden van verkeersslachtoffers. De minister van Verkeer en Waterstaat zou dit thema oppakken. Dat lasen we in de brief die vandaag aan de orde is. Hij zou ook overleggen met de minister van Justitie en met de Vereniging Verkeersslachtoffers. Wij horen graag op welke wijze winst kan worden gedaan met de verschillende suggesties die uit deze kring van sterk betrokkenen op dit onderwerp naar voren worden gebracht. Ik sluit mij van harte aan bij wat zo-even naar voren kwam. We hoorden de hartenkreet: heb er toch erg in hoeveel mensen in de samenleving verkeersslachtoffer worden en hoeveel verkeersdoden in het verkeer vallen door alcohol en drugs. Daar is eigenlijk nog betrekkelijk weinig aandacht voor in vergelijking met bijvoorbeeld de Mexicaanse griep, de Q-koorts of noem maar op. Als je het aantal verkeersslachtoffers optelt, krijg je een indruk van welke gigantische impact dit allemaal heeft. Dat blijft toch wel indrukwekkend en verbijsterend. Het is ook een reden om te bekijken hoe op zijn minst de pakkans omhoog kan voor degenen die dit soort zeer ernstige delicten begaan. Ook is het een reden om te bekijken wat er in de preventie en de nazorg nog verricht kan worden.

Ik blijf bij het thema drugs. Ook voor mij geldt dat ik maar even een greep doe uit het scala aan onderwerpen. Drugs en automobilititeit gaan in ieder geval helemaal niet samen. Het is onbetwist dat op dit gebied heel veel resultaat valt te behalen. Sommige cijfers verrassen toch. We weten natuurlijk wel dat het drugsgebruik problematisch is, ook in het verkeer, maar in de brief van Veilig Verkeer Nederland en volgens mij ook in de brief van de minister stond dat 75 tot 200 verkeersdoden in relatie met drugs zijn te brengen. Dat is toch een gigantisch aantal? We juichen het daarom van harte toe dat de minister met het introduceren van speekseltesten als voorselectiemiddel een belangrijke stap zet in de aanpak van drugs in het verkeer. Ook de aangekondigde wetswijzigingen zien wij graag tegemoet. Wij zouden ook graag gaan voor een zerotolerancebeleid ten aanzien van drugs in het verkeer. Ook voor een adequate aanpak van combinatiegebruikers, van alcohol en drugs, is dat cruciaal. Een zerotolerancebeleid is ook zeer aan te bevelen voor een duidelijke communicatie: er moet gewoon helemaal geen drugs in het verkeer zijn.

Ik heb nog een aantal andere punten. Op het moment doen we ervaring op met het rijden met lange zware voertuigen. Een belangrijk leerpunt hierbij betreft de gevolgen voor de verkeersveiligheid. Ik heb van de VNG echter begrepen dat ongevallen met de lange zware voertuigen niet apart geregistreerd worden. Dat verbaast me eigenlijk wel een beetje, want hoe kun je nu weten wat de effecten zijn voor de verkeersveiligheid? Zou je dit niet apart in de gaten moeten houden en moeten registreren, om het effect daarvan te kunnen bezien?

Ik kom op de snelheidscamera's. Op menig verjaardagsfeestje worden ze verguisd. Ik heb er zelf ook wel eens wat onaardige dingen over gezegd,

moet ik toegeven. Ik weet niet precies hoe het komt, maar er zijn wel eens periodes dat ik boetes binnen krijg, altijd in het laagste tarief en zonder dat ik me ervan bewust was dat ik te hard gereden had. Dat roept toch altijd een beetje irritatie op. Dat soort verhalen vertel ik ook wel op feestjes.

De **voorzitter**: Laten we het erop houden dat ook ons niets menselijks vreemd is.

De heer **Aptroot** (VVD): De zondaar zit in ieder mens, zelfs bij de SGP! De heer **Van der Staaij** (SGP): Dat is zelfs bij uitstek een SGP-opvatting. Ik had mijn opmerking over de snelheidscamera's niet durven maken als ik er niet onmiddellijk aan zou toevoegen dat uit SWOV-onderzoek blijkt dat snelheidscamera's grote positieve effecten hebben op de verkeersveiligheid. De camera's realiseren ongeveer 20% reductie van letselongevallen. Als het gaat om het verder vergroten van draagvlak voor snelheidscamera's, is het misschien goed om dit argument ook nog maar eens wat nadrukkelijker naar voren te brengen. Het zijn niet zomaar praatjes, maar met onderzoek is bewezen dat dit soort controles ertoe doet. Ook is bewezen dat het ertoe doet om je aan de snelheidsregels te houden. Ik noem nog een interessant feitje in dit verband. Onlangs hebben we uitvoerig gesproken over de kilometerheffing en over het creëren van draagvlak daarvoor. Het verkeersveiligheidsargument kan wellicht ook in dit kader gehanteerd worden. Want opnieuw viel mij op dat uit cijfers van SWOV bleek dat invoering van kilometerheffing, natuurlijk wel met bepaalde mitsen en maren, tot 40 verkeersdoden per jaar zou kunnen schelen. Dit is volgens mij bij de verdere discussie over de kilometerheffing een belangrijk aandachtspunt.

Mijn fractie heeft al vaker de vinger gelegd bij de groeiende groep ouderen in relatie tot verkeersveiligheid. Ik ben blij dat de minister deze categorie expliciet meeneemt. Ongeveer 30% van de verkeersdoden is ouder dan 65 jaar, terwijl zij slechts 8% van de kilometers van het personenverkeer afleggen. Ik deel dan ook de opvatting van de minister dat iedere scootmobielrijder een individuele basistraining behoort te krijgen. Door onder meer Veilig Verkeer Nederland is erop aangedrongen om ook scherpere voertuigeisen te stellen aan de scootmobielen, ook als het gaat om een zo veilig mogelijke bediening en zichtbaarheid van deze voertuigen. Is hierbij inderdaad nog veel winst te behalen?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het debat over de Najaarsnota en de harde euro's, dat vandaag eveneens in de Kamer plaatsvindt, zal ongetwijfeld veel meer aandacht krijgen. Dat is ook een realiteit, maar hierbij gaat het om iets dat heel ingrijpend kan zijn. Het is elke keer weer schrikken als je leest hoeveel doden er vallen in het verkeer, maar ook hoeveel mensen gewond raken en naar het ziekenhuis moeten. Soms is het een kleinigheid, maar vaak houden mensen er hun hele leven last en ellende van. Ik denk dat we het er met elkaar over eens zijn dat wij willen proberen om het aantal ongevallen en het aantal slachtoffers zo veel mogelijk terug te brengen. Ik vind dat het kabinet goede inspanningen verricht. Wij steunen deze graag. Dit is echt iets waarbij we niet tegenover elkaar, maar naast elkaar staan. We moeten kiezen voor preventie, voor het voorkomen van ongevallen. Dat zit hem niet alleen in harde maatregelen als airbags. Ik vind elke suggestie waardevol. Ik begin maar even met de suggestie van mevrouw Roefs. Ik weet niet of ik voorstander ben van het veel frequenter keuren van mensen na hun 80ste levensjaar. Wel is het een feit dat er een moment komt-dat kan gebeuren als je veel jonger bent, maar ook als je al ver achter in de 90 bent-dat het voor jezelf en je medeweggebruikers niet meer verstandig is om achter het stuur te gaan zitten. Ik vind het goed om erover te praten. Ik vind het ook goed dat mevrouw Roefs dit aan de orde durft te stellen. Er zijn altijd mensen die dan boos worden. Maar hoe de

overheid dit ook regelt, als een keuring nou elke twee jaar, elke anderhalf jaar, of elk jaar wordt verricht, tussen de keurmomenten kan de situatie ontstaan dat het niet langer gaat. Dan is er niet alleen een verantwoordelijkheid bij de persoon zelf. Die is er wel, maar als je zelf aan de beurt bent, zie je vaak niet dat het rijden niet meer gaat. Ik vind dit typisch iets waarvoor ook de omgeving verantwoordelijkheid moet nemen. Ik ken situaties uit de praktijk van huisgenoten en familieleden die contact opnemen met de wijkagent, die dit dan regelt. Ik vind het goed dat dit aan de orde wordt gesteld. Ook vind ik dat we, los van de eventuele maatregelen, moeten uitdragen dat we hierbij met elkaar een behoorlijke verantwoordelijkheid dragen. Je kunt niet alles in regels vangen.

Ik neem een aantal punten uit de grote hoeveelheid stukken. Overigens voorzitter, ik zou veel liever hebben dat we de volgende keer eens wat gericht praten, bijvoorbeeld een keer over alles wat te maken heeft met slachtoffers en een keer over alles wat te maken heeft met preventie. Ik vind namelijk dat het geheel nu een beetje hapsnap wordt.

Drugs en actieve deelname aan het verkeer gaan niet samen. Wat dat betreft kan ik aansluiten bij wat de woordvoerder van de CDA-fractie hierover gezegd heeft. Waar het bij alcohol kennelijk redelijk objectief en makkelijk is om vast te stellen wat de grenzen zijn, is dit bij drugs volgens ons lastig. Zolang dit allemaal niet duidelijk is, zegt de VVD-fractie dat drugs en het verkeer gewoon niet samengaan. Wat ons betreft moet er gewoon een zerotolerancebeleid gevoerd worden. Iemand die drugs gebruikt, hoort op dat moment, maar ook een bepaalde periode daarna, tot de effecten helemaal weg zijn, niet aan het verkeer deel te nemen. Wij vinden het goed dat er een test is ontwikkeld. De speekseltest kan een eerste indicatie zijn. Als het testen op drugs met bloedonderzoek moet gebeuren, dan moet dat maar. Wij vinden het prima dat de regering bezig is met een wetsvoorstel. Wat ons betreft kan het uitgangspunt van het wetsvoorstel zijn dat drugs niet thuishoren in het verkeer. Wat ons betreft hanteren wij dus een beleid van zero tolerance.

Ik ga verder met het puntenrijbewijs. Het waren collega's die erop wezen dat een heleboel punten werden toegekend, maar nooit geregistreerd. De minister is hiermee bezig en gaat dit oplossen. Wij hopen dat dit lukt. Er zijn verschillende methoden voor, maar als de minister een manier vindt om de niet toegekende punten alsnog te achterhalen en op naam van de persoon te boeken, vinden wij dit prima. Wij vinden ook dat wij er vooral voor moeten zorgen dat in de toekomst, als de punten worden toegekend, ze niet opnieuw verloren gaan. Wij moeten dit strak blijven volgen.

Rond de ontzeggingen van de rijbevoegdheid bestaat wat ons betreft een onbevredigende situatie. Het is niet zo dat we daar meteen de regering op aankijken, maar de pakkans is gewoon heel gering. Laten we kijken naar onszelf als verkeersdeelnemers: wanneer word je nou aangehouden en wordt er gecontroleerd of je een rijbewijs hebt? Of wanneer moet je een blaastest doen? Het probleem zit hem in de pakkans. We willen toch eens kijken of er mogelijkheden zijn om dit op te lossen. Nou denk ik niet dat wij meteen iedereen die een ontzegging heeft een soort enkelband om moeten doen zodat hij herkend wordt. Hoewel, ik zou daarin liever investeren dan in 9 miljoen kastjes voor de kilometerheffing. Mensen aan wie het rijbewijs is ontzegd herkenbaar maken vind ik interessant. Hun privacy vind ik minder belangrijk. Als je weet dat iemand onder invloed rijdt of als je weet dat iemand geen rijbewijs heeft of dat zijn rijbewijs is ontzegd, ben je in zekere zin medeplichtig als je dit laat gebeuren, net zo goed als je iemand laat rijden die te oud is en niet meer goed in staat om te rijden. Ik vraag de regering, met name de minister van Justitie, om zich daar nog eens over uit te laten. Zouden we op dit punt de wetgeving niet wat kunnen aanscherpen? Bij heling ben je immers ook medeplichtig. De politie kan niet massaal iedereen op straat aanhouden. Ik vind dat wij hiervoor gezamenlijk een verantwoordelijkheid hebben. Ik vind overigens de straf, 15 dagen onvoorwaardelijk in de gevangenis en € 380 boete,

laag. Bij recidive kan de boete 10% hoger zijn. Vervolgens kan dit tot 20% oplopen als het de derde, vierde of vijfde keer is. Dat vinden wij echt flut. Wij vinden dat als je rijbewijs je is ontzegd, je niet hoort te rijden. Als je dit wel doet, zou de straf, die al behoorlijk is, omhoog kunnen.

Ik ga verder met de maatregelen voor de verkeersveiligheid. Wij vinden het heel goed dat de regering bekijkt of de nazorg aan de verkeersslachtoffers kan worden verbeterd. Wij hebben hier vaker over gesproken en krijgen een hele uitleg waarom dit niet zomaar kan. Verkeersslachtoffers hebben echter vaak behoefte aan goede informatie over wat er is gebeurd. In dat kader begrijp ik ook de suggestie van mevrouw Roefs dat anderen in plaats van de politie een soort proces-verbaal moeten kunnen opmaken. Of dat mogelijk is, weet ik niet. Wel horen wij van verkeersslachtoffers elke keer dat achteraf de waarheid achterhalen en de aansprakelijkheid goed kunnen stellen, een probleem is. Wij begrijpen dat verkeersslachtoffers eigenlijk vinden dat zij gewoon het proces-verbaal moeten kunnen inzien. Kan dat niet geregeld worden? Desnoods kan van de persoonlijke zaken die geen betrekking hebben op het ongeval misschien iets weggelaten worden. Wij vinden dat als we moeten kiezen voor privacy, we in eerste instantie moeten kiezen voor steun aan de verkeersslachtoffers en hun familieleden, en iets minder aan degene die ernstige zaken heeft veroorzaakt.

Ik ga verder met de recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten. Wij zijn het met de minister eens dat ook andere verkeersdelicten dan aan alcohol gerelateerde verkeersdelicten, de ernstige zaken dus, onder de recidiveregeling zouden moeten worden gebracht. Wat ons betreft kan er dus een strengere lijn worden gevolgd.

Tot slot kom ik op het draagvlak. Wij denken dat wij op een aantal punten scherper kunnen zijn. Wij vinden het nog steeds belachelijk dat bij bekeuringen administratiekosten worden berekend. Een bekeuring moet een straf zijn voor iets wat niet mag. Het moet niet alleen een sanctie zijn, maar moet ook voorkomen dat mensen het weer gaan doen. Als die boete hoger moet zijn, is dat akkoord, maar administratiekosten zijn waardeloos. Ook hebben wij nog steeds problemen met de kleine boetes, bijvoorbeeld de boetes die collega Van der Staaij krijgt. Je mag inderdaad niet vier kilometer te hard rijden. Maar deze boetes worden gebruikt als inkomstenbron van de overheid. Laten we ons richten op de echt zware verkeersovertredingen. We hebben toch vaak het gevoel dat dit lastig is, omdat dit individuele gevallen zijn, die je niet geautomatiseerd kunt verwerken. Er wordt dan wel eens de andere kant op gekeken, bijvoorbeeld bij het heel hard rijden in de woonwijk. Dat is heel ernstig. 123 kilometer per uur rijden in plaats van 120 kilometer per uur is iets minder erg.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb een vraag over de administratiekosten. Ze kwamen er ineens bovenop, maar het is natuurlijk wel logisch dat degene die bekeurd wordt, ook de administratiekosten betaalt. Het is natuurlijk heel raar als alle belastingbetalers in Nederland moeten betalen om de overtreeders een bekeuring te kunnen sturen.

De heer **Aptroot** (VVD): Er staat een sanctie op een overtreding en deze moet geloofwaardig zijn. Ze moet werken en hoog genoeg zijn, zodat mensen ervan schrikken als zij moeten betalen. Per saldo houdt de Staat er toch aan over. Het is geen dienst die je inkoop en waarvoor de gebruiker betaalt. Ik neem aan dat over het algemeen de sancties veel hoger zijn dan de kosten. We gaan ook niet zeggen dat de sanctie niet hoger mag zijn dan de kosten, maar ik vind administratiekosten gewoon ongepast. Ze slaan nergens op. Mensen vinden dit echt gek. Ze constateren dat het meer gaat om het innen van geld dan om een gezonde sanctie.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dan maak je gewoon de bedragen van de bekeuringen hoger en zitten de administratiekosten erin. Ik begrijp er helemaal niets van. Als u een overtreding begaat, heb ik geen zin om ervoor te betalen.

De heer **Aptroot** (VVD): De sancties worden regelmatig gewogen en worden aangepast. Zij moeten namelijk passend zijn bij de overtreding. Toen deze coalitie van CDA, PvdA en ChristenUnie nog wat geld nodig had, heeft zij gauw de administratiekosten bedacht. Laten we dat nou eerlijk vaststellen. Het kan slim zijn dat men het bedacht heeft, maar het is heel jammer dat de coalitie een belangrijk sanctie-instrument misbruikt voor grapjes die binnen de coalitie moeten gebeuren. Dat is niet gepast. Sancties moet je gewoon op het juiste niveau vaststellen.

De **voorzitter**: Ik zal de suggestie van de heer Aptroot, om eens na te denken over het gescheiden bespreken van deelthema's als slachtoffers, meenemen naar de procedurevergadering.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik begin met een paar cijfers. De maatschappelijke kosten van verkeersongelukken bedragen 12 mld. per jaar. Dat is iets om even goed bij stil te staan. Als iedereen zich aan de maximumsnelheid zou houden, gebeuren er 30% minder ongelukken. Ik ben dan ook voorstander van nog meer investeren in snelheidscontroles. Ik pleit dus voor meer kastjes. Trajectcontrole is ook een heel goed middel. De pakkans moet worden verhoogd. 90% van de automobilisten rijdt wel eens te hard in een 30 kilometerzone. Daar is zojuist ook over gesproken. Ik heb ook wel eens gehoord dat het vaak de bewoners zelf zijn die te hard rijden op een woonerf, omdat zij precies weten welke obstakels op welke plekken liggen. Dat is natuurlijk ernstig, omdat hun eigen kinderen in dezelfde woonwijk spelen. Het aantal verkeersdoden neemt al jaren af en staat nu op 750 per jaar. Dat zijn er nog steeds veel te veel. Maar het aantal ziekenhuisopnames stijgt vrij hard, van 15 300 in 2006 naar 16 700 in 2007 en 17 600 in 2008. De GroenLinks-fractie vindt dit zeer zorgwekkend, omdat het hierbij vooral gaat om zwakke verkeersdeelnemers als fietsers en wandelaars. Ik wil graag horen of het kabinet hierop streefcijfers heeft geformuleerd. Zijn er acties bedacht om dit cijfer naar beneden te krijgen? Het lijkt mij niet het doel van het kabinet om deze cijfers jaarlijks te laten stijgen. De helft van de mensen die in verpleeghuizen verblijven zijn verkeersslachtoffer. Ik noem deze cijfers nog eens zo expliciet, omdat dit allemaal zeer ernstige zaken zijn. De minister zet nu flink in op de aanpak van wat hij noemt «grove verkeersovertreders». Wij steunen deze aanpak van harte. Ik benoem ook een andere categorie verkeersovertreders, die van de roekeloze rijders. Zij zijn vaak verantwoordelijk voor enorme maatschappelijke schade. Volgens Rijkswaterstaat wordt zo'n 12% van alle files in Nederland veroorzaakt door verkeersongelukken. Dat is natuurlijk behoorlijk wat. Heel veel ongelukken worden veroorzaakt door gehaaste automobilisten met stevige auto's, waarin zij zich onkwetsbaar achten. Dikwijls hebben zij een baas die de boete toch wel betaalt. Dergelijke ongelukken zijn te vermijden als de bestuurder zelf op de blaren moet zitten. Bij ongelukken gaat het maar al te vaak om roekeloos rijgedrag als een te hoge snelheid, te korte volgafstand, te laat remmen en verkeerde stuurcorrecties. Dit heeft nare ongelukken en bijbehorende files als gevolg. Iedereen heeft er vervolgens last van, behalve de dader, die er met een relatief kleine boete vanaf komt. De gevolgschade kan enorm zijn. Zou er niet eens beter gekeken moeten worden naar de aansprakelijkheid voor de maatschappelijke schade die veroorzaakt wordt? Vindt het kabinet het geen goed idee om dat eens te onderzoeken?

Ik vind dat snorfietsen van het fietspad moeten. Ook de vorige keer hebben wij hiervoor aandacht gevraagd. In het AO over de fietsnota van de heer Atsma heb ik aangedrongen op een landelijke regeling om alle bromfietzers en scooters op de openbare weg te krijgen. De Fietzersbond dringt hier ook terecht op aan. De minister schrijft ons nu dat hij met decentrale overheden gaat bezien wat de mogelijkheden zijn om snor-scooters allemaal de rijbaan op te krijgen. Ik steun zijn keuze voor snor-scooters, omdat deze inderdaad het grootste probleem zijn, niet de snor-fietsjes waarmee veel ouderen uit vissen gaan of wat dan ook. Maar wat is nu de grondhouding van de minister? Vindt hij scooters die formeel een snorfiets zijn ook een probleem op het fietspad? Kan hij een termijn noemen, ik zou zeggen voor de zomer, waarbinnen we hier nader opheldering over krijgen? Dit is een toenemend probleem. Er zijn al vele gemeentes die hiervoor aandacht vragen.

Mijn fractie maakt zich een beetje zorgen over het programma Het Nieuwe Rijden, van de Doeks uut Hasselt. Ik begin daarover omdat vroeg schakelen en rustig rijden niet alleen brandstof bespaart, maar ook omdat deze degelijke en kalme rijstijl ongelukken helpt voorkomen. Uit onderzoek blijkt dat dit 40% scheelt. Dit voorkomt menselijk leed en, hoewel minder belangrijk, ook fileleed. Ik hoor de minister niet meer zoveel over dit programma. Dat baart mij zorgen, net als de overheveling van dit programma van SenterNovem naar het Centrum voor Duurzame Mobiliteit, een commerciële instelling van de brancheorganisaties. Ik heb hierover de volgende vragen. Waarom kiest de minister ervoor om marktpartijen dit programma te laten doen? Wat betekent dit voor de continuïteit en effectiviteit van dit programma? Wat zegt dit over de ambities met dit programma? Hoe waarborgt de minister de opgebouwde deskundigheid? Een poosje geleden werd er nogal lacherig gedaan over mijn pleidooi om ouderen een examen voor de beheersing van een scootmobiel af te nemen. Ik constateerde dat veel scootmobiele ongevallen in de hal van de mensen staan, omdat zij er niet goed mee de straat op durven. Ik ben in dat verband blij dat de minister net als Veilig Verkeer Nederland wil dat mensen die een scootmobiel aanschaffen, een verplichte basiscursus krijgen. Ik vind het ook in orde dat de minister daarvoor de gemeenten verantwoordelijk stelt, maar vraag de minister wel om goed te checken of het ook echt gebeurt.

Ik wil nog iets zeggen over alcohol in het verkeer. De GroenLinks-fractie is altijd voorstander geweest van één strenge alcoholnorm. Nu mag een beginnend bestuurder een promillage van 0,2‰ hebben en een gevorderd bestuurder van 0,5‰. Wij willen dat voor iedereen het maximum van 0,2‰ geldt. Dat is veiliger en leidt ook niet tot misverstanden, waardoor je denkt dat je nog net een wijntje of biertje kunt nemen. Vaak is dit net een biertje of wijntje te veel. Ik zou het promillage het liefst op nul zetten, omdat ik vind dat alcohol en verkeer niet samengaan.

Ook wij zijn ervoor om drugs in het verkeer hard, effectief en efficiënt aan te pakken. Als je zo stoned als een garnaal achter het stuur zit, heb je twee problemen. Een garnaal kan niet goed rijden en als je zo stoned bent, wordt het helemaal een vreselijke toestand. Wij zijn het ook eens met degenen die willen bekijken hoe je hierop wettelijke eisen kunt stellen. Ik zou zelfs zo ver willen gaan als de heer De Rouwe, om op zero tolerance in te zetten. Wel is dit enigszins hypocriet als we niet bereid zijn ook de alcoholnorm ter discussie te stellen. Ik vraag daarom de heer De Rouwe of hij het eens is met mijn pleidooi om één lijn te trekken en voor elke automobilist de norm van 0,2‰ alcohol te hanteren. Of neigt de heer De Rouwe naar 0,5‰? Ik vind dat hij daarover opheldering moet geven. Natuurlijk moeten we zo snel mogelijk af van de dodelijke ongevallen die door drugsgebruik worden veroorzaakt, 10% tot 25% van alle dodelijke ongevallen. Dit is vreselijk. Iedereen kent verhalen over fietsers of voetgangers die door een dronken automobilist worden doodgereden. Wij moeten hier paal en perk aan stellen en er keihard op ingrijpen als dit nodig is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is heel duidelijk dat het CDA drugs harder wil aanpakken dan alcohol. Dit heeft twee redenen. Allereerst is het zo dat als wij minimumwaarden instellen bij drugs, wij nog vele jaren verder zijn. Dat willen wij absoluut niet. Verder begrijp ik uit maatschappelijk oogpunt het standpunt van mevrouw Van Gent om het maximale alcoholpromillage terug te brengen naar 0,2‰. Dat steun ik maatschappelijk ook. Mevrouw Van Gent gaat alleen voorbij aan het neveneffect van verlaging naar 0,2‰. De politie zal heel veel zaken krijgen van mensen met een alcoholpromillage tussen 0,2‰ en 0,5‰. Dit heeft als gevolg dat mensen die heel veel drinken, de dans ontspringen als de capaciteit hetzelfde blijft. Daarom zijn wij altijd voorstander geweest van een wettelijk maximum van 0,5‰. Daarmee kunnen we ons echt richten op de grote vissen. Met het voorstel van mevrouw Van Gent pakken we allemaal visjes die het verkeer niet in gevaar brengen, en ontsnappen de grote vissen. Dat is het grote verschil tussen onze standpunten. Ik kan verder alleen maar toejuichen dat ook GroenLinks voor een zerotolerancebeleid ten aanzien van drugs is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind het heel raar dat de CDA-fractie vindt dat drugs harder aangepakt moeten worden dan alcohol. Dat vind ik zelfs hypocriet. Alcoholmisbruik geeft maatschappelijk namelijk veel grotere problemen dan drugsgebruik. Ik wil de heer De Rouwe wel een artikel overhandigen, waarin hij zelf ook genoemd wordt. In Zweden is men wel van 0,5‰ naar 0,2‰ gegaan. Dat heeft aanvankelijk heel goed gewerkt, omdat er ook goed op gecontroleerd is. Dat is vrij snel verslapt, wat doodsonde is. Als wij 12 mld. maatschappelijke kosten hebben door verkeersongelukken, geef ik liever geld uit aan adequate controle, waarmee wij deze verkeersongelukken kunnen voorkomen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ken het artikel waarover mevrouw Van Gent spreekt wel een klein beetje. Zweden was er juist een voorbeeld van dat het heel stoer klinkt om het maximale promillage omlaag te brengen. In het eerste jaar had dit ook effect, maar in het tweede jaar en in de jaren erop had dit een averechts effect. Als mevrouw Van Gent een voorbeeld aanhaalt, moet zij dit goed doen.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent en de heer De Rouwe kunnen zo meteen tijdens de schorsing hierover vijf minuten doorspreken.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Dat kan gezellig worden. Verkeersveiligheid blijft een onderwerp dat belangrijk is in de Kamer. Het is een onderwerp waarmee de regering en de Kamer op veel punten gelukkig redelijk eensgezind aan de slag zijn. De discussie gaat over een tandje meer of minder. Ik denk dat het goed is dat wij dit onderwerp hier met elkaar bespreken. Ook ik zal een aantal onderwerpen selecteren uit de veelheid aan onderwerpen die op de agenda staan. Het eerste onderwerp is drugs in het verkeer. Ook de SP-fractie vindt dat drugs en autorijden niet samengaan. Dat geldt ook voor medicijngebruik. We zijn het hierover gelukkig met elkaar eens. Wij juichen het daarom toe dat de minister aan het experimenteren is met speekseltesten. Succes is niet verzekerd, maar een poging is zeer nuttig. Maar met de speekseltesten zijn we er nog niet. Hoe moeten we namelijk omgaan met GHB, ketamine en LSD? Vooral GHB is enorm in opkomst, terwijl de stof niet opspoorbaar is. Of ziet de minister nog andere mogelijkheden om de stof op te sporen? Dat zou ik graag willen horen. Kijkt de minister verder dan alleen naar speekseltesten? Het moge duidelijk zijn dat de SP-fractie meer wil van de minister, voordat wij kiezen voor een harde opstelling van zero tolerance. Dat wij die kant op willen, moge helder zijn, maar dit moet wel betrouwbaar gebeuren. De minister moet ons er vandaag een handje bij

helpen om ons ervan te overtuigen dat wij de stappen maken die daarvoor nodig zijn.

Bij geneesmiddelen in het verkeer geldt nog iets anders. In tegenstelling tot drugs, waarvoor mensen zelf kiezen, zijn geneesmiddelen meestal een bittere noodzaak. Om een gebruiker van geneesmiddelen te straffen door hem een rijontzegging op te leggen, is dan ook een harde maatregel.

Waar nodig moeten we dit blijven doen, maar zo'n maatregel wordt ook heel vaak genomen waar het heel moeilijk uit te leggen is, omdat alle doktoren zeggen dat een bepaald geneesmiddel geen effect op de rijvaardigheid heeft, en toch niet toegestaan is in het verkeer. De Gezondheidsraad zou deze regels nog eens grondig gaan bekijken. Dat had de minister al lang geleden toegezegd, maar hoe staat het er nu voor? Kunnen we dit advies van de Gezondheidsraad op korte termijn verwachten, zoals ook is toegezegd? Komt de minister snel met vernieuwde voorstellen?

Ik ga verder over recidive. De minister is wat ons betreft goed bezig door te kijken naar mogelijkheden om het rijbewijs in te nemen van mensen die herhaaldelijk in de fout gaan. Een zin in de brief maakte indruk. De minister schrijft dat alleen bij onherroepelijke strafrechtelijke vervolgingen het rijbewijs ontnomen kan worden. Via een nieuw examen is het dan weer mogelijk om het rijbewijs terug te krijgen. Dit is wezenlijk anders dan het is geregeld met de educatieve maatregel alcohol (EMA). Daarbij dient iemand een cursus te volgen voordat hij zijn rijbewijs terugkrijgt. Dan is er nog een groot verschil. Bij het nieuwe voorstel van de minister moet sprake zijn van een onherroepelijke strafrechtelijke beslissing, terwijl een EMA juist al bij een aanwijzing opgelegd kan worden. Gaat de minister ook bij alcoholmisbruik over op een onherroepelijke strafrechtelijke vervolging? Zo nee, waarom niet? Is het CBR nu wellicht niet flexibel, zodat als een rechtbank iemand onschuldig acht, er alsnog een EMA dient afgelegd te worden?

De veiligheid van motoren is een probleem en zal dit ook lang blijven. Dat heeft ook te maken met de groep die een motor rijdt. Veilige vangrails verschijnen gelukkig steeds meer, maar nog lang niet overal. Dit moet in rap tempo worden uitgebreid. Vooral gladde wegmarkeringen leiden tot ongelukken. De minister zou hierover nog in overleg gaan met decentrale wegbeheerders bij het Nationale Mobiliteitsberaad. Heeft de minister dit inmiddels gedaan? Wat is daarvan het resultaat?

Brommobielen staan nog steeds flink bloot aan de gevaren op de weg. De regels voor deze voertuigen zijn vaak onduidelijk. Dit geldt trouwens ook voor brommers. De minister zou dit in kaart brengen. Wanneer gaat dit eindelijk gebeuren?

De scootmobielcursussen kunnen een grote bijdragen leveren aan de veiligheid van de verkeersdeelnemers die op een scootmobiel rijden. Dat erkent de minister ook; hierover waren we het gelukkig al met elkaar eens. Maar de minister laat de cursussen nog steeds geheel vrijblijvend aan de gemeenten over. Dat is natuurlijk minder daadkrachtig. Als we het er elke keer over hebben, maar vervolgens geen verbetering zien, moeten we misschien toch maar een andere koers gaan varen. Als de minister de cursus ziet zitten, laat hij het niet zo vrijblijvend aan gemeenten over, maar gaat hij iets meer daadkracht tentoonspreiden. Wat zijn de vorderingen van de gesprekken met de gemeenten en hoe kunnen we nog meer vorderingen krijgen? Wat de SP-fractie betreft, gaat het nu echt te langzaam. De heer Van der Staaij heeft terecht een opmerking gemaakt over ongelukken en het apart registreren van LZV's. Ik sluit mij graag aan bij zijn vraag en bij zijn oproep om dit apart te registreren.

Ook in Duurzaam Veilig komt veel te weinig schot. Vanaf 1998 is ingezet op dit project, door middel van het ondertekenen van het convenant over het startprogramma. Maar bij elk debat over verkeersveiligheid stoeien wij hierover. Wij hebben in de beginjaren gezien dat voortvarende gemeenten heel veel maatregelen hebben genomen. Duurzaam veilig werkt natuurlijk niet als je bij een weg alleen maar een bord neerzet dat een maximum-

snellheid van 30 kilometer per uur aangeeft, terwijl je aan de wegingdeling niets doet. Dan is het hele effect weg. De ene gemeente is er voortvarend mee aan de gang gegaan terwijl de andere gemeente niets doet. Op wegen tussen de ene gemeente en de andere zie je dat je halverwege in een keer van 60 naar 80 kilometer per uur moet. Voor mensen is dat heel onoverzichtelijk. Op sommige plekken is het ook gewoon levensgevaarlijk. Wij zijn natuurlijk niet begonnen met het project om aan gemeenten de vrijheid te laten om er niets mee te doen. Ik wil daarom van de minister horen wat zijn plan van aanpak is. Hoe kan hij maatregelen nemen bij die gemeenten die ver achterblijven, zodat zij ook een plan maken om hun wegen in te richten conform Duurzaam veilig? Dit project heeft overigens meer punten. Is de minister in staat en bereid om de Kamer te informeren over hoe het staat met de punten van Duurzaam veilig, niet alleen met de wegingdeling, maar ook verkeerseducatie en alle andere zaken?

Minister Eurlings: Voorzitter. Het is goed om in dit debat wederom aan alle kanten een stemming aan te treffen die volstrekt constructief is. Ik heb het eerder gezegd: het is van belang dat we in dit debat met open vizier ideeën aandragen en dat we kritisch bevragen hoe we het nog beter kunnen doen. Ik heb zojuist nog even met de nabestaande van een verkeersslachtoffer mogen praten. De Kamerleden overkomt het ook vaak dat je met elkaar in gesprek raakt. Ook als je er, gelukkig, ver vanaf staat is het iedere keer zeer aangrijpend als je probeert in te beelden wat dit met het leven van mensen doet. Inderdaad laat het blijvend littekens na. Eén persoon is er niet meer en veel andere mensen gaan de rest van hun leven gemankeerd verder. Ik heb overigens groot respect voor mensen die vanuit wat hun is overkomen, proberen om lotgenoten te ondersteunen. Ik kan daar alleen maar met zeer veel respect en bewondering naar kijken, als minister van Verkeer.

Aan het begin van het jaar 2009 kon ik melden dat het aantal slachtoffers in 2008 was gedaald. Voor het vijfde opeenvolgende jaar hebben wij minder slachtoffers. Maar ik heb al vaker gezegd dat er allerm minst reden is tot achteroverleunen. 750 doden zijn er nog steeds veel te veel. 750 doden is weliswaar een vooruitgang ten opzichte van vorig jaar, maar zijn nog steeds 750 vreselijke voorvallen in familie- en vriendenkring, die 750 keer met zo'n afschuwelijke situatie geconfronteerd zijn. Daar komt nog eens bij dat de cijfers van het aantal gewonden dat in het ziekenhuis moest worden opgenomen, geen daling laten zien, integendeel. Er is een stijging te zien van 16 700 in 2007 naar 17 600 in 2008. Dit soort cijfers moet ons motiveren om onvermoeibaar te blijven werken aan de verdere reductie van het aantal slachtoffers. Volgend jaar zal de regering verdere maatregelen in gang zetten om het aantal ziekenhuisgewonden terug te brengen. Hiervoor is een zo volledig mogelijk beeld van de situatie en de achtergronden van deze stijging nodig. De ene ziekenhuisgewonde is namelijk de andere niet, ook niet in de nieuwe definitie die we hanteren. Daarom laat ik hiernaar op dit moment diepgravend onderzoek verrichten. Ik kom daar bij de Kamer op terug.

Bij het verbeteren van de verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal slachtoffers werkt de regering als van nature samen met andere overheden, maar first and foremost met de vele maatschappelijke organisaties die een belangrijke bijdrage hebben geleverd aan onze goede positie op het vlak van verkeersveiligheid, in vergelijking met andere landen. Deze organisaties hebben ook recent een bijdrage geleverd aan de strategie voor de verkeersveiligheid. Twee lijnen staan in die strategie centraal: de bescherming van de kwetsbaren en de aanpak van de veroorzakers van ongevallen. Ik blijf mij stevig richten op de grove verkeersover-treders. Ik voorspel dat ik daarover nog vaker zal spreken. Wij mogen onze ogen nooit sluiten voor de rotte appels, voor de kleine minderheid die bovengemiddeld veel schade berokkent. Het is reeds gezegd hoeveel doden vallen door alcohol. Door drugs vallen tussen de 80 en de 200

doden per jaar. Deze cijfers zijn gebaseerd op post-mortemonderzoek in Australië. 80 is een voorzichtige inschatting. Welk aantal het ook is, het is onacceptabel veel. Zo'n kleine groep mensen die zoveel slachtoffers veroorzaakt! Daarom moet heel helder zijn dat alcohol en verkeer niet samengaan en dat ook drugs en verkeer niet samengaan. Daarin kunnen wij nooit helder genoeg zijn. De Kamer weet dat wij stevig inzetten op campagnes om alcohol in het verkeer te ontmoedigen. Zij weet ook dat wij veel maatregelen hebben gelanceerd, zoals educatieve maatregelen, waardoor je nog eens goed door elkaar wordt geschud. Als je met alcohol in het verkeer wordt gepakt, dreig je bijvoorbeeld je rijbewijs kwijt te raken. We zijn daarin veel steviger geworden. Ook zijn we veel verfijnder geworden in de wijze waarop wij mensen en zeker jonge bestuurders, die misschien het risico niet inzien, erop wijzen dat zij niet met alcohol op moeten deelnemen aan het verkeer, niet voor zichzelf, maar zeer zeker ook niet voor alle mensen om hun auto heen. Daarvoor zijn de gedragscur-sussen bedoeld. Het alcoholslot is een technische toevoeging, die ook kan helpen.

Waarom hanteren we het systeem van 0,2‰ en 0,5‰? Die discussie voeren wij om de paar jaar. Toen ik elf of twaalf jaar geleden verkeers-woordvoerder was, kwam precies dezelfde discussie op. We hebben met veel buurlanden gekozen voor een systeem waarbij 0,2‰ is toegestaan als je net begint en 0,5‰ als je al langer rijdt. Inderdaad klopt wat de heer De Rouwe zei tijdens een interruptiedebat. In de communicatie maken wij duidelijk dat alcohol en verkeer niet samengaan. Vervolgens proberen we om mensen die echt te veel op hebben, uit het verkeer te trekken. Je zou veel kleine visjes vangen en veel minder de grote vissen als je de limiet zou terugbrengen naar 0,2‰ voor bestuurders die al langer achter het stuur zitten. Als je het naar 0,0‰ terugbrengt, zit je met nog een heel ander probleem. Sommige landen hebben dit systeem al, zoals Hongarije. Dan zou zelfs de van nature in het lichaam aanwezige alcohol je tot een veroordeling kunnen brengen. Dat willen we niet.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik weet dat deze discussie al heel lang loopt. Ze is weer een beetje opgelaaid na het incident met de beschonken voetballer van FC Twente. De minister heeft net gezegd dat de maatschap-pelijke organisaties belangrijk zijn bij dit beleid. Veilig Verkeer Nederland heeft aangegeven dat het wellicht toch een goed idee is om nog eens te kijken naar het terugbrengen van 0,5‰ naar 0,2‰. Dan zit je in feite op een zerotolerancebeleid. Natuurlijk moet je daarbij goed controleren, maar nu hebben wij wel te maken met 12 mld. aan maatschappelijke kosten als het gaat om verkeersongelukken. Is de minister bereid om dit nog eens heel serieus op te nemen met Veilig Verkeer Nederland?

Minister **Eurlings**: Ik denk dat de minister van Justitie meer kan vertellen over alles wat politie en justitie doen om mensen die alcohol op hebben, achter het stuur vandaan te halen. Maar van mijn kant kan ik wel zeggen dat ook voor het politieapparaat de capaciteit beperkt is. De vraag is daarom waarop je je richt. We hebben deze discussie eerder gevoerd. Ik vind het van belang dat je het maximum op 0,2‰ houdt bij beginnende bestuurders, bij wie de alcohol nog meer effect heeft en bij wie je het educatief tussen de oren moet rammen. Bij de overige bestuurders is het van belang dat de kans dat zij eruit getrokken worden als zij boven de 0,5‰ zitten, zo groot mogelijk is. De heer Aptroot zei al dat je niet zo heel vaak wordt aangehouden. Het is van belang dat heel veel mensen die boven de 0,5‰ zitten, eruit gaan. Ik ken de casus van de voetballer van FC Twente niet, maar als hij echt beschonken was, zat hij vast boven de 0,5‰ en had hij uit het verkeer gehaald moeten worden. De vrij pragmatische vraag is dus hoe wij ervoor zorgen dat wij zo veel mogelijk mensen die een gevaar zijn voor andere weggebruikers en hen zelfs in levensgevaar brengen, achter het stuur vandaan trekken voordat zij een ongeluk kunnen

veroorzaken. Deze discussie is niet alleen niet nieuw, maar is ook steeds op basis van dezelfde argumenten gevoerd. Dit kabinet is daarin vrij consistent, ook met vorige kabinetten. De vraag is dus gewoon hoe je de pakkans zo groot mogelijk maakt als iemand een alcoholpercentage heeft van boven de 0,5‰.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik weet dat deze discussie al lang woedt. Maar ik weet ook dat Veilig Verkeer Nederland, een organisatie die toch ook niet van de straat is, heeft gezegd dat het toch heel goed is om hier nog eens naar te kijken. Voor jongeren hanteren we het maximum van 0,2‰. Dat valt ook allemaal te handhaven. Anders hadden we dat niet bedacht. Mijn enige vraag is of de minister van Verkeer bereid is om met Veilig Verkeer Nederland, op basis van de laatste gegevens, te bekijken wat de effecten zijn van het opleggen van dit maximum aan alle bestuurders, ook gerelateerd aan de maatschappelijke kosten van de controle. Wil hij mij en mijn collega's daarover informeren? Als een discussie al lang woedt, kan daarin gemakkelijk een blinde vlek ontstaan, wat niet gewenst is.

Minister **Eurlings**: Blinde vlekken hebben wij allerminst. Wij hebben goede argumenten voor de lijn die wij kiezen. Wij spreken Veilig Verkeer Nederland vaak. Maar ik wil niet de suggestie wekken dat onze argumenten opeens niet meer valide zijn. Het zijn doordachte argumenten. Heel veel landen om ons heen hebben ook precies dezelfde tweedeling van 0,2‰ voor beginners en 0,5‰ voor de overigen. Het is inderdaad gelukkig dat 0,2‰ goed werkt bij beginnende bestuurders, maar dit betreft natuurlijk maar een relatief kleine groep. Je kunt focussen op uitgaansavonden en extra controleren bij disco's. Dan pak je ze eruit. Maar als je iedereen op 0,2 ‰ zou moeten testen, bestaat de kans dat je er heel wat meer mensen tussenuit trekt die tussen de 0,2‰ en de 0,5‰ hebben gebruikt, en heel wat minder die boven de 0,5‰ hebben gebruikt. Dit is dus een pragmatische benadering van de vraag hoe je de verkeersveiligheid met de middelen die we hebben op een zo hoog mogelijk niveau brengt.

Mevrouw Van Gent heeft er gelijk in dat in de communicatie wordt uitgestraald dat alcohol en verkeer niet samengaan. Ik zal zelfs niet één biertje drinken voordat ik achter het stuur kruip. Punt uit. Dat moet bij iedereen tussen de oren komen. De Bob van de avond drinkt niet één glas bier. Maar nu gaat het erom hoe we de rotte appels, die zich er niets van aantrekken, eruit halen. Wij denken dat onze argumenten vrij stevig zijn. Ik merkte aan de bijdrage van heel wat andere woordvoerders dat dit vrij breed zo wordt beleefd.

De heer **Roemer** (SP): Ik deel de mening van de minister hierin. Daar zijn we ook consistent in geweest. Maar de minister stelt zichzelf nu een vraag, zonder het antwoord te geven. De vraag is namelijk: hoe verhogen we de pakkans en hoe krijgen we meer raddraaiers te pakken? Als ik deze vraag betrek op de discussie over de bezuinigingen bij de politie, ben ik bang dat wij er met elkaar voor zorgen dat de pakkans alleen nog maar minder wordt. Mijn concrete vraag aan beide ministers is daarom: hoe krijgen wij de pakkans omhoog terwijl wij gaan bezuinigen op de politie?

Minister **Eurlings**: De minister van Justitie zal in zijn bijdrage nader ingaan op de pakkans. Van mijn kant heb ik geprobeerd te betogen dat de pakkans bij mensen die behoren tot de gevaarlijkste groep van alcoholisten achter het stuur, aanmerkelijk kleiner zal worden als wij het promillage voor iedereen op 0,2‰ zetten. Daarom kwam ik te spreken over de pakkans. De heer Roemer wil een hogere pakkans. De minister van Justitie zal dadelijk nader op deze vraag ingaan.

Drugs en verkeer gaan evenmin samen. Op basis van onderzoeken komen wij op het volgende percentage: tussen de 10% en 25% van het totale aantal dodelijk slachtoffers wordt veroorzaakt door drugs in het verkeer. Ik vind dat onacceptabel. Als ik 's avonds vanuit Valkenburg naar Maastricht rijd en daarna weer terug, komt het geregeld voor dat mensen zo stoned achter het stuur zitten, dat zij zich slingerend voortbewegen in hun auto.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Hoe weet u dat zij stoned zijn?

Minister **Eurlings**: Dat kan ik niet bewijzen. Je moet nooit generaliseren, maar als je in Maastricht vier jonge jongens ziet met een Frans of Spaans kenteken die 's avonds slingeren over de weg, dan is het niet moeilijk om in te schatten wat er aan de hand is. Spaanse jonge toeristen gaan niet twee dagen rijden om even een halve dag in Maastricht te zijn.

De heer **Aptroot** (VVD): Het is gewoon een mooie stad!

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister verdergaat met zijn betoog. Anders reken ik alle opmerkingen uit de Kamer aan als interrupties.

Minister **Eurlings**: Maastricht is een prachtstad. Maar in alle ernst, drugs in het verkeer is een heel serieus probleem. Onderzoeken laten dit ook zien. Als gecheckt wordt rond uitgaansgelegenheden, schrik je van het percentage jongeren dat onder invloed van drugs is. Soms is 20% van de jonge bestuurders op een uitgaansavond onder invloed van drugs of van drugs en alcohol tegelijk. Dat kunnen we echt niet meer accepteren. Daarom ben ik blij dat eigenlijk Kamerbreed wordt gezegd dat dit niet meer geaccepteerd kan worden. Ik heb zelf ooit nog mijn naam gezet onder een motie die hieraan een einde wilde maken. Ik ben blij dat we aan het opschieten zijn met de speekseltesten. De pilot met de speekseltesten is geslaagd. Medio 2010 zullen de collega van Justitie en ikzelf komen met het wetsvoorstel voor de adequate aanpak. De minister van Justitie zal hierop nog verder ingaan.

Ik wil van mijn kant nog een ding zeggen over alle debatten die we hierover hebben gevoerd. Als de test alleen aangeeft of er wel of niet drugs zijn gebruikt, komen we voor de vraag of we de test ook gebruiken. Dan is er sprake van zero tolerance. Daarop is bijna Kamerbreed gekozen voor zero tolerance. Dat lijkt dus de vraag te zijn. Wij kijken of een limiet mogelijk en wenselijk is. Anders kiezen wij voor zero tolerance. Dat was destijds de lijn. De minister van Justitie zal nader ingaan op dit punt, maar ik wil in dit verband wel nog één ding zeggen. België, Zweden, Australië, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk, Litouwen, Polen, Portugal, Slowakije en Slovenië hebben al voor zero tolerance gekozen. Dit zijn allemaal geen radicale landen. Daarom vind ik dat we bij dit soort discussies gewoon moeten kijken naar wat werkt. Hoe kunnen wij met elkaar meer drugsgebruikers achter het stuur vandaan trekken? Laten we daarin heel pragmatisch zijn. Laten we met elkaar bekijken hoe wij de speekseltesten kunnen laten werken. Als het alleen kan op basis van zero tolerance, moeten wij daarvoor niet bevreesd zijn. De drugsgebruikers moeten achter het stuur vandaan. Dat moet onze opdracht zijn, for better or for worse.

De heer **Roemer** (SP): De minister spreekt veel algemene zinnen uit, waardoor er veel tijd verloren gaat. Het is belangrijk wat hij zegt, en we zijn het er allemaal mee eens. Ik vraag de minister daarom om vooral in te gaan op de paar concrete vragen die gesteld zijn. Anders zijn we zo door de tijd heen. Wil de minister bijvoorbeeld andere onderzoeken afwachten? Heeft hij andere onderzoeken ingesteld? Sommige drugs zijn door speekseltesten niet te achterhalen. Ik roep de minister op om wat meer paarden in te zetten. We zijn het allemaal eens over waar we met elkaar naartoe willen.

Minister Eurlings: De minister van Justitie komt hier dadelijk op terug. Ik vind dit wel een belangrijk punt. Zojuist was er heel wat discussie over de vraag of zero tolerance nou zo slecht is of niet. Als het nodig is, is zero tolerance helemaal niet slecht. Dan is het gewoon goed. Maar het is een beetje de vraag of het nodig is. Eerder hebben we gezegd dat we bekijken of een limiet mogelijk is. Als dit niet het geval is, dan kiezen we voor zero tolerance.

Ook agressie hoort in het verkeer niet thuis. Bestuurders die grote overtredingen begaan doordat zij agressief zijn, worden veel harder aangepakt. Deze lijn is bekend. Mensen die blijven rijden als hun rijbewijs ongeldig is verklaard of is afgepakt, worden ook steviger aangepakt. In nauw overleg tussen de Vereniging Verkeersslachtoffers, de ministeries van Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties wordt een aanpak uitgewerkt waarbij deze doorrijders niet of zo weinig mogelijk in de anonimiteit kunnen verdwijnen.

Er is een aantal concrete vragen gesteld. De heer De Rouwe heeft vragen gesteld over de verkeersslachtoffers. Dit onderwerp is nadrukkelijk tijdens de begrotingsbehandeling aan de orde geweest. Mevrouw Roefs heeft daarover ook vragen gesteld. Ik zal hierop terugkomen, waarbij ik het voorstel voor een soort persoonlijke kluis zal meenemen. Het zoeken naar informatie door verkeersslachtoffers of nabestaanden kan hierdoor worden vereenvoudigd. Het leed dat gepaard gaat met een verkeersongeluk is op zich al erg genoeg. Slachtoffers hebben genoeg zorgen aan hun hoofd. Als daar ook nog eens de zorg over een goede afwikkeling bijkomt, is dat heel erg. Dat moeten we niet willen accepteren. We zijn hierover in overleg met de Vereniging Verkeersslachtoffers. Het is van belang om helder te krijgen welke zaken in de praktijk een probleem vormen. Belangrijk is het ook om te weten te komen in hoeverre slachtoffers en nabestaanden echt kunnen worden geholpen. Het in het algemeen zeggen is één ding, maar de vraag is hoe we het precies kunnen vormgeven. Ik pak dit samen met mijn ambtgenoot van Justitie op. We nemen de organisaties daarbij mee. Ik kom hier snel op terug.

Ik ga verder met Duurzaam Veilig. In het Nationaal Mobiliteitsberaad hebben we afspraken gemaakt op regioniveau. Zo sturen wij dus. In de regio waar ik vandaan kom, ging het op een gegeven moment bijvoorbeeld niet goed. Dan zeg je dat men er een tandje bij moet doen omdat het beter moet gaan, omdat de trend moet worden gekeerd. Zo maak je met een regio afspraken over wat nog maximaal te accepteren is in het volgende jaar. Dat doen we met elkaar. Vervolgens stuur je op die afspraken en laat je het aan gemeentes en de regio's zelf hoe zij die afspraken regionaal zo goed mogelijk invullen. Ik heb eerder onze aanpak, van onderop maar wel landelijk afspraken maken, vergeleken met Frankrijk, waar men meer van bovenaf dingen bepaalt. Ik denk dat het feit dat een gemeente en een provincie ieder een stukje bevoegdheid hebben, enthousiasmerend werkt. Ook een gedeputeerde en een wethouder willen zichzelf graag laten zien. Zij willen graag goede dingen doen en willen zich graag profileren met verkeersveiligheid. Dit leidt tot extra aandacht en extra geld, is mijn overtuiging.

Welke mogelijkheden zijn er om brommers en scooters van het fietspad te krijgen? Onder anderen mevrouw Van Gent heeft hiernaar gevraagd. Sinds 1999 zijn bromfietzers verplicht om op de rijbaan te rijden. In situaties waarin dit vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst is, kunnen wegbeheerders ze toch op het fiets- en brompad laten rijden. Scooters vormen geen aparte voertuigcategorie. Zij kunnen zowel bromfiets als snorfiets zijn, afhankelijk van hun constructiesnelheid, 25 of 45 kilometer per uur. Ten aanzien van de problematiek van de snorscooters en de mogelijkheid om deze van het fietspad te weren, zeg ik toe dat ik overleg zal voeren met decentrale overheden en andere betrokken partijen. Zo zal ik in kaart brengen welke problemen er op het gebied van

snorfietsen op het fietspad spelen. Ik zal de Kamer hierover nader berichten. De Fietsersbond zal hierin ook nadrukkelijk een rol spelen.

De heer **Roemer** (SP): De minister had het net over de wijze waarop met regio's afspraken worden gemaakt. Was dat het antwoord op mijn vraag over Duurzaam Veilig of komt dat nog?

Minister **Eurlings**: Dat was het antwoord.

De heer **Roemer** (SP): Dat is in staccato het antwoord dat ik heb gekregen vanaf de eerste keer dat we het over verkeersveiligheid hebben gehad. Ik zie daar geen enkele vooruitgang in. De minister kan er toch geen enkel genoeg mee hebben dat het elke keer zo op de agenda staat en dat we elke keer maar overleggen zonder dat er iets gebeurt? Daarmee wil de minister toch niet weggelaten, neem ik aan. Wij hebben Duurzaam Veilig niet voor niets afgesproken. Er zijn gemeenten die er heel voortvarend mee aan de slag zijn gegaan. Zij voelen zich hierdoor waarschijnlijk aangesproken, terwijl dit niet eens voor hen bedoeld is. Je ziet ook gemeentes die er bewust voor gekozen hebben om het geld niet hieraan uit te geven en die dus ongeveer nog niets gedaan hebben. Zij voelen zich niet of onvoldoende aangesproken. In de afgelopen twee jaar dat ik mij ermee heb beziggehouden, zie je daarin gewoon nul vooruitgang. Hoe kunnen wij nu afspreken dat dit wel gaat gebeuren? Kunnen wij dit gaan monitoren? Kan de minister de druk verhogen? Als de minister alleen maar zegt dat hij het zal bespreken, terwijl het feit is dat er twee jaar niets gebeurt, kan het niet voldoende zijn, ook niet voor de minister.

Minister **Eurlings**: Ik ben het niet zo eens met het negatieve beeld dat de heer Roemer schetst. Er zijn minder slachtoffers dan ooit tevoren. Als je een afspraak maakt met een regio die het slecht doet, voelt men dit heel erg. Dat moet de regio zelf verantwoorden. Wij spreken ze erop aan. Dan zie je dat men alles op alles zet om erachter te komen waar de hotspots zijn en waar het misgaat. Er moet wat gebeuren. Als de gemeente niets doet, zal de provincie de gemeente erop aanspreken, etc. Duurzaam Veilig is belangrijk, maar het is één van de manieren om de verkeersveiligheid te bereiken. Het kan zijn dat andere gemeenten op andere vlakken heel veel doen. Ik wil altijd uit-en-ter-na berichten over wat in het Nationaal Mobiliteitsberaad hierover is besproken en over welke afspraken er zijn gemaakt. We kunnen de bevoegdheidsverdeling opnieuw ter discussie stellen, maar in Frankrijk gaat het volgens mij niet beter dan bij ons. We moeten vanuit de verantwoordelijkheid die iedereen heeft elkaar afrekenen op resultaat. Er moeten zo weinig mogelijk doden vallen. Vervolgens moeten we de manier waarop we dat bereiken aan de regio zelf laten. Dat is sinds jaar en dag geregeld. Deze lijn is dus niet een lijn van geen vooruitgang maar wel een van een consistente kijk op deze zaak.

De heer **Roemer** (SP): Ik snap dat de minister niet gaat zeggen dat nu in een keer alles van bovenaf zal worden opgelegd. Ik zoek daarom naar een haalbare tussenweg. Feit is dat er gemeenten zijn die het er gewoon bij laten zitten. Iedereen herkent het voorbeeld dat ik in eerste termijn noemde, van de weg die van de ene naar de andere gemeente loopt en waarbij halverwege in een keer een bord staat met «einde 60», doordat de gemeente ernaast niets gedaan heeft. Deze zaken zouden we eigenlijk niet moeten willen accepteren. Duurzaam Veilig is wat mij betreft geen aanleiding voor vrijblijvendheid. Dat gemeentes zelf hun tempo bepalen en hun prioriteiten stellen, snapt iedereen. Als gemeentes volharden in niets of nauwelijks iets doen, zullen we samen iets anders moeten bedenken.

Minister **Eurlings**: Ik zeg u toe dat ik bij het Nationale Mobiliteitsberaad het door u geschetste beeld van de weg die door twee gemeenten loopt

aan de orde zal stellen. Ik weet niet of het zo vaak voorkomt als u denkt. Ik constateer dat het aantal doden gelukkig nog steeds daalt. Ik zal de partners, VNG en IPO, oproepen om een situatie zoals u beschrijft te proberen voorkomen in de regionale uitwerking. Ik zal u nader berichten of het door u geschetste beeld ook zo wordt beleefd door de partners en hoe zij daarmee omgaan. Ik denk dat dit een tussenweg is, waarbij je elkaars verantwoordelijkheid respecteert en elkaar afrekent op het aantal doden en gewonden. Dat klinkt afschuwelijk, maar u begrijpt wat ik bedoel: streven naar zo weinig mogelijk doden en gewonden. Vervolgens laten we het aan de regio hoe zij dit invult. We moeten natuurlijk voorkomen wat u schetst, namelijk dat de ene gemeente heel veel doet aan een weg en de andere niets, waardoor je zo van de ene naar een heel andere situatie rijdt. Dat kan de bedoeling niet zijn.

De heer **Roemer** (SP): Ik vraag om helderheid over de toezegging van de minister. Ik wil graag een beeld krijgen van wat de gesprekken en afspraken op regionaal niveau hebben opgeleverd. Ik wil graag een brief over deze afspraken krijgen vóór het volgende debat over verkeersveiligheid.

Minister **Eurlings**: Dat gaat mij te ver. Dit is de verantwoordelijkheid van een gedeputeerde jegens de Provinciale Staten en van een wethouder jegens de gemeenteraad. Anders gaan we in de Kamer bespreken waarom Amsterdam dit heeft besproken of Amstelveen dat.

De heer **Roemer** (SP): Dat is de lokale afweging. Ik doelde op de afspraken met IPO etc. Ik wil weten hoe hierover gesproken wordt, zodat we daarin een beetje houvast kunnen krijgen.

Minister **Eurlings**: Nogmaals, ik herken het probleem dat u schetst niet zo. Het gaat nog steeds beter. Ik zie dat heel veel gemeentes heel veel doen. Volgens het beeld dat u schetst komt het veel voor dat de ene gemeente heel veel doet en heel snel werkt, terwijl de gemeente ernaast heel weinig doet. Dit zou tot gevolg hebben dat je op het ene moment op een mooie, veilige 60 kilometerweg rijdt, ingericht volgens Duurzaam Veilig, en dat je op het andere moment, als je de gemeentegrens overgaat, 30 jaar terug in de tijd gaat. Zo'n situatie moet je natuurlijk zo veel mogelijk proberen te voorkomen. Ik zal dus aan de orde stellen of men dit beeld herkent en of men in elk geval in de regio wil voorkomen dat dit soort situaties zich voordoet. Hierbij kijk ik provincies en gemeenten aan. Ik zal aan u terugkoppelen wat hun reactie is. Zullen we het zo doen? Goed.

De **voorzitter**: We kunnen dit eventueel meenemen bij het geplande AO over de toezeggingen.

Minister **Eurlings**: Mij is bekend dat besloten zou zijn om het nieuwe rijden anders te organiseren en de verantwoordelijkheid hiervoor op te dragen aan het Centrum voor Duurzame Mobiliteit. Ik heb besloten om het programma versneld naar de markt te brengen. Het doel hiervan is inderdaad om het programma te vernieuwen en te verbreden. Hierbij horen nieuwe prioriteiten en nieuwe partners. Juist over de vernieuwing van het programma vindt uitgebreid contact plaats met de sector. Wat dat betreft blijven wij ons fors inspannen, maar dan op een andere manier. Het is zeker niet zo dat dit geen prioriteit meer heeft. Geen rijbewijs, dan ook geen kenteken. Dit pleidooi wordt vaak gehouden. Als mensen zich hebben misdragen en hun rijbewijs daarom wordt ingetrokken, is het verstandig om de kans zo groot mogelijk te maken dat deze persoon niet meer zal rijden. Er loopt nu een onderzoek naar de mogelijkheid om mensen die ondanks hun rijontzegging auto blijven rijden, hard aan te pakken. Een tussenrapportage van dit onderzoek is inmiddels

besproken in een breed samengestelde groep vanuit de ministeries van Justitie, BZK en Verkeer, vanuit het Openbaar Ministerie, politie, de SWOV, het CBR, de RDW en de Vereniging Verkeersslachtoffers. De conclusie van deze grote groep is dat het onderzoek een eerste stap is, maar dat er aanvullend onderzoek nodig is. Het is dus nog niet helder of de optie «geen rijbewijs, geen kenteken» zou kunnen werken. We hebben daarvoor nog geen goed recept gevonden. Het probleem is dat, zoals we het nu zien, het innemen van een kenteken niemand belet om toch auto te blijven rijden, bijvoorbeeld in de auto van een ander. Een systeem moet redelijk waterdicht zijn en iemand echt klem zetten.

Wel hebben wij in sommige politieregio's een uitbreiding van automatische nummerbordherkenning bereikt. Als het nummerbord van iemand met een rijontzegging wordt geregistreerd, valt dat sneller op. Dat geeft de politie meer concrete informatie om de handhaving vorm te geven. Ik vind dit op zich een intelligente aanpak, waarin je ook de moderne techniek gebruikt. Ik hoop in het voorjaar van 2010 met een door betrokkenen gezamenlijk genomen besluit over de aanpak te komen.

Er zijn vragen gesteld over de scootmobiel. Mensen moeten wennen aan dit apparaat, dat weet ik ook uit mijn eigen familie. Ik vind het van belang dat gestimuleerd wordt dat mensen geholpen worden zodra zij van een scootmobiel gaan gebruikmaken. Ze moeten dan worden gewezen op het voertuig zelf, maar ook op de andere positie die een gebruiker van de scootmobiel in het verkeer inneemt, vergeleken met de bestuurder van een auto. Voor mijn grootmoeder was dit heel erg wennen. Ze voelde zich niet comfortabel doordat zij ineens een hele sliert auto's achter zich aan had, waardoor zij een file veroorzaakte. Als je een auto gewend bent, leidt dit tot onrust. Samen met de partners bekijken wij hoe wij zo veel mogelijk mensen de cursus kunnen aanbieden. Dit willen wij wel doen op basis van vrijwilligheid. Daarom zijn de Blijf Veilig Mobiel-partners met mijn financiële steun een grootschalig gebruikersonderzoek gestart. Hierin worden de behoeftes van ouderen en de rollen van diverse maatschappelijke organisaties onderzocht. Begin volgend jaar komen de resultaten van dit gebruikersonderzoek binnen. Ik ontvang van de Blijf Veilig Mobiel-partners dan een integraal advies. De Kamer wordt in het eerste kwartaal van 2010 over de resultaten van het onderzoek en over de vervolgstappen geïnformeerd. Ik kan iets positiefs melden. Uit het tussentijdse onderzoeksresultaat blijkt dat nu al een divers aanbod aan scootmobielcursussen beschikbaar is of beschikbaar wordt. Hierbij gaat het zowel om basiscursussen als om opfriscursussen. Ook organisaties die scootmobielcursussen willen opzetten, geven aan dat er voor hen ondersteunend materiaal te vinden is. Je ziet dus dat het wel op gang komt. Je bedient natuurlijk een grote doelgroep, die bovendien, anders dan sommige andere segmenten in de samenleving, getalsmatig sterk stijgt. Ik kom hier dus graag op terug.

Mij is gevraagd of ik het eens ben met sommigen, die zeggen dat voor scootmobiel aangescherpte voertuigeisen moeten worden opgesteld. Bij het onderzoek waarover ik zojuist sprak nemen wij het voertuig zelf expliciet mee. Het voertuig en de inrichting van de infrastructuur komen hierbij aan de orde. Problemen met betrekking tot bediening, stabiliteit en zichtbaarheid worden hierbij nadrukkelijk meegenomen. Als ik de Kamer in het eerste kwartaal van 2010 over het onderzoek informeer, zal ook deze vraag worden beantwoord.

Ik ga verder met de LZV's. Gevraagd is hoe het zit met de verkeersveiligheid daarvan. Ongelukken zouden niet geregistreerd worden. Ik kan de heer Van der Staaij zeggen dat kentekens wel degelijk geregistreerd zijn. Er loopt een apart monitoringsprogramma rond de LZV's. Dat is van belang. Ik heb namelijk gezegd dat we ermee gaan experimenteren. Het beeld is dat dit verkeersveilig moet kunnen, maar dit zal zich nu ook moeten bewijzen. Via het kentekenregister kunnen ongevallen met LZV's worden geselecteerd voor analyse. In het eerste kwartaal van 2010 zullen

de onderzoeksresultaten bekend worden. Tot nu toe lijkt het beeld positief. Maar ik zeg dit altijd voorzichtig.

De suggestie is gedaan om fietshelmen vrijwillig uit te delen op scholen. Het gaat er natuurlijk om dat mensen een helm niet alleen hebben, kopen of krijgen, maar dat ze deze ook gebruiken en blijven gebruiken. Ik heb een helm, en telkens wanneer ik een col opreed in Frankrijk, terwijl de Franse zon brandde, had ik veel moeite om het deksel op mijn hersenpan te houden. Ik kan mij zomaar voorstellen dat een helm niet altijd wordt gebruikt. De stichting Consument en Veiligheid heeft mij over de effecten van het fietshelmgebruik door kinderen geadviseerd. De stichting heeft ook duidelijk gemaakt aan wie de voorlichting over het gebruik het beste gegeven kan worden en wat het meest effectief is. Een integrale aanpak, gericht op de omgeving, de ouders en het kind, verdient aanbeveling. De stichting Consument en Veiligheid adviseert om voorlichting te geven aan kinderen in de leeftijd van vier tot tien jaar en ook aan hun ouders. Naar aanleiding van het advies zal ik begin 2010 in contact treden met diverse maatschappelijke organisaties, zoals Veilig Verkeer Nederland, de Fietsersbond en de ANWB. Ik zal dan bezien hoe voorlichting over het gebruik van fietshelmen wordt vormgegeven. Verkeersouders zullen daarin nadrukkelijk een rol spelen. Ik kom hierop begin volgend jaar dus terug. We krijgen het druk met elkaar op dit dossier.

Verder is gesproken over de keuring van ouderen boven de 80 jaar. De veiligheid van ouderen heeft mijn grote aandacht. Eerder heb ik gemeld dat het in het belang van de verkeersveiligheid is dat ouderen, zo lang als het verantwoord gaat, auto blijven rijden. Daarin zijn zij namelijk het veiligst. Ik moet zeggen dat ik geen voorstander ben van een jaarlijkse keuring van mensen boven de 80 jaar. Het zou voor ouderen een grote belasting zijn om elk jaar opnieuw de keuring te ondergaan. Ik vind het van belang om te wijzen op de mogelijkheid die de huidige regeling al biedt. Als iemand wordt gecontroleerd en als blijkt dat zijn ogen sterk achteruitgaan, of als er andere problemen zijn die groter kunnen worden, kan zo iemand nu al gezegd worden dat hij of zij over een jaar, over twee jaar of over drie jaar terug moet komen. Daarmee wordt verantwoord omgegaan. Als het nodig is, worden mensen verplicht om terug te komen. Ook dat heb ik een keer in een privésituatie meegemaakt. Dat leidt dan tot zure gezichten, omdat iemand veel eerder dan verwacht een controle moet ondergaan. Maar men maakt dus wel gebruik van de mogelijkheid van de huidige regeling. Op basis van de cijfers is er ook geen aanleiding voor verandering. Met name de fietsende ouderen zijn heel kwetsbaar. Onder hen zijn er veel verkeersslachtoffers. Daarom vind ik de huidige regeling prima. Om de vijf jaar wordt gekeurd en als het nodig is, gebeurt dit eerder. Daar voeg ik aan toe dat we de ouderen nader gaan bekijken in de komende tijd. Ik kijk bijvoorbeeld naar de scootmobiel. De fietsende oudere zal ook onder de aandacht komen. Wij zullen de oudere steviger in de picture hebben, in positieve zin. Zij zijn een te kwetsbare groep in het verkeer en verdienen betere bescherming.

Op diverse plekken in het land komen businitiatieven, zoals de borrelbus van de grond. De «geborrelden» zitten daarbij achter in de bus. Laat daarover geen misverstand bestaan. Ik zal de Kamer volgend voorjaar informeren over de initiatieven die wij in beeld hebben en die vanaf de basis van de grond komen. Dit kan dan eventueel tot nadere discussie leiden.

De heer **Roemer** (SP): Gaat dit ook over de bierfiets?

Minister **Eurlings**: Nee. Ik heb uit de pers begrepen dat onder anderen de burgemeester van Valkenburg hier nogal fel tegen gekant was. Ik heb het er zelf met pa niet over gehad.

Hoe staat het met het dossier over apk in het buitenland? De benodigde wetsaanpassing is in procedure, zeg ik tegen de heer De Rouwe. In het voorjaar van 2010 loopt het traject, tot en met de advisering door de Raad

van State. Daarna komt het wetsvoorstel in de Kamer. Overigens zijn de uitgangspunten onveranderd ten opzichte van de brief van december 2008. Wij beginnen met een proef bij een aantal keuringstations in Spanje, in de buurt van Barcelona en Sevilla. Voor de technische uitwerking worden concrete afspraken gemaakt tussen de Spaanse keuringsinstanties en de RDW. De planning is dat vanaf 1 januari 2011 de echte start plaatsvindt. Vanaf dan kan het dus gaan gebeuren, op basis van wederkerigheid. Spanje en Nederland vervullen hiermee een voortrekkersrol in Europa. Een uitrol naar andere landen behoort tot de mogelijkheden. Het uiteindelijke doel is een wederzijdse erkenning van apk in alle Europese landen. De kern van de systematiek is dat gekeurd wordt volgens buitenlandse eisen. Samen met de RDW heb ik de verschillen tussen de Nederlandse en de Spaanse apk onderzocht om te zien of de verschillen zouden leiden tot risico's voor verkeersveiligheid of milieu. Dit is niet het geval. Dit was ook niet te verwachten, maar het is goed dat dit nu zeker is. De Spaanse eisen wijken weliswaar op een enkel punt af van de onze, maar ze zijn beide gebaseerd op de Europese richtlijn. Overigens wordt in Europa hard gewerkt aan het verder harmoniseren van de apk-eisen, met het uiteindelijke doel dat ieder land precies dezelfde eisen hanteert. Dan zijn we ten enenmale van dit vervelende probleem af.

Ik ben bijna heen door de vragen die mij gesteld zijn. Ik heb een positieve reactie op een leuk initiatief. De heer De Rouwe vroeg mij of ik bereid ben om te kijken naar het initiatief keurmerk veilige wijk. Ik reageer wat fris van de lever, maar ik vind dit een leuk idee. Ik zie er verschillende voordelen in. Met zo'n keurmerk stimuleer je wijken om met ideeën te komen en om er samen met de gemeente echt voor te gaan. Dan is een wijk ook trots als het lukt om het keurmerk te krijgen. Bovendien kan het ertoe leiden dat voorbeelden nog veel meer worden uitgewisseld en dat antwoord wordt gegeven op de volgende vragen: hoe word je een veilige wijk? Wat kan daarbij helpen?

Ik kan de heer De Rouwe zeggen dat ik zeker bereid ben om met andere partners hiernaar te kijken. Ik wil ook bekijken hoe ik het proces van totstandkoming van zo'n keurmerk kan faciliteren. Dit is een leuk initiatief. Precies hierdoor vind ik dit debat zo leuk. Dit soort dingen borrelt op. Waar het enigszins kan, zal ik dit ondersteunen.

De heer **Roemer** (SP): De minister zet zijn microfoon uit. Hij denkt kennelijk dat hij klaar is. Maar twee van de vragen die ik aan de minister van Verkeer en Waterstaat heb gesteld, zijn nog niet beantwoord. De eerste vraag gaat over motoren en gladde wegmarkeringen. De tweede vraag gaat over de medicijnen in het verkeer en het advies van de Gezondheidsraad.

Minister **Eurlings**: De heer Roemer heeft gelijk. Sorry. Het wordt tijd voor reces.

De heer **Roemer** (SP): Maar eerst het goede antwoord! Minister **Eurlings**: Daar ga ik heel hard mijn best voor doen. Ik vind het mooi dat de heer Roemer erkende dat we goed bezig zijn met veilige vangrails. Hij heeft daar vaak voor gepleit. We zijn goed bezig met de motorrijderorganisaties, om te bekijken waar we het zo goed en snel mogelijk kunnen doen. De gladde strepen heeft de heer Roemer eerder aan de orde gesteld. Ik kan melden dat ik dit fluks, op 26 maart, aan de orde heb gesteld in het Nationale Mobiliteitsberaad. Andere wegbeheerders hebben nadrukkelijk gewezen op het belang ervan om dit in de aanbesteding mee te nemen. Dat doen wij bij rijkswegen al. Simpel gezegd, als een gemeente of een provincie een weg aanbesteedt, moet in die aanbesteding de voorwaarde staan dat er geen gladde strepen worden aangelegd. Strepen mogen niet leiden tot verkeersonveilige situaties voor motorrijders. Dit is aan de orde gesteld. Er is nota van genomen en er is positief op gereageerd. Ik zal

erop terugkomen in het volgende Nationale Mobiliteitsberaad. Dan zal ik nog eens vragen of dit intussen meer usance is geworden. Ik houd de vinger dus aan de pols en kom er op terug in de Kamer. Nogmaals, de reactie van de partners van het Nationale Mobiliteitsberaad was op zich positief.

Dan de vraag over de medische geschiktheid om te rijden. De heer Roemer vraagt hiervoor terecht regelmatig de aandacht. Vaak gaat het hierbij om heel gevoelige situaties, waarbij wij gelukkig een aantal stappen met elkaar hebben kunnen zetten. Dit soort dossiers is een heel ingewikkelde materie, waarbij het ook voor specialisten vaak heel moeilijk is om de grens juist te trekken. Wat staat ons de komende tijd te doen? De Gezondheidsraad adviseert in februari 2010 over de medische rijgeschiktheid. Nu al is bekend dat de Gezondheidsraad in zijn advies «nee» zal antwoorden op de vraag of het oordeel van een medisch specialist doorslaggevend kan zijn dan de Regeling eisen geschiktheid 2000. De uitleg is dat de medisch specialist binnen zijn professie niet kan adviseren over rijgeschiktheid en dat er geen ruimte is voor interpretatie, omdat het om Europese afspraken gaat. Ik kan mij zomaar voorstellen dat wij hierover nader komen te spreken. Ik kan de Kamer toezeggen dat ik uiterlijk bij het verschijnen van het rapport in februari 2010, maar misschien al eerder, een brief schrijf over dit soort bevindingen. Dan kunnen wij hierover snel nader met elkaar spreken.

De **voorzitter**: Er komt dus een brief naar de Kamer over dit onderwerp. Kan de minister aangeven wanneer deze brief komt?

Minister **Eurlings**: Er wordt mij gezegd dat ik deze brief kan brengen voor februari. Dan kan ik er al op ingaan bij de tussenrapportage die ik in januari naar de Kamer stuur. Dan zou het direct na het reces zijn.

De heer **Roemer** (SP): Dat zou goed zijn, omdat we met elkaar hebben afgesproken dat we een CBR-debat hebben in januari. Dan kunnen we het mooi op elkaar laten aansluiten. Wel moet mij van het hart dat dit de zoveelste vertraging is. De laatste toezegging was dat het advies van de Gezondheidsraad nog voor het reces naar de minister zou gaan. Nu hoor ik dat dit in februari gebeurt, terwijl de minister er anderhalf jaar geleden zelfs een spoedvraag van heeft gemaakt. Ik moet zeggen dat ik dit wel heel vervelend begin te vinden.

Minister **Eurlings**: Ook ik ben ervan afhankelijk. Ter verdediging van het uitstel kan ik alleen zeggen dat men enerzijds al heeft aangegeven wat de eerste bevindingen zijn. Daardoor kon ik zojuist al zeggen wat ik gezegd heb. Ik zal daarover bij de voortgangsrapportage in januari ook informeren, zo breed als dan mogelijk is. Maar deze materie is natuurlijk wel heel erg ingewikkeld. Ik had het advies ook liever eerder gehad. Maar ik verdedig de Gezondheidsraad in die zin, dat hij natuurlijk een zeer doorwrocht advies wil geven. In januari komt dat gedeelte naar de Kamer. In februari ga ik op de overige punten in, zoals chronisch hartfalen, bewustzijnsstoornissen, de min of meer progressieve, al dan niet intermitterend verloopende ziektebeelden, de intracranieële tumoren, de TIA en de pervasieve ontwikkelingsstoornissen. Men is in een hele rits van onderwerpen gedoken. Dat heeft het breed gemaakt, maar het is ook wel goed dat we dan in een keer het hele palet hebben. Daarover zullen wij zonder enige twijfel nader komen te spreken.

De **voorzitter**: Is er nog een dringende vraag aan deze minister open blijven staan?

De heer **Roemer** (SP): Kan ik ervan uitgaan dat de vragen over de aanpak van recidive volledig worden behandeld door de minister van Justitie?

Daar twijfelde ik even aan, omdat er verschillend wordt gedacht over het opleggen van een EMA, als aanpak van recidive. Als de minister van Justitie daarop het antwoord kan geven, vind ik het prima.

Minister Eurlings: Laat ik van mijn kant nog zeggen dat ik het van belang vind dat rijbewijssancties en maatregelen elkaar versterken. Gelet op het huidige aantal sancties en maatregelen is er een gereede kans dat deze op een gegeven moment gaan conflicteren. Om die reden voer ik een onderzoek uit naar het zogenaamde rijbewijshuis. Ik wil weten hoe alle maatregelen ten opzichte van elkaar staan. Versterken zij elkaar of wordt het op een gegeven moment te onduidelijk en gaan maatregelen elkaar zelfs tegenwerken? Ik wil door middel van het onderzoek de knelpunten in beeld krijgen. Nieuwe voornemens zullen in het verband van dit totaalbeeld moeten worden gezien. Ik hoop dat ik hiermee ook de vraag over mogelijke verbeteringen van de EMA kan beantwoorden. We nemen dit nadrukkelijk mee in het totaalbeeld. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat alle maatregelen op het vlak van alcohol, van agressief gedrag en wat dies meer zij, overzichtelijk zijn en elkaar versterken? Daar zullen we nog eens naar kijken.

De **voorzitter:** Minister Eurlings is geëxcuseerd om de vergadering te verlaten.

Minister Hirsch Ballin: Voorzitter. Hartelijk dank voor de gelegenheid om in te gaan op de belangrijke vragen die zojuist door de commissie zijn gesteld. Ik zal proberen om daarbij het accent te leggen op de aanvullende maatregelen, bovenop het beleid dat collega Eurlings en ik de afgelopen jaren hebben gevoerd ter versterking van de verbetering van de verkeersveiligheid.

Ik voel mij natuurlijk zeer gesterkt door wat de heer De Rouwe zojuist zei. Hij verwachtte zelfs zoveel nieuw elan dat hij dacht dat dit mijn debuut was in een overleg met de commissie voor Verkeer en Waterstaat over verkeersveiligheid. Ik moet bekennen dat dit debuut wel iets eerder lag. Dit was in 1990, toen ik mijn toenmalige collega van Verkeer en Waterstaat de commissie ontmoette.

De heer **De Rouwe** (CDA): Toen had ik nog heel andere bezigheden.

Minister Hirsch Ballin: Ik begin bij drugs in het verkeer. Dit onderwerp houdt de Kamer en ons ook al enige tijd bezig. Ik roep ook nog maar even de motie-Eurlings in herinnering van 30 november 2000, alweer tien jaar na het moment waarover ik het net had. In die motie werd het toenmalige kabinet uitgenodigd om het rijden onder invloed van drugs streng aan te pakken. Nu, die motie gaan we uitvoeren. We zijn dan ook blij dat uit een onlangs door de politie gehouden pilot naar voren is gekomen dat een geschikte drugstest er nu is. Tussen 24 oktober 2008 en 24 januari 2009 is in een aantal regio's aan automobilisten die verdacht werden van drugsgebruik gevraagd om na het afronden van de bloedproef op vrijwillige basis speeksel te laten afnemen, met behulp van vier voorgeselecteerde speekseltesters. In de brief van september hebben wij de Kamer al gemeld dat de pilot als positief resultaat heeft opgeleverd dat een speekseltest geschikt is bevonden om als voorlopig selectiemiddel te kunnen worden ingezet bij het vaststellen van het gebruik van drugs.

Daarmee zijn we er nog niet. Het is goed dat we dit uitdrukkelijk duidelijk maken. We zullen ons de komende maanden nog verder laten voorlichten op het punt van betrouwbaarheid en precisie en de betekenis die dit heeft voor de norm die we kunnen stellen en de manier waarop we die norm kunnen handhaven. We zijn op basis van de positieve conclusie tot het oordeel gekomen dat we het conceptwetsvoorstel dat onze voorgangers in 2003 ter ruste hadden gelegd, weer kunnen oppakken. Aangepast aan

de nieuwe ontwikkeling en aan de beschikbaarheid van in ieder geval deze speekseltester kunnen we de aanpak van het rijden onder invloed van geneesmiddelen en drugs ter hand nemen. Er was destijds voorzien om een bepaling op te nemen die lijkt op het bestaande artikel 8, lid 2 van de Wegenverkeerswet 1994. Ik denk dat we daar nu op kunnen voortbouwen. Tegen het artikel zijn bezwaren naar voren gebracht, in verband met vragen over de betrouwbaarheid van de urinetest. Nu, met het lichaamsvocht van de andere kant van het lichaam, kunnen wel een voldoende betrouwbare basis vinden om tot de verbeterde handhaving over te gaan. Om dit in te kaderen moeten we een paar kanttekeningen plaatsen. De speekseltester is niet geschikt voor het meten van iedere drug. De speekseltester kan niet het gebruik van alle drugs aantonen, bijvoorbeeld niet van GHB. De heer Roemer merkte dit op. Dit is inderdaad een beperking. Aan de andere kant is het effect van deze drug dat men heel andere dingen gaat doen dan deelnemen aan het verkeer. Misschien is dit probleem daarom wel te overzien.

Een tweede beperking is dat we rekening moeten houden met de bruikbaarheid als bewijsmiddel in verband met een mogelijk tijdsverloop. Daarvoor geldt dat de test als het ware een eerste ronde kan zijn en dat een verdere precisie kan worden verkregen met behulp van de analyse van bloed. We zouden een gefaseerde beoordeling kunnen doen van de vraag of er sprake is geweest van drugs die negatief uitwerken op de aanvaardbaarheid van deelname aan het verkeer. Ik sluit daarbij niet bij voorbaat de mogelijkheid uit dat we toch op iets als zero tolerance uitkomen. We gaan eerst bekijken of er een zodanige precisie mogelijk is dat erin gedifferentieerd kan worden. Daarbij is het van belang dat je met bloedonderzoeken kunt aantonen welke drugs zijn gebruikt, hoeveel drugs en wat hiervan het effect is op de rijvaardigheid. Daarbij geldt dat we de benadering van zero tolerance zeker niet uitsluiten als wij tot de conclusie moeten komen dat de meer gedifferentieerde benadering niet mogelijk is. We gaan dit de komende maanden gefaseerd en precies uitwerken. Eerst bekijken we of een preciezere benadering mogelijk is. Als dit niet zo is, hebben we zero tolerance als terugvaloptie.

De heer **Roemer** (SP): Je moet altijd heel goed luisteren. Het lijkt net alsof de minister ervaringsdeskundige is ten aanzien van de effecten van drugs. Blijkbaar weet hij dit heel goed. Ik vraag het maar, ik suggereer niets. GHB is overigens niet de enige drug die niet gedetecteerd kan worden met een speekseltest. Dit geldt ook voor lsd, een steeds populairdere drug. Dat zeg ik niet uit eigen ervaring. De minister plaatste terecht drie kanttekeningen. Hoe lossen we dit op? Ik volg de lijn die de minister kiest. We moeten antwoorden vinden op deze vragen. We moeten alternatieven vinden voordat wij in de richting van zero tolerance kunnen gaan. Maar hoe gaat de minister dit doen? Hoe snel is er zicht op antwoorden?

Minister **Hirsch Ballin**: Ik dank de heer Roemer voor zijn aanvulling, met de verwijzing naar lsd, waar hij de kennis ook vandaan moge hebben. De werkwijze waarmee we dit opbouwen betekent dat ik de vragen nu niet in precisie kan beantwoorden. Dit zal afhangen van wat we kunnen ontlenen aan de beschikbare tests, de speekseltest c.q. de bloedtest. Hoe kunnen we dit omzetten in een norm en hoe kan hiermee in de praktijk van de handhaving worden gewerkt? De heer Roemer heeft zojuist terecht opgemerkt dat het allemaal ook hanteerbaar moet zijn, ten behoeve van een gerichte inzet van de politie. Ook dat gezichtspunt zullen we moeten betrekken bij de manier waarop we dit de komende maanden gaan uitwerken.

De heer **Roemer** (SP): Betekent dit dat, met de beperkingen waar we nog even geen antwoord op hebben, we een wet gaan maken voor de zaken die we al wel weten? Gaan we die wet aan de Kamer voorleggen en hem

aanpassen aan het inzicht dat telkens toeneemt? Vertaal ik daarmee de insteek van de minister, kort door de bocht weliswaar?

Minister **Hirsch Ballin**: U spreekt over aanpassen. Als je kijkt naar de vordering van de ontwikkeling van de techniek tussen 2003 en 2009 is het heel goed denkbaar dat verdere ontwikkeling van de techniek mogelijk is. In 2010 is het moment dat we het wetsvoorstel in consultatie zullen brengen. Ik verwacht dat we in de komende jaren een serieuze extra bijdrage kunnen leveren aan de risico's die er zijn door drugsgebruik, naast alcoholgebruik in het verkeer. We zullen zeker niet nalaten om eerste en hopelijk bruikbare stappen te zetten op basis van de kennis en de techniek die we nu hebben. Dat is uit het oogpunt van handhaving naar ons inzicht van belang. We hebben daarbij gezegd dat we het indien mogelijk op de gedifferentieerde en precieze manier zullen doen, in het belang van de verkeersveiligheid. Als het nodig is, kiezen we voor zero tolerance. De inzet van mijn collega en van mij is erop gericht om de verkeersveiligheid, ook waar het gaat om de risico's die voortvloeien uit gebruik van alcohol en drugs, zo veel mogelijk te verbeteren. We weten namelijk hoe ernstig de gevolgen zijn van onder invloed rijden, van welk middel dan ook. Als er slachtoffers door vallen, kunnen de gevolgen dramatisch zijn. Mensen kunnen er het leven door laten of er ernstig letsel door oplopen. Wij zullen ons zeker niet van het goede laten weerhouden doordat er mogelijk in de toekomst nog iets beters kan worden ontwikkeld.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik wil nog even stilstaan bij de keuze tussen zero tolerance en minimumwaarden. De minister weet dat onze fractie daar anders over denkt. Onze voorkeur is bijna omgekeerd en gaat nadrukkelijk uit naar een inzet op zero tolerance, en als het echt niet anders kan, op minimumwaarden. De minister haalt het evaluatierapport aan van de pilot met de speekseltesten. Daarin wordt aanbevolen om niet te gaan voor minimumwaarden maar voor zero tolerance. Daarnaast heeft ook de Raad van Hoofdcommissarissen zich erover gebogen. Ook die gaat niet voor minimumwaarden, maar voor zero tolerance. Ten slotte gaat ook Veilig Verkeer Nederland niet voor minimumwaarden, maar voor zero tolerance. Waarom kan de minister hier op dit moment nog niet voor kiezen, terwijl het advies van zoveel goede mensen wel in die richting gaat?

Minister **Hirsch Ballin**: Laat ik vooropstellen dat ook bij ons de mentale bereidheid aanwezig is om zero tolerance in te voeren. Maar we hebben er natuurlijk ook belang bij, uit het oogpunt van handhaving, van bruikbaarheid in de handhaving en van overtuigingskracht in de handhaving, dat we niet disputen krijgen over mensen die misschien geruime tijd voor het deelnemen aan het verkeer drugs hebben gebruikt. Als we tot verfijning van de methodiek kunnen komen, komt dit volgens ons ten goede aan het doel dat ik deel met de heer De Rouwe, namelijk paal en perk stellen aan de risico's die kunnen voortkomen uit drugsgebruik in het verkeer. Daarover bestaat geen enkel verschil van inzicht tussen de heer De Rouwe en het kabinet. We proberen het in een mate van precisie te doen die zowel het beste is uit het oogpunt van overtuiging en effectiviteit van de handhaafbaarheid, alsook het meest direct gericht op het doel van het verbeteren van de verkeersveiligheid. Maar als het niet op deze manier kan, is bij ons de mentale bereidheid aanwezig om te kiezen voor zero tolerance. Dat heb ik ook uitgesproken en geschreven.

De heer **De Rouwe** (CDA): We delen de opvatting dat de route zorgvuldig moet zijn. Ik wijs nog op een suggestie die uit het rapport naar voren komt. Voordeel van de speekseltest zou zijn dat deze recent gebruik kan detecteren. Daarmee wordt voorkomen dat iemand die een week eerder drugs gebruikt heeft, ten onrechte in de molen terecht komt. Ik wil de

minister heel nadrukkelijk vragen om de gedachtegang om te draaien en te kiezen voor zero tolerance. Pas als dat niet lukt, zou hij moeten kiezen voor minimumwaarden. Daar komt de minister wel uit. Daar ga ik op dit moment niet verder op in.

Minister **Hirsch Ballin**: Ja, daar komen we wel uit.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik denk dat het wel goed is als de minister duidelijkheid verschaft. Wanneer verwacht de minister het voorstel in de Kamer te krijgen? Nu wordt gemeld dat verwacht wordt dat dit in 2010 gebeurt. Maar is dit in de eerste maanden van 2010? Het wetsvoorstel ligt klaar. Moet dit nog naar de Raad van State? Moet het nog in de minister-raad worden besproken?

Minister **Hirsch Ballin**: Ik licht dit graag toe. De consultatie omvat internetconsultatie. Zo doet het ministerie van Justitie het tegenwoordig, en het ministerie van Verkeer en Waterstaat sluit zich daarbij steeds meer aan. De consultatietermijn is relatief kort. Het is ook geen nieuw onderwerp. Ik denk daarom dat de consultatie niet heel lang hoeft te duren. Maar ze is wel noodzakelijk. De Raad van State moet adviseren. Het lijkt mij doenlijk om medio 2010 het wetsvoorstel aan de Kamer voor te leggen. Ik kan niet toezeggen dat we de Raad van State overslaan. Deze raadpleging is nu eenmaal een constitutioneel vereiste.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Kan volgens de minister de speekselttest aangeven wanneer er drugs zijn gebruikt?

Minister **Hirsch Ballin**: Bij de huidige stand van de techniek is dit niet mogelijk. Maar als er verdere verfijningen mogelijk zijn, zullen we deze uiteraard onder ogen zien.

De heer Van der Staaïj heeft de vraag opgeworpen hoe we de pakkans kunnen vergroten van mensen die onder invloed van alcohol en drugs rijden. Dit onderwerp heeft al enige jaren de aandacht van politie en het Openbaar Ministerie. Voor de verkeershandhavingsteams is alcohol dan ook een van de aandachtsgebieden en prioriteiten, waarop gericht wordt gecontroleerd. Voor het rijden onder invloed van drugs zetten we het wetgevingstraject in gang waar ik het net over had. Dat is natuurlijk ook een bijdrage aan de pakkans, net als de blaasest voor alcohol in combinatie met de gerichte bepaling van de situatie waarin de controles worden uitgevoerd. Dit hoeft je niet in het hele land op elk moment van de week in dezelfde mate te doen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb gezegd dat uit de cijfers blijkt dat 90% van de automobilisten wel eens te hard rijdt in een 30 kilometerzone. Zo kun je nog wel even doorgaan. De maatschappelijke kosten van verkeersongelukken bedragen 12 mld. Ik vraag de minister of het niet een goed idee zou zijn om dit mee te nemen bij de brede heroverweging. Ik ben voor een hogere pakkans. Als er zo grote consequenties aan zijn verbonden, moeten mensen zich houden aan de regels. Mensen moeten niet denken: ach, laat maar zitten. Laat de minister daar eens wat serieuzer naar kijken. Op dit moment gaat het gewoon niet goed genoeg.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb ook een vraag over de pakkans. Ik snap dat je de pakkans vergroot door betere technieken bij het opsporen van drugs te gebruiken. Maar de controle op alcoholgebruik bestaat uit aanhouden, blazen, controleren en van de weg afhalen. Dit heeft te maken met menskracht. Hoe kan ik dit combineren met de bezuinigingen op de politie? Het wordt al moeilijk genoeg om de huidige capaciteit te handhaven. Als we de pakkans willen verhogen, moeten we ook meer controles uitvoeren. Hoe gaat de minister dit doen?

Minister **Hirsch Ballin**: Vergroting van de pakkans is uiteraard een doelstelling, ook op dit onderdeel van het handhavingsbeleid. We werken er op verschillende manieren aan. Ik heb zeker niet de indruk willen wekken dat ik denk dat het nu ongeveer goed is en dat we er zijn. Dat hebt u mij niet horen zeggen. Dat heb ik ook niet gedacht. Snelheidscamera's spelen hierbij een rol, ook mobiele snelheidscamera's. Onlangs hebben wij besloten om nieuwe aanschaffen te doen, zodat we dit instrument nog meer kunnen inzetten. De optimalisering van de verkeershandhaving is ook een van de onderdelen die is opgenomen in de Justitiebegroting voor 2010. De toepassing van de nummerbordherkenning is vooral geschikt voor ontzegging van de rijbevoegdheid en voor maatregelen die door het CBR worden opgelegd. Voor degenen die behoren tot de zwaardere categorie is dit van direct belang. Wij zijn van plan om hiermee door te gaan. Hierover bestond discussie met degenen die het gezichtspunt van de privacybescherming naar voren hebben gebracht. Met een redelijke termijn gedurende welke de gegevens kunnen worden bewaard om ze te onderzoeken uit het oogpunt van de rechtshandhaving denken we de goede balans te kunnen vinden. Bij de verkeershandhavingsteams is alcohol een van de prioriteiten. Men gebruikt wel de uitdrukking «helmgras» om aan te geven op welke onderdelen wordt gelet bij de inzet van de verkeershandhavingsteams. «Helmgras» staat voor helm, de g van gordel, de r van het rood licht, de a van alcohol, waaraan we de drugs kunnen toevoegen en de s van de snelheid die in acht moet worden genomen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Slechts voor een deel heb ik antwoord gekregen op mijn vraag. Op dit moment bedragen de kosten van verkeersongelukken 12 mld. Het klinkt een beetje naar, maar je moet natuurlijk wel een kosten-batenanalyse maken. Wat kost het om beter te handhaven en wat levert het vervolgens op, in geld en in minder verkeersslachtoffers en minder ziekenhuisopnames? Daar kun je ook kosten tegenover zetten. Die analyse zou ik eens wat nauwkeuriger willen zien.

Minister **Hirsch Ballin**: Wat mevrouw Van Gent zegt is waar. Ook voor zover er geen kosten zijn in directe zin, maar er wel sprake is van leed, zijn wij geheel een van zin in het belang dat wij toekennen aan de verkeershandhaving. Wij besteden daar ook extra middelen aan. Ik heb zojuist melding gedaan van onze inzet op nieuwe ontwikkelingen op dit terrein. Het is ook een keuze die gemaakt is door het Openbaar Ministerie, onder mijn verantwoordelijkheid, om dit te vragen aan de handhavingsteams van de politie. De heer Aptroot zegt terecht dat de samenleving daar iets voor over mag hebben. Wij vinden het alleszins redelijk om de kosten te leggen bij degenen die de normen van de verkeersveiligheid schenden. In onze ogen schuilt daarom ook redelijkheid in de maatregel ten aanzien van de administratiekosten, waartoe twee jaar geleden is besloten.

De heer **Roemer** (SP): De minister omzeilt mijn vraag heel handig. Complimenten daarvoor, maar ik accepteer het natuurlijk niet. Ik zal mijn vraag op een andere manier proberen te stellen. Ik heb het net even uitgerekend: in de 28 jaar dat ik mijn rijbewijs heb – ik rijd op dit moment tussen de 15 000 en 20 000 kilometer per jaar – heb ik één keer moeten blazen. Ik denk dat heel veel mensen dit herkennen. De kans dat je wordt gecontroleerd op het gebruik van alcohol is zeer minimaal. Als we met elkaar vinden dat de pakkans vergroot moet worden, heeft dit met de capaciteit te maken. Hoe vaak gaan we controles houden? Halen we er mensen bij om te controleren? Ik ben ook voor technische maatregelen om de pakkans te vergroten. Daar kun je veel mee bereiken. Maar gaan we ook de capaciteit uitbreiden? Worden alcoholcontroles ook uitgebreid? Als die wens er is, conflicteert dit volgens mij met het besluit van het

kabinet om te bezuinigen op de politie. Volgens mij suggereert het kabinet dat het iets wil, maar kan het dit niet hard maken.

Minister **Hirsch Ballin**: Dat wordt wel hard gemaakt. Ik heb ook gezegd dat wij hier extra middelen en inzet op realiseren. De ervaring van de heer Roemer, dat hij maar een keer heeft hoeven blazen, is voor meerderlei uitleg vatbaar. De blaascontroles worden ingezet op specifieke momenten en plaatsen en zijn bijvoorbeeld afgestemd op het uitgaansleven.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben saai.

Minister **Hirsch Ballin**: Ik neem aan dat in een volgend algemeen overleg de heer Roemer nader zal documenteren, met plaatsen en momenten, dat hij een geschikte persoon is om te worden getest op de aanwezigheid van alcohol.

Natuurlijk zijn wij hiermee niet gekomen aan het einde van de maatregelen die wij nemen. Dit is ook een kwestie van opbouw en van intensiveren van de inzet van hulpmiddelen. De bestaande politiecapaciteit kunnen we beter benutten, bijvoorbeeld door de politie uit te rusten met mobiele installaties. Ik heb een paar maanden geleden besloten om de politie daarvoor extra middelen ter beschikking te stellen.

Ik ga verder met de maatregel beginnende bestuurder. Dit bouwt voort op een eerder debat en op de motie die bij dit debat is ingediend door de heer De Rouwe en mevrouw Roefs. Ter uitvoering van deze motie heb ik de mogelijkheden onderzocht om een inhaalslag te plegen. Ik heb de Kamer ook geïnformeerd over de wijze waarop deze inhaalslag is ingericht. Ik ben blij met de steun van de Kamer voor de gedachtegang hierbij. Naar aanleiding van de controleactiviteiten die in dat kader door het BVOM de afgelopen maanden zijn uitgevoerd is van 826 beginnende bestuurders de documentatie opgevraagd in het justitieel documentatiesysteem. Naar aanleiding daarvan zijn 57 dossiers bij de parketten opgevraagd en bestudeerd. Vervolgens is op basis van dossieronderzoek geconstateerd dat 33 zaken ten onrechte niet zijn gemeld bij het BVOM. Van 19 van deze zaken is het derde punt inmiddels geregistreerd en is het dossier overgedragen aan het CBR, zodat daar de inhaalslag voor de betrokkenen voelbaar effectief is geworden. Zoals ik eerder heb aangegeven, zullen verdere verbeteringen in de systematiek worden gerealiseerd met behulp van gps. De functionaliteit die daartoe in gps wordt ingebouwd, zal de komende zomer worden opgeleverd. Tot die tijd zullen het Openbaar Ministerie en de politie overeenkomstig wat ik heb geschreven handmatig de inhaalslag en de goede toepassing van de wet naar vermogen optimaliseren.

Ik hoop begin 2010 een stijging van het aantal ROBB-registraties te kunnen constateren ten opzichte van het aantal zaken dat strafrechtelijk wordt afgedaan. Dit beantwoordt dan aan de doelstelling die we gezamenlijk met deze regeling voor ogen hadden.

Ik kom te spreken over de rijontzeggingen. De heer De Rouwe heeft gevraagd of er wel voldoende afschrikwekkende werking uitgaat van de strafmaat voor het rijden tijdens een OBM. Voor het rijden wanneer een OBM is opgelegd, kan op grond van artikel 176, lid 3 van de Wegenverkeerswet 1994 een gevangenisstraf van ten hoogste drie maanden of een geldboete van de derde categorie worden opgelegd. De richteis die het Openbaar Ministerie op basis van de strafvorderingsrichtlijn hanteert is voor first offenders vijftien dagen onvoorwaardelijk en een geldboete van € 380. De boete bij de eerste keer recidive is met 10% verhoogd en bij meer malen recidive met 20%. Afwijking van de richteis dient door de officier van justitie te worden gemotiveerd. Ook hierbij behoort de vergroting van de pakkans tot onze doelstellingen.

De heer De Rouwe en mevrouw Van Gent hebben gevraagd naar de mogelijkheden tot het opleggen van een taakstraf bij snelheidsovertreding

van 30 kilometer per uur te hard rijden in de 30 kilometerzone. Indien een bestuurder 60 kilometer per uur rijdt in een 30 kilometerzone, levert dit in beginsel een overtreding op die snel en efficiënt via de Wet Mulder wordt afgedaan. Als er sprake is van gevaarstelling kan de politie proces-verbaal opmaken op basis van artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994. Hiervan is bijvoorbeeld sprake bij snelheidsovertreding in de buurt van een school. In dat geval zijn er meer mogelijkheden om tot de vereiste strenge aanpak van de bestuurder te komen. Het opleggen van een taakstraf wordt dan mogelijk. Er geldt dan een strafmaximum van twee maanden gevangenisstraf.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mij valt op dat bij rijontzegging in veel gevallen geen gevangenisstraf wordt opgelegd, maar dat deze wordt omgezet in een taakstraf. Klopt dit beeld? Als mensen recidiveren, kan de vraag gesteld worden of een taakstraf wel geholpen heeft. Is het niet beter om in dat geval te kijken naar een aanscherping, wat in dit geval een gevangenisstraf betekent?

Ik weet dat een rechter een taakstraf kan opleggen bij een verkeersovertreding in een woonwijk. In mijn beeld gebeurt dit alleen als er extra argumenten zijn, naast het feit dat iemand 30 kilometer per uur te hard reed. Is er in de ogen van de minister sprake van directe gevaarstelling, enkel als iemand 30 kilometer per uur te hard rijdt, of zouden daarop aanvullende omstandigheden van toepassing moeten zijn? Ons pleidooi zou dan zijn dat aanvullende eisen niet meer nodig zijn.

Hoe zit het eigenlijk met de agenten die betraapt zijn door Peter R. de Vries, toen zij veel te hard reden? Hebben zij een rijontzegging gekregen? Ik heb de minister namelijk horen zeggen dat hij hiernaar nog wel wilde kijken.

Minister **Hirsch Ballin**: De vragen van de heer De Rouwe appelleren zeker aan de manier waarop wij dit willen aanpakken. In de systematiek van de strafvorderingsrichtlijnen zijn er omstandigheden waarin tot strafverhoging kan worden overgegaan. Ik zei zojuist al iets over strafverhoging in het geval van recidive. Bij gevaarstelling, als er sprake is van misdrijven die gevaar veroorzaken, moet ook duidelijk zijn van welke aard en ernst het gevaar is dat daardoor is veroorzaakt. Daarbij zijn er verbeterde mogelijkheden voor de politie om bijzonderheden van de geconstateerde feiten te leveren. Dan hebben we het dus niet over overtredingen in de zin van de Wet Mulder, maar over delicten die op persoon worden geconstateerd, met staande houden. Daarmee krijgt het Openbaar Ministerie in de beoordeling van de situatie een beter inzicht. De tendens die de heer De Rouwe bepleit, wordt gelukkig steeds beter mogelijk in de praktijk van het eisen van de strafvordering. Dit is werk in uitvoering. Daar ben ik mij zeer van bewust. Maar ik vind het van belang dat de omstandigheden van het geval door de verbeterde informatievoorziening van de politie aan het Openbaar Ministerie meer en meer in de straftoemeting worden betrokken.

Ik ga verder met de vraag over de constatering die werd gedaan in de uitzending van Peter R. de Vries. Daar is inderdaad mee verdergegaan. Het Openbaar Ministerie heeft geconstateerd dat de Wet Mulder, bedoeld voor de handhaving bij verkeersovertredingen, ook prima kan worden toegepast op politievoertuigen en daarmee de bestuurders van de politievoertuigen, die zich in de uitzending zichtbaar hebben gemaakt. Dit betekent dat de politie de boetes die daarbij horen heeft opgelegd aan de betrokken zes ambtenaren van de politie. Zij hadden evident niet mogen doen wat zij hebben gedaan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik neem aan dat zij deze boete niet kunnen doorsturen aan de politie? Zij moeten deze boete zelf betalen. Wij hebben in dit huis wel eens een discussie gehad over het kwijtschelden van de

boete door de werkgever. Ik reken erop dat de boete in dit geval toch echt betaald is door de mensen zelf.

Minister **Hirsch Ballin**: Daar reken ik ook op en daarop moeten ook zij rekenen. De lijn is dat als mensen een overtreding begaan, ook als zij aan het werk zijn, zij zelf de sanctie moeten verduren die erbij hoort. Mevrouw Roefs heeft gevraagd of de ANWB en de hulpdiensten bereid zijn om schade op te nemen en proces-verbaal te maken. Op basis van het herziene werkproces van de afhandeling van verkeersongevallen gaan alle politieregio's vanaf 1 januari 2010 op dezelfde wijze verkeersongevallen afhandelen. Dit behelst in feite een formalisering van de wijze waarop aanrijdingen nu worden afgehandeld. De herziening is dan ook niet van invloed op de wijze waarop ongevallen waarbij sprake is van letsel worden afgehandeld. De politie zal ook na 1 januari gewoon ter plaatse gaan in geval van letsel of ernstige overtreding of zodra een van de betrokkenen hierom vraagt. Bij het constateren van een overtreding of misdrijf zal de politie proces-verbaal opmaken. Bij aanrijdingen van eenvoudige aard, waarbij bestuurders er met elkaar uitkomen en er geen sprake is van letsel kan de afhandeling onderling plaatsvinden. Als de betrokkenen er samen niet uitkomen, kunnen zij om assistentie van de politie vragen en zal de politie ter plaatse gaan. Dit is een politietaak; niet een van de ANWB of van de hulpdiensten. Mevrouw Roefs heeft vragen gesteld over de aansprakelijkheid en de heer De Rouwe over de letselschade. Ik denk dat ik die vragen het beste schriftelijk beantwoord. Dit vraagt nadere doorlichting van de privaatrechtelijke aspecten die daaraan verbonden zijn.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De minister heeft antwoord gegeven op de vragen over de politie, die niet meer ter plekke gaat bij blikshade. Ik heb gevraagd of het mogelijk zou zijn dat anderen een proces-verbaal maken. Hoe kijkt de minister daar tegenaan? Als er niemand bij een ongeval verschijnt, krijgen mensen dus geen proces-verbaal. Dan hebben zij ook geen mogelijkheid meer tot aanspraak op verzekeringen als later blijkt dat iemand alsnog schade heeft, bijvoorbeeld een whiplash. Mensen kunnen er op die manier mee weggelaten worden als zij een overtreding hebben begaan.

Minister **Hirsch Ballin**: Ik begrijp deze vraag. Als betrokkenen er onderling uitkomen, is er geen reden om die stap te zetten. U kent de formulieren waarop je de toedracht kunt invullen, met situatieschetsen. Er zijn ook steeds meer mensen die het instrument van de camera's, die velen bij zich dragen, benutten om de situatie vast te leggen. Daar is geen politie-inzet op nodig. Dat moet men ook niet aan de politie vragen. Maar als men er niet uitkomt en er dus proces-verbaal moet worden opgemaakt, zal de politie zich inderdaad naar de plaats van het voorval moeten begeven. Voor het opmaken van het proces-verbaal moet je denken aan mensen van hulpdiensten, die allerlei dingen goed kunnen, maar niet het opmaken van processen-verbaal.

De heer Van der Staaij heeft een vraag gesteld over meer snelheidscamera's. Ik heb al gezegd op welke wijze we die gericht willen inzetten, ook met gebruikmaking van mobiele camera's. De doelstelling daarvan is zowel de verkeersveiligheid als de bescherming van het milieu. De heer Aptroot heeft gevraagd of het mogelijk is om gegevens uit een proces-verbaal na afloop te verstrekken aan de slachtoffers. Deze gegevens kunnen in het geval van overtreding worden opgevraagd bij de Stichting Processen Verbaal. In het geval van een misdrijf kunnen deze gegevens worden opgevraagd bij het lokale Openbaar Ministerie. Als iemand zijn auto uitleent aan iemand die een OBM heeft opgelegd gekregen of aan iemand die strafbaar is, kan hij strafrechtelijk worden aangesproken op basis van de deelnemingsvormen voor het doen besturen van een motorrijtuig tijdens een OBM, mits de voorwaarden

voor de deelnemingsvorm zijn vervuld. Het lijkt me geen goed idee om enkel medeweten strafbaar te stellen. Dit past niet in de systematiek van het Wetboek van Strafrecht. Daar moet een medepleger, een vorm van opzet of schuld, voor aanwezig zijn. Ik zie nog niet dat we de leden van het gezin gaan vervolgen die weten dat vader of moeder in de auto rijdt ondanks een ontzegging.

De heer De Rouwe heeft een vraag gesteld over een 30 kilometerzone zonder overeenkomstige weginrichting. Voor de weggebruiker moet duidelijk zijn dat hij binnen een 30 kilometerzone rijdt. Het is dus niet zo dat de politie, omdat de weginrichting niet past bij de geldende maximumsnelheid, de maximumsnelheid niet zal handhaven. Ik noemde al de situatie van scholen en van de omgeving van scholen. Als de politie constateert dat de weginrichting aanpassing behoeft, zal men hierover met de lokale wegbeheerder in gesprek gaan. Vaak wordt dan afgesproken om tijdelijk extra verkeerscontroles toe te passen, totdat de herinrichting van de weg gereed is. Dit is dus een gerichte inzet.

De heer **Roemer** (SP): Wellicht is de informatie die ik heb als voormalig gemeentebestuurder achterhaald, maar ik heb een bevestiging van de situatie die de heer De Rouwe beschreef. De politie zei tegen mij als wegbeheerder, als locoburgemeester, dat een weg niet ingericht was als 30 kilometerzone en dat de politie er daarom niet zou controleren. Ik had daar uitdrukkelijk om gevraagd in verband met klachten.

Minister **Hirsch Ballin**: Dat berust niet op enigerlei justitieel goedgekeurde beleidslijn. Ik heb u zojuist gegeven hoe het volgens mijn oordeel moet gebeuren. Ik kan de toedracht waarover de heer Roemer spreekt niet meer achterhalen. Misschien was het wel bedoeld als een aanmoediging van het gemeentebestuur om de herinrichting snel klaar te hebben, maar ik kan op dit moment het voorval dat de heer Roemer noemt niet plaatsen.

De **voorzitter**: Ik hoor mij niet te mengen in de discussie, maar ik heb gelezen van een vonnis of een arrest, waarbij de rechter heeft bepaald dat het er niet toe doet of een bord bevoegd staat; de bestuurder is gehouden zich te houden aan de borden die langs de weg staan en de daarop aangegeven snelheid in acht te nemen.

De heer **Roemer** (SP): Dat is een terechte opmerking. Natuurlijk is dat zo. Ik reageerde op de stelligheid van de minister. Maar laat het hier gezegd zijn. Alle gemeentebestuurders luisteren natuurlijk mee naar dit debat. Zij weten nu dat als de politie met zo'n antwoord komt, zij dit meteen van tafel kunnen vegen. Zij hoeven dit argument niet van de politie te accepteren.

Minister **Hirsch Ballin**: Ik raad aan om dit te bespreken in de lokale driehoek, waarin Openbaar Ministerie, politie en gemeentebestuur, in de persoon van de burgemeester samen zitten.

De **voorzitter**: Is er behoefte aan een tweede termijn? Ik geef de gelegenheid voor het stellen van een enkele vraag.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb in mijn eerste termijn vragen gesteld, met voorbeelden, over het aansprakelijk stellen bij maatschappelijke schade. Ik heb ervoor gepleit om te bekijken of dit beter onderzocht kan worden. 12% van de files ontstaat door ongelukken die vermijdbaar zijn. Oorzaken zijn bijvoorbeeld te snel rijden. Ik zou het wel interessant vinden om daar eens naar te kijken. Want waarom moet de samenleving voor dit soort kosten opdraaien, terwijl zij door individuen worden veroorzaakt die zich niet aan de regels houden?

Minister **Hirsch Ballin**: Ik begrijp de vraag van mevrouw Van Gent. Ik denk dat het ook nuttig is om dit soort inzichten te hebben. Bij mijn weten is er op dit punt ook al behoorlijk wat onderzoek gedaan. Ik heb de rapporten nu niet bij de hand, maar ik meen dat de onderzoeksinstituten op het punt van verkeersveiligheid en schade behoorlijk wat materiaal hebben opgeleverd. Die zijn ook bij Verkeer en Waterstaat bekend. Dit levert voor Justitie niet vanzelf een financieringsbron op. Wel is het behulpzaam in de maatschappelijke discussie over het belang dat moet worden gehecht aan de handhaving, mede uit dit oogpunt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik weet dat deze onderzoeken er zijn. Mij gaat het erom om eens te bekijken en te onderzoeken of dit mede een financieringsbron kan zijn. Hiervoor geldt hetzelfde als voor de kosten van de bonnen die mensen krijgen. Ik ben het helemaal met mevrouw Roefs eens. Waarom zou ik moeten betalen voor administratiekosten van iets waaraan ik part noch deel heb? Dit geldt ook voor files et cetera. Ik wil een connectie leggen tussen maatschappelijke schade en persoonlijke aansprakelijkheid.

Minister **Hirsch Ballin**: De aard van de kosten die hier ontstaan, leent zich niet voor de toepassing van verhaalsmogelijkheden op degenen die deze fouten begaan. Als die er zijn, als het dus gaat om slachtofferschap, hebben wij de mogelijkheden van verhaal op de daders verbeterd. Gelukkig is gisteren het wetsvoorstel over de verbetering van de positie van het slachtoffer in het strafproces in de Eerste Kamer aanvaard. Langs die lijn zal men hopelijk met recht en reden steeds meer geconfronteerd worden met de verantwoordelijkheid voor eigen gedrag. Een extra financieringsbron voor het overheidsbeleid kunnen we daaraan niet ontleen. Ik respecteer uiteraard een impliciet pleidooi van mevrouw Van Gent om dat als het ware door te belasten, maar ik zie niet in hoe we dat, buiten wat we hebben gedaan en doen, tot een financieringsbron zouden kunnen of mogen maken voor de handhaving.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik kom terug op het onderwerp zero tolerance bij drugs. Ik accepteer dat de regering het nog even wil bekijken. Het zou namelijk kunnen zijn dat zero tolerance moeilijker te handhaven is dan een heel kleine marge. Wel denk ik dat het goed is om te constateren dat er een meerderheid in de Kamer is, afgaande op het aantal zetels dat de woordvoerders hier vertegenwoordigen, die zero tolerance als uitgangspunt kiest.

De minister heeft ten aanzien van het rijden zonder rijbewijs terecht het onderscheid gemaakt tussen medeplegen en medeweten. Ik zou er voor zijn om te bekijken of wij het strafbaar maken van het medeplegen hier en daar nog kunnen aanscherpen. Ik heb met name bedoeld om te zeggen dat elke burger een verantwoordelijkheid heeft. Medeweten is misschien niet strafbaar, maar toch zou je tot actie moeten overgaan en bijvoorbeeld de politie inschakelen. Dat vond ik heel belangrijk.

Op mijn vraag over strafverzwaring bij recidive in het geval van ontzegging van de rijbevoegdheid heb ik volgens mij geen antwoord gekregen. Het argument voor het doorberekenen van de administratieve kosten van boetes vind ik een redenatie van niets. Als de veroorzaker de kosten moet betalen, moet je de redenatie doortrekken en moet iemand die tot gevangenisstraf is veroordeeld, ook de kosten van detentie betalen. Iemand die een taakstraf krijgt, moet ook de kosten voor de hele organisatie daarvan betalen. Ik ben blij dat de minister van Justitie dit nu beredeneerd heeft. Dat vindt de VVD heel interessant.

Minister **Hirsch Ballin**: Op de vraag over de recidive in het geval van een rijontzegging ben ik wel ingegaan, meen ik. Toen had ik mij wellicht meer tot de heer De Rouwe gericht en de vraag van de heer Aptroot buiten

beschouwing gelaten. Maar ik hoop dat het antwoord op de vraag van de heer De Rouwe ook tot antwoord op de vraag van de heer Aptroot mag strekken.

Ik denk dat we over de kwestie van de zero tolerance niet wezenlijk van mening verschillen. Ik heb net ook gezegd dat de mentale bereidheid bij mijn collega en mij bestaat om, als blijkt dat de precisering niet mogelijk blijkt, uit te komen bij zero tolerance. Precisering heeft wel onze voorkeur, ook uit het oogpunt van handhaafbaarheid. Maar dat gezichtspunt liet de heer Aptroot zojuist ook terecht gelden. We gaan de komende maanden eerst bekijken wat de beste mogelijkheden oplevert uit het oogpunt van beschikbare technieken en handhaafbaarheid.

Ik kom te spreken over de kwestie van de kosten van de handhaving. Er zijn internationale normen voor wat het meebrengt om mensen in detentie te plaatsen. Die dienen ons ervan te weerhouden om de kosten van detentie in rekening te brengen van de gedetineerde. Maar als het gaat om deze boeten, geldt dat het systeem van handhaving administratiekosten met zich meebrengt. Wij vinden het niet redelijk om die ten laste te laten komen van de gemeenschap. Dat is de andere kant van de zaak.

De heer **Aptroot** (VVD): Taakstraffen geven ook administratiekosten. Dat geldt ook voor detentie.

Minister **Hirsch Ballin**: Als dit een pleidooi van de heer Aptroot is om de grenzen nog eens te verkennen, zullen we dit wellicht een plaats kunnen geven in de heroverweging.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Een vraag is volgens mij nog niet beantwoord, namelijk over de toevallige voorbijganger die hulp verleent en wiens auto vervolgens opengeknipt wordt, zonder dat hij ergens de schade kan verhalen.

Minister **Hirsch Ballin**: Ik wil de Kamer een brief sturen over de civielrechtelijke aspecten van schadeverhaal. Daar zal ik deze vraag bij meenemen.

Toezeggingen

- De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer nader informeren over een onderzoek naar maatregelen om het aantal ziekenhuisgewonden te laten dalen.
- De ministers van Verkeer en Waterstaat en Justitie zullen de Kamer informeren over het verbeteren van de nazorg voor slachtoffers en nabestaanden van verkeersongevallen.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal in gesprek gaan met betrokken partijen over de mogelijkheid c.q. wenselijkheid om snorscooters van fietspaden te weren en zal de Kamer over de uitkomst informeren.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal het beeld dat het programma Duurzaam Veilig niet bij iedere gemeente met dezelfde inzet wordt uitgevoerd, in het Nationaal Mobiliteitsberaad aan de orde stellen en de Kamer over de beleving in het Nationaal Mobiliteitsberaad informeren, vóór het eerstvolgende overleg met de Kamer over verkeersveiligheid.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal in overleg treden met betrokken maatschappelijke organisaties over voorlichting over het gebruik van de fietshelm voor kinderen en zal de Kamer begin volgend jaar daarover informeren.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer begin volgend jaar informeren over initiatieven zoals de Borrelbus.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal in overleg treden met

betrokken partners over het initiatief Keurmerk veilige woonwijk en zal de Kamer daarover informeren.

- De minister van Verkeer en Waterstaat zal de met de wegbeheerders gemaakte afspraak om geen gladde wegmarkeringen meer toe te passen, in het Nationaal Mobiliteitsberaad evalueren, en zal de Kamer over de uitkomst daarvan informeren.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer uiterlijk in januari 2010 informeren over zijn reactie op het tussenrapport van de Gezondheidsraad over medische geschiktheid.
- Het wetsvoorstel ten behoeve van de invoering van drugstesten in het verkeer door middel van speekseltesten zal naar verwachting medio 2010 door de minister van Justitie aan de Kamer worden gezonden.
- De minister van Justitie zal schriftelijk terugkomen op de vraag over de verschillen in de hoogte van letselschadevergoedingen in de verschillende modaliteiten.
- De minister van Justitie zal de Kamer schriftelijk informeren over de aansprakelijkheidsstelling binnen het civielrechtelijk kader voor schade geleden door derden die hulp hebben verleend na ongevallen.
- De minister van VW informeert in het eerste kwartaal van 2010 de Kamer over de resultaten van het grootschalige gebruikersonderzoek naar scootmobielen en neemt daar ook de voertuigeneisen in mee.