

Vergaderjaar 2018–2019

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 615

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 19 oktober 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid hebben op 25 september 2018 overleg gevoerd met de heer Grapperhaus, Minister van Justitie en Veiligheid, en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 december 2017 inzake beleidsdoorlichting Wegen en verkeersveiligheid (Kamerstuk 32 861, nr. 27);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 april 2018 inzake beantwoording vragen commissie over de beleidsdoorlichting Wegen en Verkeersveiligheid (Kamerstuk 32 861, nr. 31);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 april 2018 inzake investeringen veiligheid N-wegen (Kamerstuk 34 775 A, nr. 64);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 22 juni 2018 inzake fiche: Verordening goedkeuringseisen voor de algemene veiligheid van voertuigen, inzittenden en kwetsbare verkeersdeelnemers (Kamerstuk 22 112, nr. 2598);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 22 juni 2018 inzake fiche: Richtlijn Verkeersveiligheid Weginfrastructuur (Kamerstuk 22 112, nr. 2597);**
- **de brief van de Minister van Justitie en Veiligheid d.d. 2 augustus 2018 inzake WODC onderzoek beginnersregeling (Kamerstuk 29 398, nr. 607);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 juli 2018 inzake verzamelbrief wegvervoer en verkeersveiligheid (Kamerstukken 29 398 en 34 775 A, nr. 606);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 juli 2018 inzake rapport inzake de vijfjaarlijkse wettelijke evaluatie van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (Kamerstuk 25 268, nr. 165);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 juli 2018 inzake pakket van maatregelen van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) om weer te gaan voldoen aan de afspraken voor reserveringstermijnen voor**

- praktijkexamens en de doorlooptijden voor het afgeven van gezondheidsverklaringen (Kamerstuk 29 398, nr. 605);**
- **de brief van de Minister van Justitie en Veiligheid d.d. 17 september 2018 inzake verkeershandhaving (Kamerstuk 29 398, nr. 608);**
 - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 september 2018 inzake verzamelbrief wegvervoer en verkeersveiligheid (Kamerstukken 29 398 en 35 000 A, nr. 611);**
 - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 juli 2018 inzake voortgang vrachtwagenheffing (Kamerstuk 31 305, nr. 262);**
 - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 juni 2018 inzake start aanbesteding pilots Mobility as a Service (Kamerstuk 31 305, nr. 260);**
 - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 september 2018 inzake ongeval met Stint op spoorwegovergang Oss (Kamerstuk 29 398, nr. 612).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Agnes Mulder

De voorzitter van de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid,
Van Meenen

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Israel

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Van Brenk, Remco Dijkstra, Kröger, Laçin, Von Martels, Agnes Mulder, Sienot en Stoffer,
en de heer Grapperhaus, Minister van Justitie en Veiligheid, en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 18.02 uur.

De voorzitter:

Goedenavond dames en heren. Mag ik ook de mensen op de publieke tribune vragen om plaats te nemen? Wij hebben vanavond een vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Dat noemen wij een algemeen overleg en het onderwerp is vanavond verkeersveiligheid.

Ik heet de aanwezigen van harte welkom, waaronder onze beide bewindspersonen, de Kamerleden en andere belangstellenden, die het debat hier op de publieke tribune volgen dan wel thuis.

Over de agenda wil ik graag opmerken dat wij de brief van Minister van Nieuwenhuizen van afgelopen vrijdag over het ongeval in Oss bij het gebruik van een Stint in een later stadium zullen behandelen. Het lijkt ons niet gepast om op dit ogenblik over deze brief te spreken. Onze gedachten gaan nu vooral uit naar de nabestaanden. Wij wensen hun heel veel sterkte toe.

Dit gezegd hebbende beginnen wij met dit algemeen overleg. We hebben zes minuten voor iedere woordvoerder en de eerste woordvoerder is de heer Dijkstra van de VVD-fractie.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik hecht er uit respect na een tragisch ongeval aan dat u namens de commissie deze woorden uitsprak.

Over het algemeen willen we, als het gaat om de verkeersveiligheid, op de meest snelle en veilige manier gebruikmaken van het verkeer om van A naar B te komen. Helaas gebeuren er nog te vaak onnodig ongelukken. Ieder verkeersslachtoffer is er natuurlijk één te veel, en achter ieder slachtoffer zit een persoonlijk drama.

Voorzitter. Ik ben wel verheugd dat wij – wat was het? – anderhalve week geleden de actie Rij MONO op het Plein mochten aanschouwen. Je moet het echt doen. Voor iedereen die dit debat volgt, geldt ook: kijk gewoon even op je telefoon, in dit geval een iPhone, naar instellingen, scroll naar beneden naar niet storen en zet hem op automatisch. Dan doet die het gewoon en zodra je harder gaat dan 30 km/u, blokkeert je telefoon, niet voor inkomende gesprekken, maar wel voor appjes en voor sms'jes. De afzenders krijgen netjes een berichtje terug, van: ik ben aan het rijden, hou daar even rekening mee. Als we die app blijven promoten, kunnen we, denk ik, inderdaad bijdragen aan de verkeersveiligheid.

Ik ben ook blij dat de Minister vandaag bekend heeft gemaakt dat ze het wetsvoorstel naar de Kamer heeft gestuurd tegen het appen op de fiets, dus niet alleen in de auto, maar ook op de fiets. Ik raad iedereen echt aan om het te doen: Rij MONO. Ik ben ook benieuwd naar hoe mijn collega's daarover denken, of ze zelf die app al hebben aangezet of in ieder geval geïnstalleerd. De bewustwording is één ding, maar het gaat ook om handhaving en de pakkans. Ik hoor graag in een reactie van mijn collega's hoe ze daarover denken, want daar moeten we natuurlijk ook werk van maken. Anders is het alleen een campagne en zit er verder geen gevolg aan.

De voorzitter:

U krijgt onmiddellijk een reactie, namelijk een vraag van de heer Sienot van D66. Ik geef de leden aan dat we zes minuten spreektijd hebben en twee interrupties in tweeën.

De heer Sienot (D66):

Het mooie aan de bob-campagne was dat er ook direct een handelingsperspectief was. De vraag in de hele campagne was: ben jij de bob? Dat gaf heel duidelijk aan dat je iets moest dóén. Rij MONO geeft minder duidelijk aan wat je precies kunt doen en hoe je daarbij technisch ondersteund wordt. Dat prachtige verhaal wat u daarbij hield of wat de VVD er net bij hield, staat niet in die campagne. Mist u dat ook? En hoopt u ook dat de Minister daar nog verder werk van maakt?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Onderdeel van de campagne is natuurlijk de naam van de campagne. Rij MONO is wat mij betreft Mobiel No, maar het is ook gewoon Rij in je eentje. Zorg gewoon dat je het toepast. Dat is echt heel simpel: instellingen, niet storen op automatisch zetten en je bent er. Je kunt zelfs nog zo'n regelaar aanmaken die je gewoon kunt gebruiken. Handhaving hoort daar ook bij en het handelingsperspectief waar u om vraagt. Het gaat om een langdurige campagne. Die moet wat ons betreft ook gewoon tien jaar gaan lopen, waarbij we onszelf en ook anderen continu moeten wijzen op het gevaar van appen in het verkeer. Want één op de vier kijkt regelmatig op zijn telefoon. Eén op de vijf geeft ook antwoord. Dat is echt veel. Dat zijn heel veel mensen op de weg. Je ziet ze ook slingeren. En het risico op een ongeluk is zes keer groter. Dus laten we ons verstand gebruiken. Daar hoort zo'n complete voorlichtingscampagne bij, maar ook handhaving en de pakkans.

De voorzitter:

Ik zou de leden willen vragen om de vragen en antwoorden kort en bondig te houden. Het worden snel hele betogen en daar is juist uw betoog voor bedoeld. Heeft de heer Sienot nog een vervolgvraag? Als dat zo is, moet hij die nu stellen. Hij laat het voor dit moment gaan. Ik zie dat de heer Laçin van de SP wel een vraag heeft. Het woord is aan hem.

De heer Laçin (SP):

De heer Dijkstra stelde eigenlijk een vraag aan ons allemaal. Wat vinden wij van de pakkans? De pakkans moet wat de SP betreft groter gemaakt worden. Die campagne is prachtig. Dat moeten we doen, daar moeten we op hameren, maar dan wil ik gelijk een wedervraag stellen aan de VVD over die pakkans. Volgens de SP, volgens mij is de pakkans ook gekoppeld aan capaciteit. Natuurlijk moeten we dingen digitaliseren en verder uitwerken, zodat de huidige agenten beter kunnen handhaven, maar beter en meer handhaven vergt ook capaciteit. Vindt de VVD met de SP dat we de Minister van Justitie en Veiligheid moeten vragen wanneer die extra capaciteit er komt, zodat we ook beter kunnen handhaven?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het is een kwestie van capaciteit en ook van prioriteit. We hebben nu als rijksoverheid gezegd: wij vinden de bewustwording belangrijk, maar die andere facetten horen daar absoluut ook bij. Ik vind het van belang dat wij voldoende capaciteit inzetten, bijvoorbeeld bij de verkeerspolitie, om dit te kunnen gaan doen. Ik ben benieuwd in hoeverre de Minister verschuiven in de prioriteiten ziet. Als we dit namelijk met elkaar vinden, dan moet wie a zegt, ook b zeggen. Dan moeten we er ook voor zorgen dat de hele keten in orde is.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben blij met dit antwoord van de VVD. Wat dat betreft zitten we op één lijn: die capaciteit moet er zijn. Dan moeten we vooral richting de Minister erop toezien dat hij die extra capaciteit voor de verkeerspolitie niet ten koste laat gaan van andere belangrijke prioriteiten. We moeten samen pleiten voor meer capaciteit als dat nodig is. Is de VVD het daarmee eens?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Kort antwoord: ja.

De **voorzitter**:

Dan gaat de heer Dijkstra door met zijn betoog.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Voorzitter. De meeste slachtoffers vielen vorig jaar op de fiets, vooral op de elektrische fiets. Die rijdt harder en daar maken veel ouderen gebruik van, die dan ook harder vallen, met alle gevolgen van dien. Wij hebben niet direct een antwoord op de vraag wat daaraan valt te doen. Hebben gemeenten wel voldoende aandacht voor de fietsinfrastructuur en voor verkeersmaatregelen, voor simpele oplossingen als het weghalen van paaltjes, stoepranden en dat soort dingen, die de veiligheid kunnen vergroten? Is het mogelijk om de richtlijnen van CROW verplicht te stellen of te hanteren?

Ik heb bij de motorrijders waar ik nog op kom, gezien dat er regelmatig een gemeente een verkeersdrempel neerlegt in een bocht, in het donker, en daarachter staat dan een lantaaripaal. Ja, dan is één en één twee. Op het moment dat je dan schrikt, zit je waarschijnlijk al tegen die paal aan, die dan in de buitenbocht zit, waar die eigenlijk in de binnenbocht zou moeten zitten. Ik vraag specifiek aandacht voor motorrijders. Er zijn 700.000 mensen met een motorrijbewijs. De helft rijdt regelmatig. Welke rol kunnen zij spelen om de files te ontlasten? Waarom zijn er in de stad zo weinig parkeerplekken? De motorrijder lijkt een beetje in het verdomhoekje te zitten en dat is jammer.

Ik heb idiote vanrails gezien, die in jargon bekendstaan als «eiersnijders». Dat is een soort hekwerk. Als je daar tegenaan rijdt als motorrijder, kun je jezelf in plakjes oprapen. Dat kan toch niet de bedoeling zijn? Ik vraag dus gemeenten, maar ook de rijksoverheid, om aandacht voor de weginrichting en om rekening te houden met de motorrijders. We hebben ook voorbeelden gezien van motorrijders die onderuitgaan door dilatatievoegen in het asfalt, gladde voegen. Ik heb het zelf een keer meegemaakt op de A12. Dan schrik je gewoon heel erg als je achterwiel in een keer weg slipt, maar soms kan het erger zijn.

Voorzitter. Mobility as a Service. Ik neem kennis van de pilots die plaatsvinden en heb een aantal vragen. Wat is nou eigenlijk het doel van Mobility as a Service? Wordt dat doel ook bereikt? Hoeveel files zijn er minder en hoeveel mensen halen we daadwerkelijk uit de file? Voldoen de zeven pilots die nu lopen daaraan, of gooien we een deel van de investering eigenlijk weg? Het KiM, het kennisinstituut, is ook kritisch en acht de doelgroep beperkt. Met name in de stad zijn het jongeren die het gebruiken, maar daarbuiten eigenlijk niet. Het is wel weggengeld, dus ik verwacht dat wij ook kritisch kijken naar de besteding voor MaaS en naar het beoogde resultaat. Als dat niet kan, moeten we van die 20 miljoen misschien minder aan apps en aan sommige ov-projecten uitgeven, en meer aan verkeersveiligheid en handhaving.

Dan vraag ik aandacht voor de brede fileaanpak. Er komen twintig bergers op strategische plaatsen. Dat levert een positieve terugverdiendtijd op. Iedere berger levert weer veel minder files. We hebben dat gezien. Eén berger levert 20 miljoen op, of in ieder geval in het project dat de Minister heeft gedaan. Is er een protocol voor vrachtwagens? Die horen eigenlijk niet langs de snelweg gerepareerd te worden, maar dat gebeurt wel. Dan

worden ze eerst beveiligd door Rijkswaterstaat, en daarvan zijn de kosten voor ons. Ik vind eigenlijk dat het protocol gevolgd moet worden als het er is. Dan moeten die vrachtwagens eerst van de weg af en daarna pas gerepareerd worden. Gebeurt dat ook? Gebeurt het voldoende? Anders houden we de doorstroming ook niet goed in het oog.

Dan kom ik op de handhaving. De verkeerspolitie werd net al even genoemd. Die moet goede en toereikende tools hebben om de wegpiraten echt aan te pakken. Ik heb het zelf mogen ervaren met een plofkraker waar we achteraan gingen. De politie was nergens, ondanks de snelle auto's die ze hebben. Mijn vraag aan de Minister van Veiligheid en Justitie: hebben ze bij de verkeerspolitie – die we natuurlijk niet echt meer hebben – voldoende middelen om die taken goed uit te voeren? Hebben ze voldoende capaciteit om dat goed te doen? En kunnen we de criminelen met dezelfde wapens bestrijden die zij tegen ons inzetten? Wat valt daar eventueel aan te doen?

Voorzitter. Ten slotte kom ik nog even terug op de verkeershuffers. We hebben spookrijders gezien op de A8, de A4 en de A13 deze zomer: mensen die omkeren omdat ze niet weten wat er aan de hand is. Zij krijgen een flinke boete, want zij hinderen ook hulpverleners: een ambulance die er niet door kan, bijvoorbeeld. Dat is echt superkwalijk, natuurlijk. Ik zie ook dat automobilisten heel vaak het rode kruis negeren. Dan krijgen ze een boete van € 250 en € 9 administratiekosten. Is dat voldoende? Want dit is echt een grove overtreding. Oké, we kunnen daar iets aan doen met het strafrecht, maar pas bij de zesde keer wordt je rijbewijs een keer afgepakt. Kan dat niet sneller? Wat kunnen we doen tegen die echt asociale verkeershuffers? In het buitenland heb je daar allerlei voorbeelden van, met puntenrijbewijzen en dat soort dingen.

De voorzitter:

En wat is uw slotzin?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Hoe gaan we de echt asociale weggebruikers strenger straffen? Komt er ook een soort toezicht met camera's als het gaat om de rode kruizen? Dat zou mooi zijn.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Er is een interruptie van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb één vraag. Is de heer Dijkstra het met mij eens dat de verkeersveiligheid in het ov vele malen hoger is dan de verkeersveiligheid in het wegverkeer?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat weet ik niet goed. Als er iets gebeurt in het ov, onverhoeds, heb je ook een hoop slachtoffers. Ik vind het belangrijk dat mensen zelf het vervoermiddel kunnen kiezen dat het beste bij hen past, dat hen snel en veilig van A naar B brengt. Dat kan wandelend zijn, dat kan met de bus of trein zijn, of dat kan met de auto. Die keuzevrijheid staat voor ons voorop, evenals de veiligheid. Ik weet niet goed wat de verschillen zijn tussen de veiligheid op de weg of in de trein.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Onderzoeken laten zien dat de verkeersveiligheid in het openbaar vervoer vele malen hoger is dan de verkeersveiligheid op de weg, met de auto. Zou beleid dat mensen uit de auto en in het ov krijgt geen deel uit moeten maken van een verkeersveiligheidsplan?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Nee, ik vind dat mensen zelf moeten kunnen kiezen. Het ov is prachtig. Er reizen ongeveer 1,2 miljoen mensen iedere dag met het ov, maar er zijn 8 miljoen mensen met een auto. Dat is ongeveer zes keer zoveel. Die keuze heb je ook. Als het met het ov twee keer zo lang duurt, is dat gewoon geen optie, wat je er ook in investeert. Daarnaast zijn de capaciteitsproblemen nu al enorm. Het gaat ons om keuzevrijheid en de mogelijkheid om veilig van A naar B te reizen. Volgens mij kan dat met alle modaliteiten als je goed oplet.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Van Aalst van de PVV-fractie.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. De PVV heeft al eerder aangedrongen op publieksvoorlichting over de gevaren van appen in het verkeer. Daarom feliciteer ik de Minister dan ook met de lancering van de MONO-campagne. Het is goed dat er middels tv-spotjes en reclameborden opnieuw aandacht wordt gevraagd voor verkeersveiligheid. Toch is het terugdringen van onnodig gebruik maar een gedeeltelijke oplossing. Een verbod nodigt de telecombranche uit met technische oplossingen te komen. Zo heeft het belverbod ooit geleid tot handsfree bellen. Staat de Minister ervoor open dat de telecombranche een vorm van handsfree appen ontwikkelt, gebaseerd op bijvoorbeeld stem- en spraakbesturing? Zo ja, is zij dan bereid om deze prioriteit te toetsen op verkeersveiligheid en is zij dan voornemens om zich bij een bemoedigend testresultaat in te spannen om wet- en regelgeving daar zo goed mogelijk op aan te laten sluiten?

Voorzitter. In lijn met het beeld dat ik zojuist schetste, is het goed om appen op de fiets te verbieden. In mijn ervaring gaat niemand op de fiets belangrijke zaken afhandelen via een app. Op topsnelheid een kruising oversteken terwijl je ogen aan je scherm geplakt zijn moet maar eens voorbij zijn. Je brengt namelijk niet alleen jezelf, maar ook anderen daarmee ernstig in gevaar. Daarom is het goed om een norm te stellen: dit gedrag is niet normaal. Bovendien brengt dit verbod de handhaving in lijn met die voor de automobilist: gelijke monniken, gelijke kappen.

Voorzitter. Het zal niemand verbazen dat de PVV het voornemen om zwaarder te straffen ondersteunt. Zo moet de maximumstraf voor het rijden tijdens een ontzegging van de rijbevoegdheid, terwijl het rijbewijs ongeldig is verklaard, verhoogd worden van drie maanden naar één jaar. Ook moet het rijden zonder geldig rijbewijs straks niet meer maar zes maanden hechtenis opleveren. Het is gek om te bedenken dat er nu nog zo licht wordt gestraft. Gelukkig komt daar dan binnenkort verandering in. Kan de Minister van JenV aangeven op welke termijn we deze strafverzwaring kunnen verwachten? En als we het dan hebben over strafverzwaring en effectiviteit, komt bij mij weer even het alcoholslot voorbij, waarbij men tegen wat juridische problemen aanloopt, terwijl het toch zeker wel effectief is. Kan de Minister van JenV ons hierin meenemen? Wat is nu de status van dit middel?

Voorzitter. Steeds meer auto's zijn uitgerust met een soort zwarte doos, of beter gezegd, een event data recorder. Deze bevat belangrijke informatie die kan helpen bij de afwikkeling van een ernstig ongeval of een calamiteit. Daarom is de PVV van mening dat Nederland erop aan zou moeten sturen dat iedere EDR zo wordt gebouwd dat analyseteams en politie deze kunnen uitlezen bij een strafrechtelijk onderzoek. We lezen dat we daarbij de Minister aan onze zijde hebben. Toch wil hij nog een stap verder gaan door te lobbyen voor een verplichte inbouw van de EDR in alle nieuwe auto's. Dat laat geen ruimte voor de consument om zelf te bepalen of hij de meerprijs wil betalen of bereid is wat van zijn privacy in te leveren. Daarom vraag ik de Minister of hij bereid is om wel te pleiten

voor de uitleesbaarheid van de EDR, maar om af te zien van de verplichte inbouw.

Voorzitter. De Minister geeft aan in het kader van verkeersveiligheid 50 miljoen euro beschikbaar te stellen voor de aanpak van de N-wegen. Indien de budgetten van bepaalde provincies in eerste instantie onbenut blijven, komen deze daarna beschikbaar voor de overige provincies. De PVV wil dat de verdeling eerlijk gebeurt. Kan de Minister aangeven hoe zij bepaalt welke provincie dan alsnog extra middelen zal ontvangen? Voorzitter. Als het aan dit kabinet ligt, wordt er zo snel mogelijk een vrachtwagenheffing ingevoerd. Wat de PVV betreft gaat dit onzalige plan zo snel mogelijk van tafel. Kan de Minister uitleggen wat de economische gevolgen zijn voor ons als doorvoerland? Kan zij aangeven wie de kosten voor de invoering en de operationele kosten van deze heffing gaat dragen? Hoe gaat de Minister voorkomen dat vrachtwagens worden ingeruild voor bestelauto's? De Minister vindt het vervelend dat Duitsers voor hun tolvignet worden gecompenseerd en alle andere Europeanen niet, maar volgens mij gaan we hier in Nederland nu precies hetzelfde doen. De Nederlandse transporteurs worden gecompenseerd voor de vrachtwagenheffing en alle andere Europeanen niet. De Duitsers zullen zich al verheugen op de dag dat ze het kabinet met zijn eigen woorden om de oren kunnen slaan. Heeft de Minister bij haar Europese collega's gepeild of wij allerlei Europese procedures tegen de Nederlandse Staat kunnen verwachten? Zo nee, kan zij die procedures dan uitsluiten? Voorzitter. Met de vrachtwagenheffing wordt ons een rad voor ogen gedraaid. Want laten we eerlijk zijn: uiteindelijk is de vrachtwagenheffing een pilot voor een landsbrede kilometerheffing. Een lastenverzwaring op die schaal moeten we koste wat kost voorkomen. Daarom zegt de PVV nee tegen dit soort heffingen en ja tegen betaalbaar vervoer.

De voorzitter:

En daar krijgt u een vraag over van de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Ik vroeg me af waarom de heer Van Aalst dit onderwerp naar voren brengt, want we hebben het hier over verkeersveiligheid. Denkt hij dat de Maut, de vrachtwagenheffing, invloed zal hebben op de verkeersveiligheid?

De heer Van Aalst (PVV):

Er staat in ieder geval een verzamelbrief op de agenda. Dit maakt daar onderdeel van uit. Waarschijnlijk heeft meneer Von Martels de agenda nog niet helemaal doorgenomen, dus dan zal ik dat nu met deze woorden met hem doen. De vraag is heel duidelijk. Het geldt dat met de vrachtwagenheffing opgehaald zal worden, zou terugvloeien naar de sector, maar we constateren dat een deel van het geld straks zal blijven zitten in de aanleg van kastjes en de hele infrastructuur daarvan. Dat betekent dat niet alles teruggaat naar de transportsector. Dus als de transportsector zou willen investeren in verkeersveiligheid, gaat hij budget mislopen. In die zin zou het dus ook zeker de verkeersveiligheid kunnen raken.

De heer Von Martels (CDA):

En wie weet gaat de sector dan wel investeren in EDR, waar u zo'n groot voorstander van bent. U vindt mij daarin trouwens ook aan uw zijde, hoor, maar het kan toch heel goed dat de sector ook een bijdrage levert aan de verkeersveiligheid? Als de financiële middelen terugvloeien naar de sector zelf, dan zou dat de verkeersveiligheid ten goede komen, denk ik.

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, maar ik constateer dus dat het beleid van deze regering opnieuw is dat je € 10 inlegt voor je vrachtwagenheffing en € 8 terugkrijgt. Volgens mij

verlies je dan € 2, die je had kunnen investeren in verkeersveiligheid. Maar ik ben blij dat u daarop aanhaakt en het daarmee eens bent, dus ik hoop dat u er met mij voor gaat zorgen dat wij dat van tafel vegen.

De voorzitter:

De heer Van Aalst vervolgt zijn betoog.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter, ik wil nog een laatste punt maken. Ik krijg bezorgde berichten over verlichting op snelwegen. Vanuit milieuoogpunt, besparing, duurzaamheid en noem maar op willen we toch wat van die verlichting uitschakelen, maar af en toe krijgen we wel berichten van plekken in Nederland waar dat niet goed gaat, waar scherpe bochten zijn en met snelheden van 130 km/u wordt gereden, terwijl er geen verlichting meer langs de snelweg is. Graag hoor ik van de Minister of dat klopt en wat ze daaraan gaat doen.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Sienot van D66.

De heer Sienot (D66):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Elke dag nemen we deel aan het verkeer voor een boodschap, op weg naar het werk of voor familiebezoek. D66 wil daarom veilig, schoon en slim verkeer voor iedereen. Hoe vanzelfsprekend «veilig» ook klinkt, dat is het helaas nog niet, want het aantal verkeersslachtoffers daalt maar niet. Uit recent onderzoek van de SWOV blijkt bovendien dat een op de twee fietsers zich onveilig voelt. Daarom begin ik vandaag mijn bijdrage – hoe kan het ook anders? – met de fiets. Daarnaast wil ik het ook hebben over de aanpak van afleiding in het verkeer, de vrachtwagenheffing, de verplichte verzekering voor e-bikes en verkeerscamera's.

De scholen zijn weer begonnen. Ouders werden door Veilig Verkeer Nederland aangemoedigd om met hun kinderen op de fiets naar school te gaan. Zo leren kinderen al vroeg veilig te fietsen in het drukke verkeer. Ik kan u zeggen: ik ben nog niet zo heel oud, maar het fietspad is tegenwoordig echt een stuk drukker dan toen ik zelf nog een kind was. Er zijn steeds meer verschillende voertuigen en steeds meer verschillende snelheden. We raken al gewend aan e-bikes, maar het is natuurlijk niet de bedoeling dat die worden opgevoerd. Helaas komt dit al wel voor. Wat doet de Minister hieraan?

Verder zien we natuurlijk ook andere fietsen, in soorten en maten, al dan niet elektrisch, op vaak te krappe fietspaden. Hierdoor neemt het gevoel van onveiligheid bij fietsers toe. D66 wil ruimte voor de fiets en ruimte voor elkaar. Dat vraagt om aanpassingen in de infrastructuur. Bredere fietspaden kunnen we direct aanleggen in nieuwbouwwijken en bij stedelijke vernieuwing. Maar het vraagt soms ook om ander gedrag. Daarmee staat voor D66 de vraag centraal hoe we op een goede manier rekening kunnen houden met elkaar op het fietspad. Mijn vraag aan de Minister is: krijgt fietsveiligheid een prominente plek in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid? Graag een reactie van de Minister.

Wanneer krijgen we de resultaten van het onderzoek naar de plek van de speedpedelec? Ik wil zo graag weer gas geven! Ik heb hiervoor nog een suggestie. Kunnen we werken met het concept «speedpedelec te gast op het fietspad»? Want je kunt fietstechnisch misschien wel overal 45 km/u, maar verkeerstechnisch lang niet overal. Is dit een idee om mee te nemen in het onderzoek dat de Minister nu uitvoert?

Tijdens het vorige AO Verkeersveiligheid deed de SGP het interessante voorstel om verkeersveiligheid verder te betrekken in de NOVI. Met de NOVI schetsen we de toekomst van Nederland. Wat D66 betreft krijgt de

fiets daarin een prominente plek, met brede fiets- en voetpaden, want op plaatsen waar ov en fiets ons werk en onze winkelcentra goed bereikbaar maken, heb je je deelauto of je gewone auto maar eens in de zoveel tijd nodig. Kan de Minister daarom bij de NOVI de fiets op één zetten waar dit passend is?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik hoor heel veel «fiets» naast mij bij mij collega van D66. Nu weet ik dat uit de koker van D66 ook de leasefiets is gekomen. Vervolgens hoor ik hem over de speedpedelec. Kan mijn collega aangeven of de speedpedelec dan ook binnen het leaseplan valt?

De heer **Sienot** (D66):

Ja, volgens mij valt elke fiets daaronder. Ik heb de regeling niet tot in den treure bestudeerd, maar volgens mij is het als volgt. De prijs van een fiets is bijvoorbeeld € 3.500. Daar kun je een speedpedelec voor kopen. Dan betaal je een tientje per maand aan leasebedrag.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Volgens mij is dat niet helemaal correct. De speedpedelec heeft namelijk een kenteken en valt onder de bromfiets, net als de elektrische scooter. Of moet ik me nu voorstellen dat alles wat duurzaamheid bevordert, zo meteen onder de leasefietsconstructie van D66 valt?

De heer **Sienot** (D66):

Jazeker. Laten we vliegtuigen er ook onder laten vallen. Laten we daarin rücksichtslos zijn. Nee, kijk, waar het mij om gaat en D66 om gaat, is dat wij fietsen aantrekkelijker maken. Dat betekent veiliger – daarvan gaf ik net voorbeelden – maar dat betekent ook dat het voor mensen aantrekkelijker wordt om op een goede fiets te fietsen. Ik vind het punt dat u aansnijdt van de categorisering interessant. Zo had ik er zelf eerlijk gezegd nog niet over nagedacht. Ik heb in de voorbeelden alleen maar gehoord dat het er wel in past. U maakt daar categorisch bezwaar tegen. Dat is interessant, en dat neem ik op dit moment even voor kennisgeving aan.

De **voorzitter**:

Daarmee vervolgt de heer Sienot zijn betoog.

De heer **Sienot** (D66):

Dan de aanpak van afleiding in het verkeer. Graag wil ik de Minister feliciteren met de lancering van de MONO-campagne. Ik sluit daarbij aan – het is bijna ongelooflijk – bij de PVV. Laten we er net zo'n succes van maken als de bob. Ik zei het al: het geheim van die campagne was een direct handelingsperspectief. Nu staat op allerlei borden «MONO». Ik denk dat het voor mensen ontzettend zou helpen als ze weten hoe je makkelijk «MONO» kunt zijn. Ik sluit daarbij ook aan bij de vorige sprekers, die zeiden: als we de technologische bedrijven uitdagen om daarin te helpen, zou dat fantastische nieuwe campagnes op kunnen leveren. Gaan we dat ook zien in het vervolg van de campagne?

Dan kom ik bij de vrachtwagenheffing. Goed dat we daar vaart mee maken, zowel voor wat betreft een level playing field als voor wat betreft de investering in duurzaamheid in de sector. Ik heb eigenlijk twee vragen naar aanleiding van de brief van de Minister. Hoe wordt het geld voor verduurzaming teruggesluisd? En hoe zorgen we dat vervoersbedrijven die meer belasting betalen, ook meer kunnen besteden aan de verduurzaming van hun vloot?

Dan heb ik tot slot nog twee dringende verzoeken. D66 vindt de mogelijk verplichte WA-verzekering voor e-bikes helemaal niks. Een e-bike is geen brommer; no peddle, no power. We willen mensen op de elektrische fiets krijgen en dit werpt juist een drempel op. Wil de Minister ook, net als D66,

daarom de aparte categorie voor Nederland behouden, die een uitzondering vormt op de huidige EU-categorisering?

Mijn laatste vraag gaat over de verkeerscamera's. Op snelwegen kennen we ze, maar binnen de bebouwde kom nog niet of nauwelijks, terwijl we hiermee het aantal verkeersongevallen omlaag kunnen brengen. Kan het Rijk met de gemeenten verkennen of flitscamera's kostendekkend in de bebouwde kom kunnen worden geplaatst? Meeropbrengsten gaan vervolgens naar het Rijk en kunnen we eventueel terugsluizen naar ingrepen om die infrastructuur veiliger te maken. Wil de Minister dit verder onderzoeken?

Voorzitter, met deze vragen en voorstellen wil D66 een veiliger verkeer vanzelfsprekend maken. We hopen dat de Minister aan onze kant staat.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het is inderdaad fijn als we de verplichte WA-verzekering voor de e-bike hier gewoon van tafel kunnen gooien vanavond, want daarvoor heb je een reguliere WA-verzekering, volgens mij. Mijn vraag gaat over het Rij MONO-verhaal. Ik was benieuwd of de heer Sienot het al geactiveerd heeft. Gaat-ie automatisch op «niet storen» op het moment dat hij in de auto stapt of op zijn snelle fiets? Dan kunnen we dat even gaan testen vanavond.

De heer **Sienot** (D66):

Ik zie uit naar het telefoontje van de heer Dijkstra. Mensen die mij de afgelopen maanden hebben gebeld, weten dat ze dan een sms'je krijgen met de melding dat ik onderweg ben. Hij gaat trouwens ook automatisch aan als je in de trein zit of als je wat harder fietst. Dat is ... Nou, op de fiets is niet zo erg, maar in de trein is soms wel een beetje grappig!

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik concludeer dat we weer een ambassadeur erbij hebben. Ik hoop dat iedereen de app installeert of in ieder geval activeert.

De **voorzitter**:

Dan geef ik hierbij het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. We spreken vandaag over verkeersveiligheid, over de jaarlijks meer dan 600 mensen die helaas nog steeds omkomen in het verkeer en de tienduizenden ongelukken. Maar allereerst wil ik de Minister complimenten maken. Dit is een onderwerp dat haar duidelijk na aan het hart ligt en waar ze veel ambitie op toont. Dat zie je met de campagne niet appen achter het stuur, die net succesvol is gestart. Ook stuurde de Minister zojuist het voorstel aan de Kamer voor niet appen op de fiets. Een gedragsverandering duurt lang en we zijn net begonnen, maar ik ben benieuwd naar hoe het is gegaan met de nulmeting en of we ook over een jaar een eerste evaluatie krijgen. Hoe zorgen we dat dit echt handen en voeten krijgt?

De voor de automobilisten gevaarlijkste wegen zijn de N-wegen. Er is in deze commissie, mede door mijn voorganger, regelmatig gerefereerd aan het Zweedse Vision Zero-model voor verkeersveiligheid. De Zweden streven naar nul verkeersdoden door wegontwerp en maximumsnelheid strak op elkaar aan te laten sluiten, waarbij snelheid desnoods moet wijken voor veiligheid. Zo kan een menselijke fout minder snel tot dodelijke slachtoffers leiden. Ik ben heel benieuwd naar hoe de Minister naar deze aanpak kijkt. Uit Zweeds onderzoek bleek bijvoorbeeld dat als een fietser of voetganger met 50 km/u aangereden wordt, hij 80% kans heeft om te overlijden. Bij 30 km/u is dat nog maar 10%. Die lagere snelheid leidt tot minder ongelukken maar vooral dus tot een veel grotere overlevingskans. Kunnen twee auto's frontaal botsen, dan maximaal 70

km/u. Harder dan 70, dan moet er een scheiding komen van de rijbanen van staal of beton. Die maximumsnelheden worden stevig gehandhaafd met duizenden camera's en forse boetes. Dat maakt Zweden het veiligste verkeersland. Ik ben heel benieuwd hoe de Minister naar deze aanpak kijkt en of zij snelheidsverlaging als belangrijk onderdeel van haar strategie wil benoemen.

Ook bij de obstakels in de berm moeten we kiezen voor veiligheid. Een onveilige paal moet natuurlijk weg, maar bomen of huizen zijn niet ondergeschikt aan de maximumsnelheid. Het landschap en de natuur willen we niet opofferen aan enkele minuten tijdwinst. Kan de Minister hier toezeggen dat haar plan er niet toe leidt dat massaal bomen langs wegen worden gekapt? Hier hebben we zojuist in het VAO MIRT ook kort over gesproken.

Dan zou ik hier graag speciale aandacht willen vragen voor schoolgaande kinderen. De campagne «De scholen zijn weer begonnen» – mijn collega sprak er net ook over – hebben we net gehad, maar er moet het hele jaar meer aandacht komen voor verkeersveiligheid rond de school. Nu ontstaan er vaak chaotische verkeerssituaties met dubbel geparkeerde en af en aan rijdende auto's. Het zou goed zijn als lopen of met de fiets naar school echt de norm wordt, vooral op de basisschool. Onderzoek laat zien dat het belangrijk is dat kinderen van jongs af aan fietsen of lopen, zodat het echt een gewoonte wordt en gewoon in de praktijk inslijpt. Hier kunnen scholen zelf natuurlijk een belangrijke rol in spelen, maar gedragsveranderingen zijn moeilijk. Daarom moeten overheden, maatschappelijke organisaties en scholen hier samen aan werken, wat ons betreft. Er is lokaal zo veel mogelijk, van samenfietsclubs, waarbij ouders een pool vormen om de buurtkinderen naar school te begeleiden, tot het tijdelijk afsluiten van een straat op het moment dat de school begint of uitgaat. Het is vooral lokaal beleid en maatwerk, maar wil de Minister met de VNG bespreken hoe we hier veel sterker op in kunnen zetten? Ik zou echt heel graag zien dat naast een campagne rond appen achter het stuur ook een campagne met scholen over lopend en fietsend naar school onderdeel wordt van de verkeersveiligheidsplannen van de Minister, zodat dit de norm wordt waar we met z'n allen naartoe gaan.

De voorzitter:

U heeft een vraag, mevrouw Kröger, van de heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik deel de problematiek rondom de schoolgaande jeugd en alle verkeersproblemen rondom de scholen. Een tijdje geleden hebben we al eens aandacht gevraagd voor bijvoorbeeld de afhaal- en ophaaldiensten die 's morgens rond 8.30 uur, wanneer de scholen beginnen, hun ronde doen. Maar die verkeerskundigen in de gemeenten kiezen er allemaal voor om busbanen dwars door wijken heen te laten lopen, ook direct langs de scholen heen, en om parkeerplaatsen op een dusdanige manier aan te leggen dat er verkeerskundig eigenlijk niet zo heel veel meer van klopt. Dus is mijn collega het met mij eens dat wij erop aan zouden moeten dringen dat die verkeerskundigen in die gemeenten op een heel andere manier te werk gaan?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dat is een heel generiek statement. Ik denk dat dit typisch een onderwerp is waarbij het van school tot school en van gemeente tot gemeente verschilt wat er precies nodig is. Ik wil echt benadrukken dat dit maatwerk op lokaal niveau vergt. Ik hoop alleen wel dat de Minister het als doel en als norm omarmt. Dat zie je natuurlijk ook met zo'n campagne over appen achter het stuur. Het is een norm die we vanuit het Rijk uitstralen: een kind breng je het liefst of zo veel mogelijk lopend of met de fiets naar school. Als het echt niet anders kan, dan breng je het met de auto. Maar het is ook

een gedragsverandering. Daarbij is de rol die verkeerskundigen spelen in het aanleggen van de infrastructuur rond de school, inderdaad ook van belang.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik ben blij met die laatste zin, dat het verkeerskundig goed in elkaar moet zitten. Volgens mij kunnen we beter met elkaar inzetten op het verkeerskundig goed in orde brengen dan dat we gaan inzetten op gedragsverandering. Ouders die hun kinderen naar school brengen, doen dat vaak met de auto, niet omdat ze per se met de auto naar school willen rijden, maar omdat ze daarna gewoon weer naar hun werk moeten en naderhand ook van hun werk de kinderen weer moeten ophalen. Is mijn collega het met mij eens dat het verstandig is om het aan te passen aan de vraag, dus het verkeerskundig goed in te richten, in plaats van geheel in te zetten op gedragsverandering?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nee, dat ben ik overduidelijk niet met mijn collega eens. Ik denk dat het belangrijk is dat we kinderen meegeven dat lopen en fietsen de veiligste manieren zijn en dat we dat als norm proberen te krijgen. Bij een school moet je het inderdaad zo veilig mogelijk inrichten. Uiteraard moet het ook veilig zijn als je wel met de auto komt; dat ben ik geheel met mijn collega eens. Het gaat er alleen om dat je het even omdraait. Misschien is de eerste stap wel dat de Minister met gemeenten, met de VNG en met scholen in kaart gaat brengen hoe we deze stap kunnen zetten, wat er qua infrastructuur nodig is en wat er qua gedragsverandering nodig is.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger vervolgt haar betoog.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Bij het Verkeersveiligheidsdiner met de maatschappelijke partners, waar ook de campagne over appen achter het stuur werd gelanceerd, bleek dat aan alle kanten wordt gewerkt om het autoverkeer veiliger te maken. Dat is ongelofelijk belangrijk. Maar de modal shift van de auto naar fiets en ov is niet expliciet een onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid, terwijl de kans op een dodelijk ongeluk voor een treinpassagier extreem veel lager is dan voor een automobilist of een fietser. Die fietser wordt dan vaak geraakt door een auto. De verkeersveiligheid zou dus een belangrijk onderdeel kunnen en moeten zijn bij de keuze van modaliteiten bij het ontsluiten van steden en wijken. Uiteindelijk zijn we ook allemaal voetganger. Het is onze belangrijkste modaliteit. Iedereen profiteert ervan als lopen veiliger wordt. Toch krijgt dit misschien wel de minste aandacht. Is de Minister bereid om te kijken hoe groot dit effect kan zijn?

Naast ouders die hun kinderen laden en lossen bij scholen, staan er overal in onze steden vrachtwagens en busjes die winkels bevoorraden en pakjes bezorgen. Meestal of vaak staan ze op het fietspad. Fietzers moeten dan gevaarlijke manoeuvres uithalen en uitwijken naar de rijbaan. De boete voor stilstaan op de weg bedraagt € 140, maar de boete voor stilstaan op het fietspad bedraagt € 95. Dat lijkt me niet de bedoeling. Is het mogelijk om de gevaarlijkheid van een actie uitgangspunt te laten zijn? Ik hoop dat de Ministers kunnen reflecteren op de vraag of dat niet gelijkgetrokken zou moeten worden.

Dan de kilometerheffing voor vrachtwagens. Die vordert, en daar zijn we blij mee. Ik maak mij wel zorgen om de verdringing naar het onderliggende wegennet. We hebben dit gezien in de grensregio toen Duitsland de Maut invoerde. Dat is dus echt een reëel probleem, want het leidt tot extra drukte, meer verkeersrisico's en veel meer onderhoud aan de provinciale wegen, terwijl de provincies niet eens duidelijk meeprofiteren van die heffing. Zou het reëel zijn om de kilometerheffing gelijk in te

voeren op alle wegen en ook de wegbeheerder mee te laten delen in de opbrengst?

De voorzitter:

De heer Dijkstra heeft een vraag aan u.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik zat even te denken over het punt dat mevrouw Kröger maakte over veiligheid, wat nou het meest veilig is, of je in de auto of de fiets kwetsbaarder bent en eerder een ongeluk krijgt dan in het ov. In het licht van andere discussies die we met elkaar hebben, ben ik ook wel benieuwd hoe u aankijkt tegen het vliegtuig, als het gaat om de veiligheid. Dat is toch het meest veilige vervoermiddel dat we met elkaar hebben? Zouden we niet voortaan allemaal met het vliegtuig moeten gaan?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wat is het toch mooi dat de heer Dijkstra altijd probeert om het vliegen, ons gedeelde onderwerp, erbij te betrekken. Als er een ongeluk met een vliegtuig gebeurt, heeft dat meteen een ongelofelijke impact. We hebben het hier over modaliteiten die met elkaar te vergelijken zijn, waarbij je probeert mensen in hun dagelijks leven zo veilig mogelijk van A naar B te laten gaan. Die ambitie deel ik geheel met de heer Dijkstra. Dan is het de vraag of je niet juist ook de modal shift onderdeel moet laten zijn van het hele beleid. Dat is, denk ik, een andere vraag dan de vraag of en hoe mensen op vakantie gaan.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik vind zo'n pleidooi mooi, maar dan moet je inderdaad consequent zijn. Daarom stelde ik die vraag ook. Hier zit volgens mij een inconsequentie in. U had het ook over het parkeren, het laden en lossen van vrachtwagens en zo op het fietspad. Wat vindt u van wat er in Amsterdam recent gebeurde? Daar eisen bewoners parkeerplaatsen op door bloembakken en fietsen neer te zetten. Ze rollen een tapijtje uit om automobilisten weg te jagen. Die moeten dan maar ergens anders gaan staan. Wat vindt u daarvan? Hoe consequent is dat? Moet je het dan ook niet gewoon beboeten als mensen zelf de ruimte inpikken, terwijl het de openbare ruimte is?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Allerlei onderwerpen worden er met de haren bij gesleept. Die situatie in Amsterdam speelde volgens mij omdat er andere parkeerplaatsen waren en dit ook onderdeel was van het beleid. Hier gaat het gewoon over de vraag of wij met z'n allen zeggen: goh, als je stilstaat op een fietspad, is dat dan niet net zo gevaarlijk of misschien nog wel gevaarlijker dan stilstaan op de rijweg, en moet je dat dan niet gelijk beboeten? Dat is eigenlijk het vraagstuk dat ik hier voorleg aan de Minister.

De voorzitter:

Dan heeft mevrouw Kröger nog ongeveer tien seconden voor haar slotzin.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Tot slot. We kregen vanmiddag een petitie aangeboden over de bandencontrole in de apk. Het moet van Europa en het is nuttig voor zowel de verkeersveiligheid als het milieu. Mijn simpele vraag aan de Minister is: waarom regelen we dit niet? Wat is het obstakel?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook hartelijk bedankt. Het woord is aan mevrouw Van Brenk van 50PLUS.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Dank, voorzitter. Ik sluit mij aan bij de complimenten van de collega's voor de campagne tegen afleiding in het verkeer. Het is mooi dat die van start is gegaan onder aanvoering van de Minister. Het was mooi weer. U zag er prachtig uit. Ik ben nog steeds jaloers op uw schoenen, maar goed. Deze campagne is broodnodig, want afleiding is echt de oorzaak van veel ellende. Hopelijk gaan heel veel mensen MONO. Maar hoe blij ik hier ook mee ben, ik wil toch graag een kanttekening maken. Wat dat betreft sluit ik mij aan bij de VVD. Hoe zit het nu met de pakkans? Want handhaving is het allerbelangrijkste. Het is mooi dat je dit hebt, maar er moet toch ook een reële kans zijn dat je betrapt wordt. Mensen moeten het voelen in de portemonnee. Pas dan wordt gedrag aangepast.

Ik wil u ook bedanken voor het voorstel dat we net gekregen hebben met betrekking tot het Reglement verkeersregels, met het appverbod op de fiets. Hartstikke mooi. Goed dat we dat nu al hebben.

In het vorige overleg hebben wij het gehad over het Charter for Walking, waar meerdere gemeenten in Nederland hun handtekening onder hebben gezet. Ook hebben we het toen gehad over voetgangers in de ongevallenregistratie. De Minister zou bezien in hoeverre en op welke manier diverse bronnen, zoals ambulancedata of data van VeiligheidNL, gebruikt zouden kunnen worden om de registratie te verbeteren. De Minister geeft nu aan dat zij meer registratie niet nodig vindt. Mij is niet duidelijk geworden waarom zij dat niet nodig vindt. Zouden we niet meer inzicht willen hebben in de preventieve werking? Kan de Minister dat nog wat meer toelichten?

Een motie van mijn hand om voetgangersbeleid terug te laten komen in de Nationale Omgevingsvisie is aangenomen. Daar is 50PLUS blij mee, want dit is van belang voor jong en oud. Een prettige en toegankelijke omgeving is volgens mij heel erg goed. Het stimuleert ook lichaamsbeweging. Het is alleen maar positief. In het verlengde hiervan vraag ik de Minister ook om aandacht te hebben voor het rapport seniorvriendelijk wegontwerp provinciale wegen. Dat is opgesteld door het adviesbureau TRIDÉE, dat zich bezighoudt met duurzame mobiliteit. Kent de Minister dit rapport? Zo ja, wat vindt zij hiervan? Zouden wij seniorvriendelijk wegontwerp ook kunnen zien als aanvulling op richtlijnen voor wegontwerp die de wegbeheerder in de praktijk kan hanteren? Dan denk ik bijvoorbeeld aan de fietspaden waar je van twee richtingen fietsen hebt. Voor ouderen is dat best lastig. In welke mate gebeurt dit al? Kan de Minister daar wat meer over zeggen?

De nieuwe EU-richtlijn die hier voorligt, heeft hier ook mee te maken. Die richtlijn voorziet onder meer in een wegnettenbeoordeling. Omdat dit niet alleen voor rijkswegen geldt maar ook voor regionale en lokale wegen, twijfelt de regering aan de proportionaliteit. Kan een uniforme regeling niet juist veel meer opleveren? Kan de Minister daar wat over zeggen? Het aantal ouderen in het verkeer zal, gezien de bevolkingsopbouw, de komende jaren alleen maar toenemen. Het aantal ouderen in ongevallen-cijfers is dan ook reden tot zorg. Is de Minister bereid om in haar overleg met wegbeheerders deze richtlijnen onder de aandacht te brengen, met name de seniorenrichtlijn? Het lijkt ons goed om rekening te houden met eventuele beperkingen van kwetsbare weggebruikers. En in het verlengde daarvan: de Kamer ontving in juli een rapportage over het programma Doortrappen, gericht op de oudere fietser. Aangegeven werd dat er meerdere gemeentes mee verder gaan. Dat lijkt ons heel goed. Is de Minister bereid om hierin een stimulerende rol te spelen voor verdere uitrol? Wat mij betreft zou dat een mooi pleidooi zijn.

De Minister heeft de Kamer laten weten dat er strenger gehandhaafd gaat worden op rijden zonder geldig rijbewijs. Ook verscheen in de media het bericht dat er gericht op verkeersshuften gehandhaafd kan worden. Dat lijkt ons heel erg goed. Ik wil ook vragen of wat verkeersshuften betreft ook het doorrijden na een ongeval een punt is. 46.000 automobilisten

rijden door na een ongeval en de pakkans blijkt hier heel erg klein. Als je weet dat er ongekend veel ongevallen zijn per jaar waar het ook personen betreft, lijkt ons ons dit heel verstandig. Misschien kan daar een toelichting op komen.

Tot slot. 50PLUS kijkt reikhalzend uit naar het nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2018–2030, dat binnenkort komt. Ik ga ervan uit dat wij daarin ook terugzien – dat hoor ik graag van de Minister – actie en visies gericht op ouderen. Dan noem ik ook het wegontwerp maar weer, maar wij zijn ook nog steeds in afwachting van het rapport van de SWOV over de scootmobielen. Ik weet dat dat enigszins vertraagd is, maar ik hoop dat wij dat rapport zodra het er is zo snel mogelijk ontvangen met de appreciatie van de Minister. Wij horen graag hoe de Minister dat Strategisch Plan Verkeersveiligheid invulling gaat geven, waarbij we met name onze doelgroep graag terug zouden willen zien.
Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Daarmee komt het woord aan de heer Von Martels van het CDA.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Heel wat voertuigen hebben de revue al gepasseerd. Ik weet er nog twee aan toe te voegen: de militaire voertuigen en de landbouwvoertuigen. Om met de laatstgenoemde beginnen: de apk-plicht voor landbouwvoertuigen. Voor het CDA staat het vast dat we een knoop moeten doorhakken. We willen niet in een infractieprocedure terechtkomen, want dat gaat onnodig geld kosten. In de nieuwe regeling zal het CDA letten op de handhaafbaarheid, de uitvoerbaarheid en de veiligheid. Dat laatste is voor het CDA erg belangrijk. Klopt het dat de veiligheid aanmerkelijk beter kan worden als tractoren niet meer door kleine kernen rijden, maar op de rondwegen buiten de kernen om mogen? In de regel is dat aan de lokale wegbeheerders. Zij zijn lokaal bevoegd om wegen aan te wijzen en kunnen dit op basis van hun lokale analyses beslissen. Het CDA zou graag zien dat hierover afspraken komen tussen het Rijk en de sector in een convenant. Graag een reactie van de Minister. Dan de militaire mobiliteit. Tijdens het AO Transportraad van 31 mei 2018 heeft de Minister toegezegd ons nader te informeren over de militaire eisen in het kader van de militaire mobiliteit. Heel concreet ging het over het bericht dat een flink aantal cruciale bruggen en tunnels technisch niet gebruikt kunnen worden door militaire voertuigen. Het onderzoek dat de Minister nu doet, is breder opgezet dan die vraag. Dat is prima. We zijn benieuwd naar de uitkomsten. Dat brengt ons wel bij de vraag of het nu bij de ontwerpeisen een factor is die wordt meegenomen.

De voorzitter:

Daar is een vraag over van de heer Sienot van D66.

De heer Sienot (D66):

Ja, mevrouw de voorzitter. Over het trekkerkenteken zou ik het CDA graag willen vragen hoe we dan omgaan met het toenemende bouwverkeer dat met allerlei trekkers in steden rijdt, nu daar zo veel gebouwd moet worden. Is het CDA bereid om samen met ons ook daarvoor naar een oplossing te zoeken?

De heer Von Martels (CDA):

Ik weet niet precies hoe groot het probleem is. Maar als inderdaad blijkt dat die problemen aanzienlijk zijn, dan zijn we natuurlijk bereid om mee te denken over een oplossing.

De heer **Sienot** (D66):

Ten slotte de vraag of de heer Von Martels weleens met een trekker het Leidseplein op is gegaan, want dan schijn je gewoon gratis te kunnen parkeren. Dat is geweldig.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik heb wel op een youtubefilmpje gezien dat dat inderdaad gebeurt. Je kunt inderdaad vrij parkeren, want je hebt geen kenteken. Je kunt overal gaan staan, want je kunt toch niet beboet worden. Er zijn allerlei mogelijkheden met tractoren. Ik heb toevallig niet het Leidseplein bezocht, maar ik heb wel ervaren om op vele andere mooie pleinen in Nederland te kunnen komen.

De **voorzitter**:

De heer Von Martels vervolgt zijn betoog.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik ga over op de verkeershandhaving. Het CDA wil graag – net als vele andere partijen, zoals we net gehoord hebben – dat de verkeershandhaving beter wordt. De pakkans moet groter worden. Dat kan bijvoorbeeld door een progressief boetesysteem. Wanneer zal de wet gewijzigd worden, zodat dat effect gaat sorteren? Is extra handhaving ook een onderdeel van de MONO-actie? De nationale politie bevestigt dat het wettelijk is toegestaan om de telefoon in beslag te nemen na ongevallen. Dit gebeurt niet standaard. Dit zou echter wel zo moeten zijn, menen wij. Het OM benadrukt dat de telefoongegevens als aanvullend bewijs kunnen dienen. Iemand die zijn smartphone gebruikt tijdens het rijden, is strafbaar. Door de apparaten uit te lezen, kan bepaald worden of dit mede de reden van een ongeval is. Waarom wordt dit in de praktijk niet in alle gevallen toegepast?

Verkeersslachtoffers zijn altijd de zwakste partij, zo lijkt het. Zij moeten altijd van alles bewijzen en aantonen. Mensen zitten vaak in een heel slechte bewijsspositie. Ziet de Minister mogelijkheden om de positie van verkeersslachtoffers te verbeteren?

Verkeersveiligheid moet je in een breed perspectief bekijken, vandaar dat je zelfs de dode hoek aandacht moet geven. In Duitsland waren in 2015 3.200 aanrijdingen met vrachtwagens. Over Nederland zijn er bij mij geen cijfers bekend, maar het mag duidelijk zijn dat de ernst van de problematiek vergelijkbaar zal zijn. Gisteren heb ik nog een mail ontvangen van een vrachtwagenchauffeur, die een dringend beroep op mij deed om de dode hoek aan de orde te stellen. Hij stelt voor om de dode hoek twee maal per jaar met een campagne «blijf uit de dode hoek» via de media onder de aandacht te brengen. Dit zorgt ervoor dat we een beter begrip krijgen voor de problematiek. Bewustwording is niet de enige manier om de kans op een dodehoekongeval zo klein mogelijk te houden. Er bestaat natuurlijk ook altijd de mogelijkheid om dodehoekwaarschuwingssystemen voor vrachtwagens te verplichten. Wat vindt de Minister van dit idee?

Dan staandehoudingen. Er is een kleine intensivering van de verkeershandhaving, maar het zou nog beter kunnen. Nog steeds blijft de pakkans laag. Zonder goede handhaving op alle niveaus zal de verkeersveiligheid in Nederland niet structureel verbeteren. Wij pleiten voor meer staandehoudingen bij het constateren van verkeersovertredingen. Het is bewezen dat dit meer en een langduriger positief effect op de verkeersveiligheid heeft. Staande houden bij alcoholcontroles is daarbij het meest effectief. Ziet de Minister dat ook? Is er ruimte om het aantal staandehoudingen verder te verhogen?

De **voorzitter**:

U heeft een vraag van de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Ik had net een interruptiedebatje met de heer Dijkstra van de VVD. Ik wil het ook aan de heer Von Martels vragen. Met de lancering van de MONO-campagne is een grotere pakkans van groot belang. Dat geeft u zelf ook aan. Bent u het met zowel de VVD als de SP eens dat we indien nodig bij de Minister van JenV moeten pleiten voor meer capaciteit en meer middelen voor de politie om die staandhoudingen ook echt te gaan regelen?

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik wil eerst even het antwoord van de Minister afwachten. Wat is nou de reden dat als er maatregelen worden genomen om de pakkans te vergroten, die resultaten niet worden gehaald? Want daar zijn we wel voorstander van. Als ik dat weet, kan ik ook een goed oordeel vellen over wat de beste mogelijkheden zijn om verbeteringen aan te brengen.

De heer **Laçin** (SP):

Ik begrijp best dat de heer Von Martels het antwoord van de Minister wil afwachten, maar ik vraag hem wat het standpunt van het CDA is wat dat betreft. Zijn we voor meer capaciteit als dat nodig is, zonder dat andere prioriteiten los worden gelaten, en dus meer capaciteit en meer middelen voor de politie en een grotere pakkans en meer staandhoudingen?

De heer **Von Martels** (CDA):

Zoals de VVD ook al naar voren bracht, is het een kwestie van prioriteit en capaciteit. Wij vinden het heel belangrijk dat prioriteiten worden gesteld. Als de capaciteit ontoereikend is, moet er iets worden bedacht om ervoor te zorgen dat in dit soort gevallen de pakkans groter wordt.

De **voorzitter**:

De heer Von Martels vervolgt zijn betoog.

De heer **Von Martels** (CDA):

Hoeveel tijd heb ik nog, voorzitter?

De **voorzitter**:

Nog twee minuten.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dat gaat lukken. Het laatste punt dat ik in ieder geval nog naar voren wil brengen, is de banden-apk. Uit onderzoek zou blijken dat 90% van de automobilisten niet weet bij welke profieldiepte de banden aan vervanging toe zijn. Veel vakantiegangers hebben niet de juiste bandenspanning bij hun volle caravan, camper of vouwwagen. Nu wordt er bij de apk-keuring eigenlijk alleen naar de profieldiepte gekeken. De VACO – we hebben vandaag een petitie overhandigd gekregen – vraagt of er bij de apk breder gekeken kan worden, dus ook naar de belastingsindex, het E-keur en het snelheidssymbool. Bij die controle blijkt dan of die auto ook op de juiste banden staat. Volgens een nieuwe EU-richtlijn moet daar wel naar gekeken worden. Wanneer gaat de Minister die EU-richtlijn implementeren? Goede banden zijn niet alleen veiliger. Ze maken ook minder lawaai en zorgen voor een lager brandstofgebruik. Hoe groot is de bandbreedte van de Minister om handelend op te treden? Tot zover.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Het woord is aan de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Ik wil ook beginnen met een onderwerp dat de revue nog niet is gepasseerd: medische aandoeningen en deelname aan het verkeer. Om de verkeersveiligheid te garanderen, zijn mensen die een ziekte hebben die van invloed kan zijn op het rijgedrag verplicht om om de paar jaar aan te tonen dat zij nog steeds rijvaardig zijn. Hoewel het op zich logisch is dat we proberen de veiligheid op de weg zo goed mogelijk te bewaken, is inmiddels ook gebleken dat generiek hele groepen mensen om de paar jaar herkeuren niet per se noodzakelijk is. De Minister geeft bijvoorbeeld in haar brief aan nog dit jaar versoepeling van de eisen voor een aantal ziekten door te willen voeren, nadat dit ook vorig jaar heeft plaatsgevonden. Ik ontvang echter nog steeds met regelmaat mails en brieven uit het land van mensen die steeds opnieuw gekeurd moeten worden, terwijl ze al jarenlang een stabiel ziektebeeld hebben en niet voor onveilige situaties op de weg zorgen. Kan worden overwogen of maatwerk bij medische aandoeningen mogelijk is? Het zou een grote groep mensen veel stress en veel geld schelen als ze niet continu die molen van herkeuringen in hoeven.

Om in die hoek te blijven: vorige week kwam het zorgelijke nieuws dat het CBR dit jaar al 34 mensen voor een medische keuring naar een neparts heeft gestuurd. Deze arts was eenvoudig te ontmaskeren, omdat deze niet in het BIG-register stond. Hoe kan het dan dat het CBR toch naar deze arts verwees? Waarom heeft het maandenlang geduurd voordat het CBR toegaf fout te zitten? Welke extra maatregelen worden nu getroffen om dit te voorkomen en eventuele andere nepartsen uit het systeem te vissen? Ten slotte de wachtlijsten bij het CBR. Daar heb ik al eerder aandacht voor gevraagd. Uit de informatie van het CBR blijkt dat het zeker tot eind 2019 gaat duren voordat de wachtlijsten enigszins afnemen. Dat is schadelijk voor de economische groei en de werkgelegenheid, maar ook ontzettend frustrerend voor mensen die wekenlang moeten wachten op hun examen, en daarmee ook extra kosten moeten maken voor lessen. Welke extra maatregelen gaat de Minister nemen om de wachtlijsten terug te dringen? Dan, voorzitter, de MONO-campagne. Ik wil heel Nederland feliciteren met de lancering van die campagne. Het is ontzettend belangrijk dat wij continu aandacht vragen voor afleiding in het verkeer. Ik vind het daarom ook goed om te lezen dat de Minister zich actief inzet en haar medewerkers en collega-bewindslieden aanspreekt op smartphonegebruik in het verkeer. Ik vind het wel jammer om te lezen dat het instellen van AutoModus vooralsnog een vrijwillige keuze blijft. Er zijn inmiddels al apps die wanneer je deze gebruikt bij een hogere snelheid, vragen of je wel of niet de bestuurder bent. De heer Dijkstra toont zich vandaag ambassadeur van dat soort apps. Ook ik ben het daarmee eens. Ook in auto's werkt het vaak zo dat bepaalde functies zoals het koppelen van apparaten alleen maar mogelijk zijn als de auto stilstaat. Kan de Minister niet meer druk uitoefenen om AutoModus toch meer een verplichting te maken?

Daarnaast is het heel goed dat er actief samengewerkt wordt met partners uit het veld om mensen te wijzen op de gevaren van smartphonegebruik in het verkeer. De maatschappelijke tolerantie hiervoor is nog veel te groot. Daar moet met campagnes aan gewerkt worden. MONO is al genoemd. Hoe meer men weet over de gevaren, hoe groter de kans dat men elkaar aanspreekt op onverantwoord gedrag.

Maar bewustwording en maatschappelijke druk zijn wat ons betreft niet voldoende. Ook Justitie speelt een rol bij de aanpak van smartphonegebruik. Daaruit blijkt dat niet zozeer de strafmaat leidend is, maar vooral – ook al vaker genoemd – de pakkans. We lezen in de brief van Minister Grapperhaus dat er vooral intensiever gecontroleerd gaat worden door agenten op bijvoorbeeld rijden zonder rijbewijs, onder andere door middel van een aanpassing van digitale systemen en formulieren. Onze agenten hebben recent nog actie gevoerd voor onder andere minder

werkdruk, maar ik zie in de brief geen enkele intentie van de Minister om te komen tot meer capaciteit, en daarmee een hogere pakkans bij overtredingen in het verkeer. Is de Minister van JenV het met ons – en naar ik heb begrepen ook met de VVD en het CDA – eens dat dat nodig is, dat we prioriteiten niet moeten verschuiven maar dat we meer capaciteit moeten regelen indien dat nodig blijkt?

De voorzitter:

Daarover wil mevrouw Van Brenk een vraag stellen.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik deel de mening van mijn collega over de werkdruk bij de agenten, maar mijn collega ter rechterzijde gaf een voorbeeld uit Zweden waar veel camera's langs de weg staan om mensen te pakken. We hebben hier trajectcontrole. Dat is volgens mij het enige wat goed werkt. Zou het werken met veel camera's in plaats van met heel veel mensen ook een alternatief kunnen zijn voor de SP?

De heer Laçin (SP):

Het is, wat ons betreft geen of-ofverhaal maar juist een en-enverhaal. Ik denk dat het plaatsen van meer camera's een hulpmiddel is. Maar om alles van camera's te laten afhangen, daar ben ik geen voorstander van. We moeten er ook voor zorgen dat op het moment dat overtredingen plaatsvinden, onze politiemensen mensen aan de kant kunnen zetten, zodat ze ook meteen beboet of bekeurd worden. Ik zou dus meer zeggen en-en, en vooral niet of-of.

De voorzitter:

Ik zie dat er geen vervolgvraag is van mevrouw Van Brenk. U heeft nog twee minuten voor het vervolg van uw betoog.

De heer Laçin (SP):

Ik ben blij dat ik zo duidelijk kan zijn dat er geen vervolgvraag is. Op de dag dat het Nationaal Voetgangerscongres in Amsterdam plaatsvindt, wil ik aandacht vragen voor voetgangersmobiliteit. Mevrouw Van Brenk wees er al op. Wandelen doet een mens goed. Je bent actief bezig, je maakt je hoofd leeg en wandelen wordt aangeraden bij depressies en tegen eenzaamheid. Het is dan ook goed om te lezen dat veilige voetgangersmobiliteit onder de aandacht van de gemeenten wordt gebracht. Dat gebeurt naar aanleiding van mijn aangenomen motie die ik heb ingediend met – niet geheel toevallig – mevrouw Van Brenk. Kan de Minister toelichten hoe zij de afgelopen maanden de Charter for Walking onder de aandacht van gemeenten heeft gebracht en welke effecten dit tot nu toe heeft gehad? Ook geeft de Minister in haar brief aan dat VeiligheidNL in kaart probeert te brengen hoe het gesteld is met eenzijdige voetgangersongevallen. Dit doen zij in een aantal delen van Nederland, waarbij regio's en gemeenten proberen om samen met hen de omgeving veiliger en toegankelijker te maken. Kunnen wij inzicht krijgen in deze gegevens en kan de Minister concrete resultaten die dit heeft opgeleverd, delen met de Kamer?

Voorzitter. Ik vraag aandacht voor twee petities die we vandaag overhandigd hebben gekregen. De eerste betreft de bomenkap langs N-wegen. In het vorige VAO, dat we net hebben gehad, zei de Minister eigenlijk al dat dat een laatste redmiddel zou moeten zijn, dat we daar niet op moeten inzetten. Wil de Minister dat in dit debat ook even bevestigen richting de 50.000 mensen die de petitie hebben getekend? Volgens mij heeft de Minister die petitie vanmiddag ook ontvangen. Voorts de bandencontrole. Ook GroenLinks en het CDA hebben daar aandacht voor gevraagd. Er is een EU-richtlijn. Wanneer gaat de Minister

die EU-richtlijn ook toepassen in Nederland, zodat we gewoon een gelijk speelveld hebben in de verschillende landen in Europa?
Tot slot, in mijn laatste tien seconden. Ik weet dat de heer Dijkstra geen interrupties meer heeft, maar ik zal hem meteen tegemoetkomen. Ik heb op aanraden van mijn beleidsmedewerker Dirk Uijl vanochtend de app op mijn telefoon geactiveerd. Dus geen zorgen, zou ik zeggen.

De voorzitter:

Hartelijk dank. En dan als laatste van de Tweede Kamer in deze termijn de heer Stoffer van de SGP.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Als laatste zal het niet meevallen om nog heel veel nieuws naar voren te brengen, maar ik doe mijn best.

Verkeersongelukken snijden door de ziel. Elke dag gemiddeld een of twee verkeersdoden en bijna 60 zwaargewonden. En dat maar 365 dagen per jaar. Mensen die 's morgens vrolijk de deur uitgaan, liggen 's avonds in het ziekenhuis of zijn er niet meer. En dat aantal neemt niet verder af, maar neemt de laatste jaren helaas weer toe.

Voorzitter. De SGP is de partij voor het leven. Toen ik in april van Rijkswaterstaat naar de Tweede Kamer ging, heb ik gezegd: nu ik er niet praktisch meer kan werken, wil ik me toch in ieder geval vanuit deze positie inzetten voor een verbetering van de verkeersveiligheid en voor het terugbrengen van het aantal slachtoffers. Wat ons betreft, moeten we op alle fronten nieuwe slagen maken, als Rijk met provincies, met gemeenten en met maatschappelijke organisaties.

Als eerste zou ik stil willen staan bij de aanpak van gevaarlijke wegen. De Minister trekt eenmalig 50 miljoen euro uit voor onveilige N-wegen. Dat is wat ons betreft een heel goed begin, maar ik pleit wel voor een structurele aanpak. Enkele jaren geleden bleek namelijk dat bij twee derde van de provinciale 80 km-wegen obstakels te dicht op de weg stonden en rijrichtingen onvoldoende gescheiden waren. De ANWB heeft berekend dat er 1 miljard nodig is om die onveilige provinciale wegen echt goed aan te pakken. Provincies kunnen dat niet alleen en verdienen wat dat betreft ook steun vanuit het Rijk. Gemeenten met veel polderwegen en weinig inwoners zeggen dat de financiering van wegaanpassingen uit het Gemeentefonds belemmerd wordt. De bekostigingssystematiek moet sporen met de verkeersveiligheidsopgave. Onze vraag is dan ook of de verkeersminister dit wil meenemen in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Vandaag kwam ons ook ter ore dat er vanuit de provincies nog steeds geen aanspraak kan worden gemaakt op de 25 miljoen cofinanciering die voor provincies beschikbaar gesteld zal worden, omdat de criteria nog niet helder zijn. Onze vraag is wanneer dat gereed is en daar ook daadwerkelijk aanspraak op kan worden gemaakt.

Ik kom op de fiscale stimulans voor een veilige auto. De ene auto is veiliger dan de andere. De ene heeft een betere kreukelzone, met meer en betere veiligheidssystemen. Maar bij het heffen van autobelastingen wordt hiermee geen rekening gehouden. Ik vind verkeersveiligheid minstens zo belangrijk als CO₂-reductie, waarvoor wel gedifferentieerd wordt. Het CPB schreef dat verkeersonveiligheid een maatschappelijke kostenpost van ongeveer 15 miljard euro is en wees op de mogelijkheid om in de autobelastingen te differentiëren naar voertuigveiligheid. Je kunt ook kiezen voor een verplichte veiligheidsrapportage, zodat de koper een veilige keus kan maken. De SGP vindt dit waardevolle suggesties. Onze vraag is dan ook of de Minister dit wil meenemen bij het opstellen van een Strategische Plan Verkeersveiligheid. Onze vraag is om daarbij ook het stimuleren van de inbouw van veiligheidssystemen in bestaande auto's te betrekken.

Voorzitter. Wij willen ook nog even kort stilstaan bij de hogere pakkans. Meerderen hebben het daar al over gehad. Die 170 verkeersdoden die binnen de bebouwde kom vallen, dat moet wat ons betreft echt omlaag. Die pakkans moet omhoog. Daarvoor zijn al veel suggesties gedaan. Wij zouden er ook een willen doen, namelijk om ook gemeentelijke opsporingsambtenaren de bevoegdheid te geven om snelheidsmaniakken in 30 km/u-zones aan te pakken. De politie heeft daar geen tijd voor en het overleg hierover schiet niet op. Onze vraag is of de suggestie die wij doen, al dit jaar geregeld kan worden.

Ik kom op de vraag hoe het zit met de pakkans van drankrijders. Het aantal opgepakte drankrijders is in de afgelopen jaren flink afgenomen. Ligt dat aan beter gedrag? Dat zouden we graag willen. In de periode 2012–2016 is het aantal alcoholcontroles gehalveerd. De politie zet alcoholcontroles nu meer gericht in. Maar, zo is onze vraag, klopt het signaal dat de controles regelmatig op het laatste moment worden afgeblazen omdat andere zaken voorrang moeten krijgen?

Een alcoholslot. Drankrijders zorgen jaarlijks voor tientallen verkeersdoden. De voorzitter van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid waarschuwde deze zomer voor het in de ijskast zetten van het alcoholslot. Juist dat slot voorkomt verkeersslachtoffers. Als de regering erin wil investeren, is het ook juridisch houdbaar. Wij zeggen: pak die kans. Het alternatief, namelijk de alcoholmeter gekoppeld aan een alcoholverbod, is een dermate zware sanctie dat die in de praktijk hoogstwaarschijnlijk niet vaak toegepast zal worden.

Naast alcohol en appen zorgt ook drugsgebruik voor slachtoffers. De indruk bestaat dat het gebruik toeneemt. De drugsdeal van het kabinet zal daar waarschijnlijk ook niet bij helpen. Wat ons betreft is er meer voorlichting nodig. Wat zijn de plannen daarvoor?

Ik kom op de flitspalen. Als de tomtom piept zodra je een flitspaal nadert, wat heb je dan aan die flitspalen? In landen als Duitsland en Frankrijk geldt een verbod op het gebruik en het bezit van apparatuur met flitspaalsignalering. Zou dat ook niet wat voor Nederland zijn?

We zijn de afgelopen weken benaderd door de motorrijdersvereniging. Ze kwamen met klachten over ongelukken door gladde lasnaden in het wegdek. Rijkswaterstaat zou onvoldoende serieus notie hebben genomen van de meldingen die er zijn geweest. Dat zou ongelukken veroorzaakt kunnen hebben. Zou de Minister daarnaar willen kijken?

De voorzitter:

Er is ook nog een vraag voor u van de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

De heer Stoffer heeft heel wat onderwerpen bij de kop gepakt, maar hoe staat hij tegenover het plan dat ik zojuist lanceerde, namelijk dat bij een ongeluk in ieder geval standaard de smartphone moet worden ingeleverd om uitgelezen te worden? Dat moet een routinematig iets worden en er moeten geen selectieve keuzes meer worden gemaakt; het moet gewoon standaard worden opgenomen. Wat vindt u daarvan?

De heer Stoffer (SGP):

Ik vind dat een uitstekend voorstel. Dat steunen wij graag. Ik heb het niet in mijn bijdrage staan, maar voorstellen van anderen die goed zijn, steunen wij graag. Een uitstekend voorstel dus.

Voorzitter. Ik kom tot een afronding. Ik heb nog één item. Dat betreft de kentekening van tractoren. De Minister is in overleg met betrokken organisaties over de kentekening van tractoren. De SGP heeft eerder gepleit voor een uitzondering voor smalspoortrekkers in de fruitteelt. Die gaan namelijk maar een enkele keer per jaar de weg op. We hebben ook gevraagd: waarom beperk je die kentekening niet tot de snelle jongens, de

snelle tractoren? Wij zijn benieuwd naar hoe het hiermee staat en naar de uitkomsten.

Afrondend: onze oproep is om met vereende krachten op alle fronten werk te maken van veilige wegen, veilig gedrag en veilig beleid. Ook ik zal de suggestie van de heer Dijkstra ter harte nemen. Ik zal straks in de schorsing die app installeren en dan graag daaraan meedoen.
Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Daarmee komen we aan het einde van de eerste termijn van de Kamer. Ik schors nu voor een kwartier, dus over een kwartier beginnen we weer.

De vergadering wordt van 19.07 uur tot 19.22 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef in de eerste termijn van de beantwoording door de bewindspersoon het woord aan mevrouw Van Nieuwenhuizen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, om te beginnen sluit ik me graag aan bij de woorden die u aan het begin van dit algemeen overleg hebt uitgesproken over het vreselijke ongeval in Oss. We zullen elkaar daar zeker nog nader over spreken wanneer alle onderzoeken zijn afgerond, maar ik hecht er wel aan om te onderstrepen dat ik uw woorden zeer deel. In gedachten zijn we bij alle mensen die daar nog steeds onder te lijden hebben.

Laat ik maar eens beginnen met de MONO-campagne, want daar was u allemaal positief over. Heel erg bedankt voor de complimenten, niet zozeer alleen aan mijn adres, maar aan al die mensen die er in de voorbereiding heel lang aan gewerkt hebben. Niet voor niks hebben 40 organisaties zich hierbij aangesloten. Ik ben er ontzettend trots op dat zo veel mensen zich achter deze campagne hebben geplaatst, en niet alleen bij de starthandeling hier op het Plein, die plaatsvond onder de stralende zon. Het zou mooi zijn als dat een goed voorteken is. Maar al die organisaties hebben ook uitgesproken dat ze hier langdurig mee aan de slag gaan. Het handelingsperspectief is misschien nog niet voor iedereen duidelijk. Men vraagt zich af: wat moet ik nou doen? Wat is MONO precies? Daar hebben we nog een hele tijd voor te gaan. De bob was aanvankelijk ook niet meteen een doorslaand succes. Dat vraagt tijd. Daarom ben ik ook zo blij dat we dit met heel veel organisaties samen kunnen doen, die er ook allemaal met hun eigen middelen aandacht voor hebben. We hebben nu de spotjes gezien. Daar komen er nog veel meer van. Op termijn komen er ook nieuwe spotjes.

Ik hoop dat we allemaal doen wat de heer Dijkstra net deed, namelijk in de kring van vrienden en bekenden vragen of zij al MONO rijden. Ik mocht van de week op de radio een kettingvraag stellen aan de heer Eringa, dus heb ik gevraagd: rijdt meneer Eringa van ProRail eigenlijk wel MONO? Als we dat allemaal doen, wordt het vanzelf steeds bekender. Het is heel eenvoudig, zowel op een iPhone als met Android. Ik zal het nu niet helemaal voordoen, maar op de website van MONO is het nader te lezen. Dit is meteen de overgang naar de vragen die verschillende leden van de Kamer hierover gesteld hebben. Hoe gaat dit verder? Heel veel betrokkenen, al die organisaties, blijven dit ieder op hun eigen manier uitdragen. Je hoeft dit niet per se te gebruiken. Sommige mensen zeggen: als ik in de auto stap, leg ik mijn tas met mijn telefoon altijd op de achterbank. Dat is ook goed, als mensen maar MONO rijden. Iedereen mag zelf weten op welke manier hij dat wil doen.

Dan hebben we ook nog een speciale MONO-sleutelhanger. Ik kijk even naar de Kamerleden, of zij die al ontvangen hebben. Zo niet, dan gaan we

er meteen voor zorgen dat u allemaal ... Ik zal hem even laten zien. Dan weet u vast wat u krijgt. Ik heb hem natuurlijk al aan mijn sleutelbos. Als je in je auto stapt, heb je je sleutels bij je. Het is gewoon heel handig als je eraan wordt herinnerd. Voor degenen die nog twijfels hebben en zich afvragen hoe het zit als je bijrijder bent of als je, zoals meneer Sienot, in de trein zit: je kunt het ook heel eenvoudig weer uitschakelen, zodat je wel bereikbaar bent. We gaan zorgen dat u allemaal die sleutelhanger ontvangt. Misschien krijgt u er wel een paar meer om ze ook aan de medewerkers in de Kamer aan te bieden. We zullen een doosje laten bezorgen.

De heer Dijkstra heeft ook een vraag gesteld over een heel ander onderwerp, namelijk motoren in de stad en het parkeren. Zien we kans om ze ook een rol te laten spelen in de filebestrijding? Een motor neemt inderdaad minder parkeerplek in. Dat geldt natuurlijk ook op de weg, maar gezien de manier waarop ze achter elkaar moeten rijden, denk ik niet dat dit direct heel veel winst oplevert ten aanzien van de files. Ik vind het zelf ook heel plezierig om achter op een motor te zitten. Ik heb er veel mee, maar voor de filebestrijding kun je er niet alles van verwachten. Het is niet altijd voor iedereen geschikt. Het is ook niet bij alle weersomstandigheden een goed alternatief. Zeker in de wintermaanden, bij gladheid, is het niet de verstandigste keuze.

Ik ben er wel erg blij mee dat we met de mensen die er verstand van hebben, goed kunnen overleggen over wat je kunt doen om de veiligheid van motoren te verbeteren. Ik ben het ermee eens dat je daar voortdurend aandacht voor moet hebben. U hebt een pakketje ontvangen over wat we samen met hen hebben vastgesteld. Dan gaat het bijvoorbeeld ook over wat ze de hogereordevaardigheden noemen: je kunt wel rijden, maar kun je er echt in alle omstandigheden goed mee overweg? Ik geef u één voorbeeld, namelijk een noodstop maken. In een auto trap je toch wat makkelijker knal op de rem, maar op een motor probeer je dat niet zo makkelijk uit. Als je mensen de gelegenheid biedt om dat nog eens te oefenen onder veilige omstandigheden, kun je heel duidelijk zien dat het bij motoren soms net iets anders ligt dan bij auto's.

Er werd ook een voorbeeld gegeven over Rijkswaterstaat, over, om het maar even huiselijk te zeggen, de lasnaad. Dat wordt ook zeer betreurd. Het had niet zo moeten gaan. We hebben dat natuurlijk meteen laten nagaan. De melding is wel doorgelopen, maar is doorgestuurd naar de verkeerde aannemer. Hierdoor is er dus ook geen actie ondernomen. De volgende melding is wel bij de goede personen terechtgekomen. We vinden het heel vervelend dat dit zo heeft kunnen gebeuren. Het had ook slechter af kunnen lopen.

Dan de cable barriers. U gebruikte daar een vervelend woord voor. Ik vond het heel naar om te horen dat het niet goed afloopt met een motorrijder langs een onveilige kabel. Ik ben het helemaal met de Kamer eens dat cable barriers echt gevaarlijk zijn voor motorrijders. Het gaat om metalen kabels tussen de palen. Die mogen ook niet worden gebruikt op het hoofdwegennet. Ik ga natuurlijk niet over de inrichting van de decentrale infrastructuur, maar het zou mijn aanbeveling zijn aan provincies en gemeenten om ze niet te gebruiken. Ik zal met CROW in overleg gaan om te kijken of we dit in richtlijnen kunnen opnemen.

De heer Dijkstra heeft ook gevraagd of er een protocol is om standaard de weg zo snel mogelijk vrij te maken en om reparaties, vooral die van vrachtwagens, buiten de snelweg te doen. Het uitgangspunt van Rijkswaterstaat is ook om de weg zo snel mogelijk vrij te krijgen. De kosten spelen ook geen rol in de afweging om te besluiten om het voertuig ter plekke of op een andere plek te repareren. Dat is conform de afspraken met de sector.

De heer Dijkstra heeft ook gevraagd naar MaaS, Mobility as a Service. We starten nu met zeven pilots hiervan, met als doel om te leren – daarom is het ook een pilotproject – welk impact dit heeft op reisgedrag. Kunnen we

er een businesscase uit ontwikkelen voor aanbieders? Waar zitten de voetangels en klemmen in beleid en regelgeving? Waar loop je tegen aan? Wat kan het opleveren voor de bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid? Medeoverheden, vooral provincies en gemeenten, financieren ook een deel van de opstartkosten. Over de impact op de files kan ik nog niks zeggen. Het zijn pilots. Dat moet dus gaandeweg blijken. Overigens, de heer Dijkstra zei dat dit enkel wegengeld betreft, maar er zit wel degelijk een gedeeld belang in van openbaar vervoer en weg. De heer Dijkstra zei dat er meer slachtoffers onder fietsers vallen. Dat is inderdaad helaas duidelijk geworden uit de laatste berichten over de ongevallenregistratie. Zijn de fietspaden wel veilig genoeg? Ook anderen hebben hier vragen over gesteld. De term zal nog heel vaak vallen, maar het Strategisch Plan Verkeersveiligheid waar we mee bezig zijn, stellen we niet alleen als Rijk op. We doen dat samen met een heleboel partners, in ieder geval ook met provincies en gemeenten. Gemeenten staan natuurlijk in de eerste plaats zelf aan de lat voor een goede uitvoering van hun wegen en fietspaden. Binnenkort heb ik ook weer bestuurlijk overleg met hen, in aanloop naar het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Een van de dingen die we daarin met hen bespreken, is een risicoscan van de bestaande infrastructuur. Daar vallen uiteraard ook de fietspaden onder. Voorzitter, dat waren de vragen die ik had liggen van de heer Dijkstra.

De voorzitter:

Meneer Dijkstra, er zijn twee interrupties in deze termijn, voor beide Ministers.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik gebruik er graag eentje, voorzitter. Het gaat om die bergers. Ik begrijp dat er een protocol voor is. Als een vrachtwagen tot stilstand komt op de rijksweg, dan moet die natuurlijk worden beveiligd, maar het principe is wel dat die zo snel mogelijk wordt weggesleept. Mij bereiken geluiden dat die regelmatig wordt beveiligd, maar ook gerepareerd op de vluchtstrook, omdat de eigenaar van de vrachtwagen zegt: ja, anders heb ik dubbele kosten, dan moet ik eerst betalen voor het wegslepen en dan voor de reparatie, en nu zijn de beveiligingskosten voor Rijkswaterstaat. Waar het mij om gaat, als er een protocol is, is dat er zo snel mogelijk doorstroming is en dat we repareren niet langer laten duren dan nodig is, maar het liefst zo snel mogelijk weg en repareren op een veilige plek. In het buitenland zie je dat veel meer. Daar mag je auto niet eens gerepareerd worden langs de vluchtstrook. Daar wordt die altijd afgesleept. Als zo'n protocol er is, doen we dat dan ook? Dat is de vraag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het korte antwoord daarop is: ja. Als het misschien een enkele keer een band verwisselen is, dan wordt er waarschijnlijk gedacht dat dat heel snel kan, maar in alle protocollen is leidend dat de weg zo snel mogelijk weer vrij moet zijn. Kosten voor de eigenaar van een voertuig spelen daar geen rol in.

De voorzitter:

De Minister gaat verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de vragen die de heer Van Aalst van de PVV heeft gesteld. De eerste vraag was: staat de Minister ervoor open om een verbod op appen ook verplicht te laten doen door telecombedrijven; of er technische mogelijkheden zijn die dat mogelijk maken? We werken samen met die telecombedrijven. ICT Nederland en Samsung waren bijvoorbeeld ook bij de lancering, dus we trekken goed met hen op.

De heer Van Aalst vroeg ook: welke provincie krijgt de resterende middelen als er geld overblijft van de 25 miljoen voor de regionale N-wegen? De resterende middelen zullen we naar rato verdelen onder de provincies die aanvullende voorstellen doen, waarvoor in de eerste ronde mogelijk geen plek is. Zoals aangegeven in mijn brief van 23 april is de lengte van het N-wegennet per provincie de verdeelsleutel. We gaan daar in de komende MIRT-ronde ook over spreken met de regio's. Ik hoop dat we de criteria op een dusdanige manier met elkaar vaststellen dat we het geld ook meteen allemaal goed kunnen beleggen.

De heer Van Aalst heeft ook nog een vraag gesteld over verlichting op de snelwegen. Hij sprak over berichten dat het op bepaalde plekken niet goed zou gaan. In het regeerakkoord staat een heel duidelijke opdracht voor ons ministerie: «Waar verlichting op snelwegen bijdraagt aan verkeersveiligheid gaat die 's avonds en 's nachts aan.» We zijn met Rijkswaterstaat bezig om te kijken waar die verlichting kan bijdragen aan een verbeterde verkeersveiligheid. Dat hangt natuurlijk heel erg af van de verkeersdrukke, dus waar nodig gaat die verlichting ook weer aan. Ik kom er binnenkort bij uw Kamer op terug om verslag te doen van hoe wij dat precies invullen. U hebt nog een vraag gesteld over de verplichte event data recorder. Ik ben het met uw Kamer eens dat er veel goede redenen zijn om in elke auto zo'n event data recorder te laten komen, dus ik ben blij te kunnen melden dat in het voorstel voor de General Safety Regulation van de Europese Commissie ook een verplichting van die EDR staat. Wij steunen dat voorstel van harte. De vraag is wel wat die dan precies allemaal gaat registreren. Het Nederlandse standpunt is dus conform de motie-Von Martels, dat het door fabrikanten technisch mogelijk gemaakt moet worden dat de politie de EDR kan uitlezen bij een strafrechtelijk onderzoek, waaronder bij zware verkeersongevallen.

Dat waren de vragen die ik had van de heer Van Aalst, behalve over het blokje vrachtwagenheffing, want dat heb ik even apart. Als hij buiten de vrachtwagenheffing nog andere heeft ...

De heer **Van Aalst** (PVV):

Volgens mij stond er nog één vraag open. Daar ging de Minister deels op in. Het ging even over het samenwerken met de telecombranche. Is zij ook voornemens om die wet- en regelgeving, want dat is eigenlijk de taak van de Minister, zo soepel mogelijk samen te laten lopen met de telecombranche? Die loopt er nogal eens tegenaan dat zij bepaalde dingen niet kan doorontwikkelen omdat de wet- en regelgeving bij ons niet op orde is. Dat was een vraag die nog openstond.

En ik had nog een vervolgvraag. Wat betreft de EDR zijn we blij dat die uitgelezen kan worden als dat nodig is. Onze vraag was om juist niet te gaan lobbyen voor een verplichte inbouw maar gewoon aan de mensen over te laten of zij wel of niet bereid zijn om daar extra voor te betalen en hun privacy in te leveren. Met dat antwoord van de Minister ben ik niet zo heel erg blij; wel over dat het bijdraagt, maar niet om het verplicht in te laten bouwen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan herhaal ik dat we hebben aangesloten bij de motie van de heer Von Martels, die ons er wel toe oproept om het op die manier te doen. Ik ben eigenlijk wel blij dat de Europese Commissie zegt: gelijke monniken, gelijke kappen, we gaan overal die EDR verplichten.

Dan over uw eerste vraag, over de samenwerking met de ICT/telecombranche. Deze zit ook bij ons in de ploeg die meewerkt aan de MONO-campagne. Als zij ergens belemmerende regelgeving tegenkomen, dan ga ik ervan uit dat zij daarover bij ons aan de bel trekken, maar daar heb ik nog niks van vernomen.

De **voorzitter**:

Daar is wel een vraag over van de heer Von Martels.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik ben natuurlijk uitermate verheugd dat de Nederlandse regering dit gaat overnemen. Is er ook iets te zeggen over het tijdpad? Wanneer kunnen we de uitvoering ervan tegemoet zien? Daar ben ik heel benieuwd naar.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het is een voorstel van de Europese Commissie. Het mandaat van deze ronde Europese Commissie en Europees parlement loopt bijna ten einde, dus ik durf eerlijk gezegd niet te zeggen of ze daar in de komende maanden nog aan toe zullen komen. En dan gebiedt de eerlijkheid te zeggen dat het waarschijnlijk toch wel even zal duren voordat een nieuw Europees parlement en een nieuwe Europese Commissie straks weer helemaal geïnstalleerd zijn, maar aan ons zal het niet liggen. Zodra het opgepakt wordt, zullen wij daar voortvarend mee aan de slag gaan.

De **voorzitter**:

De Minister vervolgt haar betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Voorzitter, dan kom ik aan het blokje over de vrachtwagenheffing. Zoals ik al in de brief heb aangegeven, zijn we diverse onderzoeken aan het uitvoeren om het beleidskader voor de vrachtwagenheffing ingevuld te krijgen. Een paar van die onderzoeken heeft u ook ontvangen: het vergelijkend internationaal onderzoek, de architectuurblauwdruk, onderzoek naar de on-boardunits, het onderzoek naar het maximumtarief en de eisen aan de inning en registratie. Op basis hiervan en op basis van de input van de mensen uit de sector hebben we deze zomer ook conceptbeleidsuitgangspunten geformuleerd. Daarover ben ik nu in gesprek met de transportsector, maar ook met de regionale overheden, Stichting Natuur en Milieu en alle stakeholders die hierbij van belang zijn. Dit moet dan leiden tot een integraal beleidskader dat ik voor het eind van dit jaar nog aan de Kamer wil aanbieden.

De heer Van Aalst vroeg nog wie de kosten gaan dragen van de heffing. In dat beleidskader zal ik nader ingaan op het tarief, het specifieke wegennet, de voertuigen die eronder vallen en de kosten en opbrengsten. Daar kan ik nu nog niet op vooruitlopen, want we zijn nog met mensen in gesprek. Mevrouw Kröger heeft hierover ook vragen gesteld. Zij had zorgen over verdringing naar het onderliggend wegennet. Nou, dat begrijp ik heel goed, want je ziet dat dit bij de zuiderburen en de oosterburen ook dat effect heeft gehad. Het is onze insteek om dat te voorkomen. Daarom wil ik graag met regionale overheden in overleg, zodat zij ook meteen kunnen meedenken over waar zij risico's zien voor verplaatsing naar dat onderliggend wegennet en hoe we daarmee omgaan. Daarover ben ik ook met hen in gesprek en dat gesprek loopt nog. Het is een reële zorg waar wij ons rekenschap van geven.

Dan heeft mevrouw Kröger ook nog gevraagd of het reëel is om op alle wegen de heffing te doen en de wegbeheerders mee te laten delen in de opbrengsten. In het regeerakkoord is duidelijk opgenomen dat de opbrengsten uit de heffing bestemd zijn voor verduurzaming en innovatie van de transportsector, dus daar horen niet de wegbeheerders bij; noch de rijkswegbeheerder, noch de regionale wegbeheerders.

De heer Van Aalst vroeg hoe de Minister kan voorkomen dat vrachtwagens worden ingeruild voor bestelwagens. De verwachting is nu dat de vrachtwagenheffing niet zal leiden tot meer vervoer per bestelwagen. Voor het gebruik van heel veel bestelwagens om eenzelfde lading te vervoeren heb je veel meer chauffeurs nodig. Dat leidt weer tot kostenverhoging. Dat is de verwachting die we nu hebben en we doen op dit

moment ook effectstudies. Als die afgerond zijn, zal hopelijk een meer gedetailleerd antwoord hierop mogelijk zijn. Wat zijn de effecten van de vrachtwagenheffing op het vestigingsklimaat? Ik verwijs naar hetzelfde effectonderzoek. Wat zou het kunnen betekenen voor onze concurrentiepositie? Dat onderzoek verwacht ik ook voor het eind van het jaar, om het dan samen met het beleidsonderzoek naar de Kamer te kunnen sturen. Maar we moeten er natuurlijk wel rekening mee houden dat er in de ons omringende landen ook al vrachtwagenheffingen zijn.

Hoe ziet de Minister de terugsluis voor zich, vraagt de heer Sienot. Zoals in het regeerakkoord staat, gaat het dus terug naar de sector, voor een deel in een verlaging van de motorrijtuigenbelasting en voor een deel komt het beschikbaar voor innovatie en verduurzaming. Het is een beetje een repeterend verhaal, moet ik zeggen, maar we zijn nog met de sector in overleg over de beste manier om die middelen weer te kunnen bestemmen voor innovatie en verduurzaming. Je wilt natuurlijk ook dat die middelen bij iedereen terechtkomen en niet alleen bij de grote bedrijven. Ook de eenpitters zouden eraan mee moeten kunnen doen. We zijn met de sector in overleg over hoe dat het beste vormgegeven zou kunnen worden.

Ook een vraag van de heer Van Aalst: is deze vrachtwagenheffing niet discriminerend? Lopen we niet de kans om voor de rechter te komen? De inkomsten uit de heffing worden inderdaad teruggesluisd naar de sector, maar ze gaan niet een-op-een naar degene die betaalt. Een stukje zit in de verlaging van de motorrijtuigenbelasting, maar er gaat ook breed geld naar innovatie en verduurzaming. We zullen dus moeten voldoen aan de Europese randvoorwaarden op het gebied van staatssteun et cetera. Daar hebt u gelijk in, maar we zullen er ook voor zorgen dat we daaraan voldoen. U weet dat in Duitsland bij de PKW-Maut nog sprake zou zijn van discriminatie, maar in België bijvoorbeeld zijn bij de introductie de bestaande verkeersbelastingen voor de vrachtsector ook afgeschaft en daar is geen sprake van een-op-eencompensatie. Dat heeft niet tot problemen geleid. Dus als wij ons op het Belgische voorbeeld richten, dan zou dat ook goed moeten komen. Dat waren de vragen over de vrachtwagenheffing.

De voorzitter:

Daarover is er een vraag van de heer Sienot.

De heer Sienot (D66):

Ik had nog een vraag gesteld, namelijk hoe we zorgen dat vervoersbedrijven die meer belasting betalen ook meer kunnen besteden aan verduurzaming, maar ik begrijp dat dat waarschijnlijk in dat kader zit dat we nog gaan krijgen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, dat hebt u goed bedacht. Ik weet dat de heer Sienot niet kan wachten totdat ik het helemaal gedetailleerd uitgewerkt heb. Wij zijn hard aan de slag en we maken vorderingen, maar zover ben ik nog niet, helaas.

De voorzitter:

De Minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan blijf ik wel bij de heer Sienot, want ik ben toe aan het mapje met zijn vragen. De heer Sienot heeft gevraagd naar overleg met gemeenten over de plek op de weg voor de speedpedelec. Ik heb inmiddels CROW opdracht gegeven om alle wegbeheerders uit te nodigen om te praten over een inventarisatie van de voor- en nadelen van alternatieve scenario's voor de plek op de weg van de speedpedelec. Die opdracht voert CROW nu uit met de wegbeheerders die ook dit jaar hebben aangegeven

hierover mee te willen praten. Het is onze bedoeling om dat nog dit jaar af te ronden. Ik heb daarnaast ook nog advies gevraagd aan externe stakeholders zoals de BOVAG, de RAI Vereniging en de Fietzersbond. Dat wachten we nu even af. Ik hoop dat we nog in dit jaar van iedereen die adviezen krijgen.

Wat doe ik aan het opvoeren van elektrische fietsen? Helaas kunnen we de verkoop van opvoersetjes niet verbieden. Daar is een uitspraak over geweest van het Europees Hof. We keuren het opvoeren wel af. Het is onveilig om zo hard te gaan, gevaarlijk voor jezelf en voor je omgeving, dus gewoon niet doen. Als je harder wilt rijden, moet je gewoon harder trappen. Bij een elektrische fiets kan dat ook nog steeds. Ik heb het ook nog nagevraagd bij Veilig Verkeer Nederland en bij de politie. Misschien kan collega Grapperhuis daar zo meteen ook nog iets over zeggen. Zij geven aan dat ze niet het signaal hebben dat dat opvoeren massaal gebeurt, maar we zijn natuurlijk wel voornemens om de vinger aan de pols te houden.

De heer Sienot vraagt ook nog of fietsveiligheid een prominente plek krijgt in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Daar kan ik gewoon heel simpel het antwoord op geven: ja, vanzelfsprekend gaan we dat doen, want fietsers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers en vooral onder fietsers zien we dus het aantal slachtoffers oplopen. Dus we zetten dit – samen met de Fietzersbond enzovoort, die allemaal ook meewerken aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid – zeker op een prominente plek in het verkeersveiligheidsplan.

Kan de Minister bij de NOVI de fiets op één zetten? We hebben het net – het is ook nog even gememoreerd – in het vorige debat gehad over de voetganger en de NOVI en of die daar een plek in krijgt. Ik denk dat dit uiteraard ook voor de fiets het geval is, maar om nou de fiets specifiek op één te zetten in de NOVI vind ik wat ver gaan. Als we maar zorgen dat ook de fietser gewoon goed meegenomen wordt in alle afwegingen, net zoals we dat de vorige keer met elkaar hebben vastgesteld voor de voetganger. Vooral in gemeentelijke omgevingsplannen is het natuurlijk belangrijk om daar aandacht aan te besteden.

Moet een elektrische fiets verplicht verzekerd zijn, was nog een vraag van de heer Sienot. Er geldt in Nederland geen verzekeringsplicht voor elektrische fietsen. Mocht de bestuurder van een elektrische fiets een ongeval veroorzaken, dan wordt de schade aan derden die daarvan het gevolg is, doorgaans gedekt door de aansprakelijkheidsverzekering van de bestuurder. Heeft de bestuurder geen aansprakelijkheidsverzekering, dan kan een verkeersslachtoffer terecht bij het Waarborgfonds Motorverkeer. Dus verkeersslachtoffers worden zo beschermd; er is geen verzekeringsplicht voor elektrische fietsen. Dat waren de vragen van de heer Sienot, voor zover ik kan overzien.

De heer **Sienot** (D66):

Nog even over de speedpedelec. Ik vroeg ook aan de Minister of het een optie is om het concept «speedpedelec te gast op het fietspad» mee te nemen in dat onderzoek en in de gesprekken met die partijen. Omdat het een soort mengvorm is. We doen dat ook met auto's op sommige fietspaden. Zo zou je ook kunnen zeggen: een fiets kan misschien overal 45 rijden, maar hij kan verkeerstechnisch lang niet overal 45 rijden. Dan hebben we daar een oplossing voor, namelijk dat je je gedrag aanpast.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Bij mijn weten heeft de heer Sienot dat bij het vorige overleg ook zo toegelicht en ik ben er ook van uitgegaan dat dit meegenomen wordt in de onderzoeksopdracht die we met CROW en met andere partners uitwerken. Ik ga dat nog even na, maar volgens mij zit het er al in.

De voorzitter:

Dan gaat de Minister verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik op de vragen van mevrouw Kröger, misschien niet helemaal op volgorde van haar betoog, maar dat komt doordat we de vragen een beetje door elkaar husselen. Een vraag over de apk van banden. Waarom worden banden van personenauto's niet gecontroleerd op alle aspecten die de Europese richtlijn voorschrijft? Volgens de apk-richtlijn, die per mei 2018 is ingegaan, mag Nederland voertuigen afkeuren als de banden niet voldoen aan aspecten zoals het E-keurmerk maximale belasting en het snelheidssymbool. Daar hoeft echter niet op te worden gecontroleerd. In Nederland is ook niet vereist dat een voertuigband gedurende de levensduur moet blijven voldoen aan dit type goedkeuringseis. Een band mag een beetje slijten, dus de apk-eisen zijn iets minder streng dan de toelatingseisen.

Veel andere lidstaten controleren ook niet op deze of andere aspecten. België en Duitsland doen dat wel, omdat hun nationale eisen dichter bij de typegoedkeuringseisen liggen. Er is in het verleden in Nederland een afweging gemaakt dat, als een auto ook nog op deze drie punten zou worden gecontroleerd, de apk langer duurt en daardoor duurder wordt, wat leidt tot een onnodige lastenverzwaring voor de burger, met een – volgens ons eigen instituut TNO – «zeer klein effect op de verkeersveiligheid». Daarom heeft Nederland er niet voor gekozen om banden ook op die aanvullende punten te controleren.

Dan heeft mevrouw Kröger gevraagd naar de nulmeting met betrekking tot MONO en of er over een jaar een evaluatie komt. We hebben nulmetingen gedaan, kan ik haar geruststellen, en er komen ook jaarlijkse effectmetingen om de resultaten van de campagne te meten. Daarbij gaat het dan om de attitude, de risicoperceptie en zelfgerapporteerd gedrag. Daarnaast doen we ook straatmetingen om een vinger aan de pols te houden van wat er daadwerkelijk op straat gebeurt. Het is natuurlijk altijd lastig om trends in de samenleving toe te wijzen aan individuele maatregelen. Wat komt er nou door de MONO-campagne en wat komt er door allerlei andere factoren? Dat proberen we zo zuiver mogelijk te doen. Mevrouw Kröger vroeg of ik nog eens kan bevestigen wat ik tijdens het AO MIRT al heb gezegd over de waardevolle bomen. Waarom zouden we waardevolle bomenlanen kappen, het gevaar ligt toch bij de automobilist? Ik kan niet genoeg onderstrepen dat het absoluut niet de bedoeling is om waardevolle bomenrijen te gaan kappen. Voor elke situatie kan de provincie als wegbeheerder, en wijzelf als Rijk natuurlijk ook, de meest gepaste oplossing afwegen in overleg met de betrokkenen. Provincies hebben ook hun eigen afwegingskader, waarbij aspecten als verkeerskunde, veiligheid, landschap, ecologie, natuurwaarde en natuurlijk ook cultuurwaarde van bomen worden meegenomen in de keuze. In de praktijk gaat het meestal om geleiderails die worden aangebracht. Ik kan dus alleen maar onderstrepen dat het het laatste middel is, zoals de heer Laçin zei, en zo willen wij ermee omgaan. Dat zal ik in het gesprek met provincies en gemeenten nog een keer toelichten.

De voorzitter:

Daarover is er een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ben heel blij om te horen dat dit echt het laatste middel is, zeker gezien de petitie die bijna 50.000 keer is ondertekend. Mensen maken zich er heel veel zorgen over. Als de Minister zegt dat dit het laatste middel is, betekent dat dan ook dat snelheidsverlaging eerder als middel wordt ingezet op N-wegen dan het overgaan tot het kappen van bomen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat kun je lastig zo precies zeggen. Het gaat er bij die bomen om dat je het hele toetsingskader afloopt. Als je alle andere mogelijkheden hebt afgewogen en ze geen optie zijn, kan het in het uiterste geval zo zijn dat je wat met een boom moet doen. Soms kun je een boom verplaatsen. Dat is ook hier en daar gebeurd. Dan schuif je een boom gewoon een aantal meters op. Dat is precies zoals we ermee willen omgaan.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Maar in dat toetsingskader is dus ook snelheidsverlaging onderdeel van de mogelijkheden om in te grijpen, zodat je dat eerder overweegt dan dat je overgaat tot het kappen van bomen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is een integraal afwegingskader. Je gaat de mogelijkheden niet een voor een langs. Maar uiteraard is snelheid ook van invloed. In een gemeente moet je heel goed afwegen waar je nog 50 km/u-doorstrotingswegen wilt hebben en waar je 30 km/u-zones inricht. Dat zijn echt lokale afwegingen en daar wil ik niet in treden. Maar daar hebben ze zelf ook goede afwegingen voor.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

U loopt hier wel een beetje in een fuik. Natuurlijk wil de VVD geen prachtige bomenlanen gaan kappen. Maar dat wilde de Minister überhaupt niet. Je zit hier wel een beetje met de beeldvorming. Ik vind dat wij de discussie niet moeten verengen. Een boom die op een verkeerde plek staat, moet gewoon weg. Als mensen al vele malen tegen een boom zijn aangereden, wat we hadden kunnen voorkomen, moet je maatregelen nemen. Het kan zijn dat je hem weghaalt, verplaatst of een nieuwe plant. In ieder geval moet je qua bescherming op sommige plekken echt naar maatwerk kunnen kijken. Ik vind het erg gevaarlijk dat de Minister hier zo meegaat in het GroenLinksframe dat iedere boom heilig is en moet blijven staan. Er rijden heel wat mensen tegen bomen aan. Dat is natuurlijk niet altijd de schuld van de boom. Op het moment dat de veiligheid in het geding is, moet je wel kijken hoe je beveiliging kunt krijgen, ook tegen sloten. Ik woon zelf aan de Linge. Ik heb regelmatig auto's in de Linge zien rijden, door gladheid of wat dan ook. Een klein vangrailtje zou dan enorm geholpen hebben. Dat geldt ook voor bomen. Laten we daar niet te bijzonder over doen. Dat is even wat ik wil meegeven, zonder dat ik nou meteen de grote houthakker ben. We moeten wel even normaal blijven nadenken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat was ook zeker niet mijn bedoeling. Ik ga niet iedere individuele boom heilig verklaren. De Heilige Eik staat in Oirschot, voor degenen die het kennen. Ik heb het niet over de troetelek bij de A58. Er is ook nog een Heilige Eik en die staat in Oirschot. Als je nog eens een mooie fietstocht wilt maken: je komt er alleen op de fiets. Maar goed, natuurlijk gaan we niet doorslaan. Het gaat om verkeersveiligheid en we gaan geen mensenlevens in gevaar brengen als een boom uitdrukkelijk een sta-in-de-weg is. Ik heb mevrouw Kröger en anderen zo verstaan dat je wel drie keer moet nadenken voordat je dit gaat doen en dat je het niet doet als andere maatregelen zoals een geleiderail mogelijk zijn en je het op een andere manier kunt oplossen. Niet meer en niet minder.

Mevrouw Kröger heeft ook nog een vraag gesteld over schoolgaande kinderen. Zij wil graag het hele jaar aandacht voor veiligheid rondom scholen en niet alleen bij de start van het schooljaar. Zij vraagt of ik met de VNG zou willen bespreken hoe wij daar meer op kunnen inspelen. Zou het onderdeel kunnen zijn van het verkeersveiligheidsplan? In beide gevallen kan ik zeggen dat het zeker een aandachtspunt is: zowel in het

Strategisch Plan Verkeersveiligheid, maar ook in het overleg met de VNG. Die zijn er ook nauw bij betrokken. Gemeenten doen al veel, samen met scholen, in het kijken naar de routes naar scholen. Hoe kun je die nu zo veilig mogelijk maken? Ook Veilig Verkeer Nederland is daar actief mee bezig. Verder zijn er buurtbewoners bij betrokken. Verder noem ik de ANWB en TLN. Alle partijen die aan de verkeersveiligheidscoalitie hebben meegedaan denken ook mee over dit onderwerp. Ik kan u in ieder geval toezeggen dat het zeker in het verkeersveiligheidsplan wordt meegenomen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wederom ben ik heel blij om dit te horen, maar mijn vraag was toch wel iets specifiek. Verkeersveiligheid rond scholen is inderdaad een heel belangrijk thema. Ik denk alleen dat wij er echt naar moeten streven dat de norm voor kleine kinderen is dat zij fietsend of lopend naar school gaan. Dat moeten de overheid en de VNG uitstralen namens al die partijen en maatschappelijke organisaties. Misschien is daar een campagne voor nodig of andere dingen. Als het echt niet anders kan, dan breng je de kinderen met de auto. Ik vroeg de Minister vooral naar dat aspect.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat aspect kan ik onderschrijven. Het is gezonder om je op de fiets of te voet te verplaatsen dan met de auto, maar voordat ik weer het verwijt krijg dat ik in een GroenLinksframe stap: alles in redelijkheid. Als je ergens op het platteland woont en je kinderen heel ver weg moeten en ze nog klein zijn, moet je ze misschien wel met de auto brengen. Als ze wat ouder zijn: mijn eigen kinderen moesten ook altijd twaalf kilometer heen en twaalf kilometer terug fietsen. Dat was ook nog hartstikke goed, want ze kwamen 's morgens in ieder geval fris op school aan en tegen de tijd dat ze thuiskwamen was de hele school al lekker uit hun hoofd en waren ze ook weer ontspannen. Het heeft allemaal heel veel voordelen, maar het kan niet altijd. Als ouders echt snel door moeten naar hun werk, kan het ook niet altijd. Dus laten wij voor alle vervoersvormen ervoor zorgen dat wij met elkaar in goed overleg de meest veilige oplossing kiezen.

Mevrouw Kröger vroeg ook nog naar de Vision Zero. Wij zijn groot voorstander van die Vision Zero-benadering: vooral de proactieve aanpak en het in kaart brengen van risico's. Dat is de lijn die we naar alle waarschijnlijkheid in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid ook echt gaan vormgeven. Ik heb het idee dat andere partners ook positief zijn over de risicogerichte aanpak. Dat nemen we zeker ook mee van Zweden. Dan de combinatie snelheid/massa. Dat zit ook een beetje in de discussie die we net met de heer Sienot hadden over de vraag waar je nu zo'n speedpedelec moet plaatsen. Ik denk dat die daar ook een belangrijke rol in verdient.

Dat waren de vragen die ik had van mevrouw Kröger.

Dan ga ik door met de vragen van mevrouw Van Brenk. Zij gaf het al aan: het rapport over de scootmobielen, met appreciatie, zal ik graag voor het eind van het jaar nog naar de Kamer sturen, mits ik inderdaad op tijd het onderzoek van SWOV krijg.

Mevrouw Van Brenk heeft ook gevraagd naar de stand van zaken met betrekking tot Charter for Walking. Daar wil ik bij gemeenten aandacht voor vragen. Dat heb ik ook in de brief aangegeven. Ik zal dat nogmaals doen als ik het volgende overleg heb met bestuurders en wethouders over het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Dan kunnen we bekijken hoe we dat daarin kunnen inpassen.

mevrouw Van Brenk heeft ook nog gesproken over het rapport seniorvriendelijk wegontwerp van TRIDÉE. Specifiek is het voor senioren inderdaad belangrijk dat het wegontwerp herkenbaar en voorspelbaar is. Het zijn ook kwalificaties die nadrukkelijk verwijzen naar de uitgangspunten van Duurzaam Veilig en de daarop voortbouwende ontwerpricht-

lijnen. Ik zal wegbeheerders daarop blijven aanspreken. Als nieuwe inzichten uit dit rapport daaraan iets kunnen toevoegen, zullen wij niet nalaten om dat mee te nemen.

Is de Minister bereid om een stimulerende rol te spelen in Doortrappen? We gaan ook andere overheden betrekken bij de uitrol van Doortrappen. Ik wil het inderdaad graag uitrollen. Inmiddels zijn we ook aan de slag met vijf provincies, te weten Utrecht, Friesland, Gelderland, Zuid-Holland en Overijssel. Als u allemaal de provincies aanspreekt die nog niet meedoen, dan helpt dat ook mij weer. Ook de vervoerregio Amsterdam, een aantal gemeenten, Veilig Verkeer Nederland en de Fietzersbond doen mee aan Doortrappen. Dat wordt dus ook steeds breder gedragen.

De voorzitter:

Er is een vraag van mevrouw Van Brenk van 50PLUS.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ik vroeg me af of de Minister nog iets kan zeggen over het onderdeel registratie van voetgangersongevallen. Daar had ik ook om gevraagd. O, sorry, dat komt nog!

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb nog drie blaadjes van mevrouw Van Brenk liggen. Zien we acties en maatregelen gericht op ouderen terug in het strategisch verkeersveiligheidsplan, even los van de Charter for Walking? Ja, daarin gaan we zeker expliciet aandacht besteden aan oudere verkeersdeelnemers en andere kwetsbare verkeersdeelnemers. Doortrappen is daar een voorbeeld van, maar we doen dat breder.

Het kabinet geeft in het BNC-fiche aan dat uitbreiding van de toepassing van de richtlijn over de verkeersveiligheid weginfrastructuur op het onderliggend wegennet niet proportioneel zou zijn. De richtlijn geeft uitgebreide procedures voor alle fases van besluitvorming, ontwerp en beheer van wegen. Voor grote wegen met veel verkeer zijn dat heel uitgebreide procedures met veel onderzoeken en voor wegen met minder verkeer gaat het minder ver. Maar onze hoofdboodschap over proportionaliteit is dat Nederland daar heel goede afwegingskaders voor heeft. Moeten wij nou vanuit Europa alle wegbeheerders precies, en detail, gaan voorschrijven hoe ieder wegontwerp eruit moet zien? Wij denken dat we dat met onze richtlijnen op dit moment ook prima zelf kunnen. Dat is eigenlijk het proportionele aspect daarvan.

Dan kom ik bij de vraag waarom de eenzijdige ongevallen van voetgangers niet geregistreerd worden. Enkelvoudige ongevallen van voetgangers vallen niet onder de internationale definitie van verkeersongevallen omdat er bij verkeersongevallen volgens die definitie minstens één rijdend voertuig moet zijn betrokken. Daarom zitten ze er niet in. Dat is dus een definitiekwestie. Ik zie natuurlijk wel het belang van voetgangersveiligheid in. Uit cijfers van VeiligheidNL blijkt dat de oorzaak van 56% van de ongevallen aan de toestand van de stoep ligt, zoals een losliggende of opstaande stoeptegel. In 32% van de gevallen ligt de oorzaak bij het weer; gladheid is de meest bekende oorzaak. Andere gegevens hebben we dus niet bij de hand.

Dat waren de vragen van mevrouw Van Brenk.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ik had nog één specifieke vraag toegevoegd aan dat seniorvriendelijk wegontwerp. Zou het niet verstandig zijn als we proberen te streven naar wat meer uniformiteit, zodat je bijvoorbeeld altijd voorrang hebt op een rotonde. Hoe meer het overal hetzelfde is, hoe makkelijker het herkenbaar en aangeleerd is. Ook doe ik nog één poging als het gaat om de registratie van eenzijdige voetgangersongevallen, omdat het over best wel behoorlijke aantallen gaat. Als niemand dat op het netvlies heeft, behalve

VeiligheidNL, dan lijkt het alsof we er niets mee doen. We zouden dat toch moeten willen voorkomen? Kan de Minister daar in het strategisch veiligheidsplan of in het bestuurlijk overleg toch nog wat op proberen te duwen? Als ik hoor dat het met name over stoeptegels gaat, dan is dat toch echt ook een gemeentelijke aangelegenheid.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wat de eerste vraag betreft: ik heb in ieder geval geprobeerd om aan te geven dat het bij het wegontwerp juist gaat om eenduidigheid en herkenbaarheid. Dat is dus wel degelijk een aandachtspunt. De eenzijdige ongevallen vallen dus niet onder de definitie van een verkeersongeval. Die kan ik ook niet ergens vandaan toveren. Het is natuurlijk ook heel lastig om die te registreren, als mensen daar niet mee naar de politie gaan of wat dan ook. Als iemand als gevolg van gladheid uitglijdt op de stoep, dan wordt dat vaak aan helemaal niemand gemeld. Dat is dus lastig voor mij om te registreren. Wel wil ik u toezeggen om in het overleg in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid nog eens bij gemeenten na te vragen of zij daar meer van bijhouden. Krijgen zij daar klachten binnen over losliggende stoeptegels die tot ongevallen leiden? Ik zal dat nog eens navragen bij provincies en gemeenten in een uiterste poging om daar meer duidelijkheid over te krijgen.

De heer Von Martels vroeg of er geen waarschuwingssystemen zijn voor de dode hoek. Ik ben het helemaal met uw Kamer eens dat we natuurlijk alles moeten doen om die dodehoekongevallen te voorkomen. Onlangs heb ik weer mooie voorbeelden gezien van wat heel veel transportbedrijven doen: zij gaan langs scholen en laten aan kinderen zien wat het betekent om achter het stuur van een vrachtwagen te zitten. Dan kunnen ze zelf zien hoeveel kinderen er op allerlei plekken om de vrachtwagen heen kunnen staan zonder dat je ze vanachter het stuur ziet. Bij de dode hoek moeten we ook niet denken dat het maar een heel klein stukje is. Ik denk dat heel veel transportbedrijven heel veel goed werk doen om die bewustwording te vergroten. Het is ook een onderdeel van de Europese voorstellen voor general safety, om strengere eisen te stellen aan het zichtveld van vrachtwagenchauffeurs. Ik denk dat er met de nieuwe cameramogelijkheden steeds meer mogelijk zal zijn in de toekomst. In UNECE-verband, dus het orgaan dat de technische specificaties voor voertuigen opstelt, wordt ook gewerkt aan een waarschuwingssysteem dat later misschien breder ingevoerd dan wel verplicht kan worden. Kortom, de dode hoek heeft echt onze aandacht, en die van de Europese voertuigregulering.

De heer Von Martels (CDA):

Ik hoor dat de Minister zegt dat het haar aandacht heeft en dat verplichtstelling tot de mogelijkheden zou behoren. Iets concreter graag. Wordt het nou verplicht gesteld of niet?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat moet een Europees traject zijn; wij gaan het niet verplicht stellen. Het is nu opgenomen in Europese voorstellen. In het kader van al die voorstellen gaan wij mee. U heeft ook nog gevraagd of er weer een dodehoekcampagne komt. Dat hebben we in het verleden vaker gedaan, zelfs met Hans Klok en, gericht op kinderen, met Paul van Loon. Dat campagnemateriaal is nog steeds bruikbaar. Dat wordt ook nog ingezet op basisscholen. Dus nogmaals, daar blijft aandacht voor.

Dan de apk voor landbouwvoertuigen. Het CDA zegt geen infractie te willen en vraagt of de veiligheid beter kan worden als ze niet meer door de kern mogen. Zoals ik in de brief schreef, ben ik in overleg met de branche over de registratie, over de kentekening, over de snelheden. Ik wil graag eerst het overleg met de branche, IPO en VNG afronden en daar niet op vooruitlopen.

Dan de militaire eisen. Wordt dat een vaste factor in de ontwerpeisen? Het onderzoek naar militair gebruik van de infrastructuur heeft ook aandacht voor die ontwerpeisen. Of dat een onderdeel zal worden van de algemene ontwerpeisen, hangt nog af van de uitkomst van het onderzoek. Die uitkomsten verwachten wij in het voorjaar van 2019. Ik kan me ook zomaar voorstellen dat niet iedere weg een militaire doorvoerroute is, dus het hangt er heel erg van af hoe breed het zal gaan en wat voor kosten ermee gemoeid zijn. Ik stel dus voor om het daar in het voorjaar, als we er iets meer zicht op hebben, nader over te hebben.
Dan kom ik bij de heer Laçin.

De voorzitter:

Er is nog een vraag van de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

De Minister kwam in haar reactie op de vragen van mevrouw Kröger met een opmerking over de banden. Daarvan zei u: ondanks dat het een Europese richtlijn is, gaan we dat niet doen. In hoeverre loopt Nederland nu het risico een beetje burgerlijk ongehoorzaam te zijn door deze Europese richtlijn niet op te volgen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is een optie in de Europese regelgeving. Zij geven een lijst met criteria van zaken die moeten en een lijst met criteria die ze aanbevelen maar waarbij je wel de ruimte hebt om het anders te doen. Wij zijn ook niet het enige land dat een andere keuze heeft gemaakt. We hebben dus de beleidsvrijheid om het zo te doen. Er volgt geen boete of iets dergelijks uit Brussel.

De heer Von Martels (CDA):

Nog even een tweede vraag. U zegt dus eigenlijk: de veiligheidswinst die we hiermee kunnen boeken weegt niet op tegen de kosten; die zijn eigenlijk te hoog om niet te zeggen dat we dit niet gaan doorvoeren?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee. In het verleden heeft TNO gezegd dat de veiligheidswinst niet opweegt tegen de extra lasten voor de burgers, tegen de extra tijd die dat kost bij apk-keuringen.

Dan kom ik bij de heer Laçin. Hij vroeg – nu hebben we het weer even over de MONO-campagne et cetera – of de automodus verplicht kan worden. Verplichten is niet mogelijk, omdat de systemen die er nu zijn nog niet kunnen onderscheiden of je een rijder of een rijder bent. Het moet dus op basis van vrijwilligheid zijn, want als je in de trein rijdt, ga je ook met een hoge snelheid, en dan wil je wel gewoon kunnen appen enzovoorts. De systemen kunnen dat nu dus nog niet onderscheiden. Dan zijn er een heleboel vragen gesteld die gerelateerd zijn aan het CBR. Kan het CBR het regime voor mensen met een aandoening niet versoepelen? Uiteraard staat centraal dat rijbewijsbezitters een eigen verantwoordelijkheid hebben om te blijven voldoen aan de eisen met betrekking tot vaardigheden en medische geschiktheid die nodig zijn voor deelname aan het verkeer. Ik wil ook geen strengere eisen stellen dan nodig is voor de verkeersveiligheid. Ik heb dus oog voor de verkeersveiligheid, maar ik wil rijbewijsbezitters ook niet belasten met onnodige administratieve lasten en kosten voor medische onderzoeken. We blijven toch proberen om daarin de gulden middenweg te vinden tussen andere verkeersdeelnemers niet in gevaar brengen en tegelijkertijd mensen niet onnodig beperken. Daarom vragen we daarover ook steeds advies aan de medische deskundigen.

Over de arts zonder BIG-registratie hebt u nog gevraagd hoe dat nou kon gebeuren. Volgens de beleidsregel hoort een arts het aan het CBR te

melden als hij geen registratie meer heeft. Dat is helaas niet gebeurd. Het BIG-register publiceert geen gegevens van artsen die niet meer ingeschreven staan. Het CBR verwijst klanten in veel gevallen gericht door voor onderzoek of keuring. Deze arts had dus moeten melden dat hij niet meer BIG-geregistreerd was. Hoe voorkom je dat nou in de toekomst? Ten eerste was deze zaak voor het CBR aanleiding om het specialistenbestand volledig te checken. Dat onderzoek is afgerond. Het CBR heeft gelukkig geen andere specialisten aangetroffen die voor hen keuren en niet meer BIG-geregistreerd zijn. Verder worden artsen die werkzaam zijn in Nederland vanaf 2019 verplicht om hun BIG-nummer te vermelden. Daardoor wordt het voor patiënten en voor het CBR makkelijker om te controleren of een zorgverlener ook daadwerkelijk staat ingeschreven. Op welke wijze en hoe vaak voert het CBR dan een controle uit? Het CBR voert met regelmaat steekproefsgewijs controles uit op die BIG-registratie, maar helaas is deze specialist daar niet uit naar voren gekomen. Het hele bestand is nu dus doorgelicht.

De heer Laçin heeft nog gevraagd naar de resultaten van het onderzoek van VeiligheidNL over de voetgangers. Ik zal VeiligheidNL vragen of ze de resultaten van het voetgangersonderzoek willen delen met de Kamer. Welke maatregelen gaat de Minister nemen om de wachtlijsten bij het CBR terug te dringen? Het CBR neemt de volgende maatregelen. Ten eerste is er het aantrekken van extra medewerkers en het opleiden van voldoende examinatoren. Ze gaan ook proberen het aantal verlofdagen terug te dringen. Ja, ik breng over wat ze allemaal proberen. Ze proberen er dus voor te zorgen dat mensen minder verlof opnemen. Ze vragen mensen ook om vrijwillig over te werken. Maar vooral het aantrekken en opleiden van examinatoren moet uitkomst bieden. Ze proberen al het mogelijke in het werk te stellen om het op te lossen. Dan kom ik bij de vragen van de heer Stoffer.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ga het kopje CBR even als geheel proberen te nemen. Allereerst de generieke groep met medische aandoeningen. Ik hoor van de Minister dat we eigenlijk hetzelfde willen. We willen de veiligheid bewaken, maar geen onnodige bureaucratie en administratie creëren. Maar ik hoor eigenlijk geen enkele maatregel om de mensen die nu continu in die molen terecht komen te ontzien. Hoor ik goed dat de Minister zegt dat die mensen zelf aan de bel moeten trekken bij het CBR? Welke weg moeten zij bewandelen om uit die molen te komen? Dat is mijn concrete vraag. Ik heb daar eigenlijk geen echt antwoord op gehoord.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Kijk, mensen zullen allereerst natuurlijk altijd zelf aan de bel moeten trekken als ze een probleem ervaren. Maar dan is uw vervolgvraag natuurlijk: ja, maar dan moet daar ook wel iets mee gedaan worden. Daar begint het altijd wel, want anders kan het CBR ook niet weten dat er een probleem is. Als iets vaker terugkomt, ga ik ervan uit dat het CBR ook daar een oplossing voor probeert te vinden, net zoals ze nu hebben gedaan bij die neparts of bij de wachtlijsten. Als er regelmatig klachten zijn, ga ik ervan uit dat daar ook echt naar gekeken wordt. Ik ben ook wel bereid om daar nog eens een keer het gesprek over aan te gaan met het CBR.

De heer **Laçin** (SP):

De Minister voelt heel goed aan welke kant ik op wil. Die vraag wilde ik stellen. Ik ben dus blij om te horen dat de Minister het gesprek met het CBR aan wil gaan. Ik vraag ook of ze de Kamer kan inlichten over de stappen die het CBR neemt als ze zo'n vraag krijgen. Dan het tweede deel van de vraag. Dat gaat over de wachtlijsten. We hebben vorig jaar al de toezegging van de Minister gekregen dat er 60 extra examinatoren – dat zeg ik uit mijn hoofd – aangenomen zouden

worden. Bij mijn weten is dat gebeurd, maar de wachtlijsten blijven. Blijkbaar is dat dus niet voldoende. Welke extra stappen zou het CBR kunnen nemen? Daarbij wil ik ook meteen de opmerking maken dat het inleveren van verlofdagen door examinatoren wat de SP betreft absoluut geen oplossing is. Ik zou het CBR via de Minister dus toch willen oproepen om het vak van examiner aantrekkelijk te maken, zodat meer mensen die weg willen bewandelen, en niet de arbeidsvoorwaarden van de bestaande examinatoren te gaan verslechteren. Dat zou ik een heel slecht pad vinden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is ook absoluut niet de bedoeling om arbeidsvoorwaarden te gaan verslechteren. Het gaat niet om het inleveren van verlofdagen in de zin dat je ze niet meer terugkrijgt, maar meer in de zin van: neem ze nu even niet op, want we zitten nu in nood; spaar ze even op. Nee, u moet me niet verkeerd begrijpen; dat zouden we natuurlijk nooit willen. Het gaat erom dat mensen, als ze nog niet dringend behoefte hebben aan verlof, misschien zeggen: nou, we helpen jullie nu even door de drukke tijd heen en we nemen wat later verlof op. Je kunt helaas niet ergens een blik examinatoren opentrekken. We spreken later deze week ook nog over de kwaliteit van het onderwijs voor de rijvaardigheid. Daar moeten we ook wel zorgvuldig mee blijven omgaan. Ik ben nog niet zo lang geleden bij het CBR op werkbezoek geweest. Ze doen er echt alles aan om het vak ook aantrekkelijk te maken en om mensen te krijgen. Wie weet luisteren of kijken er nu weer een paar mensen naar dit debat die denken: dat is misschien wel iets voor mij. We kunnen nog steeds mensen gebruiken. Dan kom ik bij het mapje van de heer Stoffer. Hij vraagt aandacht voor meer voorlichting over drugs in het verkeer. Voor mij is TeamAlert daar een hele belangrijke partner bij, omdat zij veelal het beste contact hebben met de jongeren. Het is een belangrijke partij om de kennis over en aandacht voor drugs in het verkeer te vergroten. We moeten ook op dit vlak zien te bewerkstelligen dat de sociale norm, waar we het bij andere onderwerpen ook over hebben gehad, bij jongeren echt wordt: dat doe je gewoon niet; geen drugs in het verkeer. Een voorbeeld van zo'n interventie is het project Witte Waas. Dat is een campagne op festivals om jongeren bewust te maken van de risico's die ze lopen met drugs in het verkeer.

De heer Stoffer heeft nog gezegd: voor een veilige inrichting van de infrastructuur is op gemeentelijke en provinciale wegen eigenlijk wel een miljard nodig. Ik heb natuurlijk ook niet een miljard extra dat ik ergens uit een la kan trekken; dat zou mooi zijn. Onze aanpak is nu eigenlijk om eerst samen met diezelfde gemeenten en provincies het Strategisch Plan Verkeersveiligheid vast te stellen. Daarin gaan we dus ook inzetten op die risicogerichte benadering. We moeten eerst de risico's in beeld krijgen, en daarnaast heeft iedereen zijn eigen budget en verantwoordelijkheid. Ook in gemeenteland komen er binnenkort allemaal algemene beschouwingen en begrotingsbehandelingen aan. Laten we hopen dat gemeenteraadsleden de verkeersveiligheid in hun gemeente goed in het vizier houden en daar ook graag aandacht aan zullen besteden en middelen voor uit zullen trekken.

De heer Stoffer (SGP):

Voor de helderheid: die 1 miljard heb ik overgenomen van de ANWB, dus dat betreft geen persoonlijke inschatting. Het gaat mij eigenlijk om een structurele aanpak. Maar als ik de Minister goed hoor, zegt zij: eerst het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, en dan, met provincies en gemeenten samen, structureel geld daarvoor proberen te krijgen. Ik snap heel goed dat er niet zomaar 1 miljard van de plank komt vallen – de helft daarvan ook niet, wat dat betreft. Maar u wilt er echt structureel geld bijdoen, in

gezamenlijkheid met anderen, om langjarig de verkeersveiligheid te verbeteren.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, eenieder heeft daarin zijn eigen budget en zijn eigen verantwoordelijkheid. Met de gemeenten willen we nu echt de risico's in beeld brengen, zodat we dat geld ook met prioriteit kunnen inzetten op de plekken waar dat het hardste nodig is en het meeste effect heeft.

De heer Stoffter (SGP):

Ik ben blij dat te horen, maar ik heb dan toch één vervolgvraag. Ik ga ervan uit dat de Minister dat straks niet met gesloten beurs gaat doen, maar ook vanuit het Rijk de verantwoordelijkheid zal nemen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben natuurlijk 50 miljoen extra uitgetrokken in het kader van de veiligheid van de N-wegen: de helft vanuit ons en de helft vanuit de regio. En voor de rest zullen we natuurlijk eerst het Strategisch Plan Verkeersveiligheid moeten vaststellen. Maar u kent allemaal mijn begroting. U ziet ook hoe lang de polsstok is en hoe ver ik kan springen. Dus daar moet ik het mee doen.

De heer Stoffter (SGP):

We helpen u straks graag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is altijd heel goed om te horen.

Dan heeft u ook nog gesproken over de kentekening van de tractoren. U had speciale aandacht voor de fruittreintjes. Ik kan u melden dat die al uitgezonderd waren. Dat blijven ze ook in onze plannen.

Dan nog de vraag over het CPB, dat iets had gezegd over het fiscaliseren van veiligere auto's. Ik ben heel blij met die policybrief van het CPB. We zijn ook aan het onderzoeken of dat iets zou kunnen zijn om in het Strategisch Plan op te nemen. Ik zal het ook met de collega's van Financiën bespreken. Dus we hebben er met interesse kennis van genomen en we kijken wat we ermee kunnen doen.

Als laatste vraag nog de flitspaalsignalering. De heer Stoffter zegt: kunnen we dat niet verbieden? Er zijn verschillende redenen voor om dat niet te doen. Allereerst is de locatie van flitspalen openbare informatie, en we gaan geen openbare informatie verbieden. Verder staan flitspalen met name op gevaarlijke plaatsen binnen het wegennet. En als bestuurders op de hoogte zijn van de locatie van een flitspaal en daardoor anticiperend gedrag gaan vertonen en zich dus aan de snelheid houden, dan is dat een effect waar we blij mee zijn.

Ik sluit af, voorzitter. Ik heb op dit gebied ook een eigen ervaring, uit de tijd dat ik Europarlementariër was en ik weleens met de auto naar Brussel ging. Toen maakte ik dus mee dat er voortdurend op de radio werd gewaarschuwd voor vallende sterren. Nou, de eerste keer vroeg ik aan een Vlaamse collega: «Waar gaat dit over? Vallende sterren?» Dat zijn dus gewoon snelheidscontroles. Het is alleen verboden om dat te zeggen, dus dat wordt op z'n Vlaams opgelost: er wordt gewaarschuwd voor vallende sterren. Dat lijkt me ook niet de weg waar wij met z'n allen naartoe willen, dus we blijven het maar gewoon openbaar zeggen zoals het is.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan geef ik nu het woord aan de Minister van Justitie en Veiligheid, de heer Grapperhaus, voor zijn beantwoording in eerste termijn.

Minister Grapperhaus:

Voorzitter, ik slik even snel mijn hoestpastille door, want anders heeft u alleen maar last van mijn verhaal.

Voorzitter en geachte commissieleden. Voordat ik inhoudelijk reageer, wil ook ik nog even stilstaan bij de slachtoffers en hun naasten van het verschrikkelijke ongeval dat vorige week in Oss heeft plaatsgevonden. Ik wil ook benadrukken dat dat een ongeluk is dat ook de gemeenschap, alle betrokkenen bij dat ongeval en alle hulpinstanties, politie, brandweer, ambulancebroeders en anderen, diep raakt. Het laat zien hoe het verkeer en de verkeersveiligheid ons allemaal elke dag raken. En ik heb echt de sterke ambitie om met verkeershandhaving bij te dragen aan de verkeersveiligheid.

Ik wil eerst een paar dingen in het algemeen aangeven, maar ik ga ook nog in op die onderwerpen naar aanleiding van de vragen die door uw commissie zijn gesteld.

Allereerst het mobiele telefoongebruik in het verkeer. Laat de norm heel duidelijk zijn: tijdens het rijden moet de bestuurder z'n volledige aandacht op het verkeer richten. Dat is ook de boodschap van de MONO-campagne die collega Van Nieuwenhuizen en ik hebben gestart. Sorry, ik moet zeggen: die collega Van Nieuwenhuizen heeft gestart. Ik heb ook geen sleutelhangers, tenslotte. Althans, ik heb ze wel, maar niet om uit te delen. Collega en ik gaan daarnaast, zoals uw Kamer is bericht, op zeer korte termijn gewijzigde regelgeving in consultatie brengen om de aanpak van telefoongebruik in het verkeer te versterken. En laat het heel duidelijk zijn: het gaat erom het vasthouden bij alle voertuigen te verbieden en het verbod voor alle voertuigen uit te breiden van «mobiele telefoons» naar «alle mobiele elektronische apparaten». Andere apparaten zijn namelijk ook onveilig om vast te houden. Daardoor wordt ook de handhaving versterkt. De overtreding is namelijk makkelijker te constateren: je hoeft niet meer vast te stellen wat voor soort mobiel apparaat iemand vasthoudt.

Ik vind dat notoire verkeersovertreders hard moeten worden aangepakt, zoals dat ook in het regeerakkoord is opgenomen. Ik zal toelichten welke maatregelen daarvoor worden getroffen. Daarnaast is het ook – dat blijkt ook uit de vragen – van belang om het stelsel te stroomlijnen, zodat dat begrijpelijk, handhaafbaar en effectief is.

Allereerst is er het wetsvoorstel met de strekking ernstige verkeersdelicten strenger te kunnen bestraffen. Daarin wordt voorgesteld om de strafmaxima van een aantal ernstige verkeersdelicten te verhogen. Het gaat daarbij om rijden onder invloed, rijden zonder rijbewijs of zonder geldig rijbewijs, en doorrijden na een ongeval. Ik kom daar straks naar aanleiding van de vraag van mevrouw Van Brenk overigens uitvoerig op terug. Ook gevaarlijk rijgedrag, zonder dat dat leidt tot ernstige gevolgen, moet zwaarder kunnen worden bestraft. Automobilisten die zich zo gedragen, zouden dan maximaal twee jaar gevangenisstraf kunnen krijgen. We moeten ook duidelijker vastleggen wanneer er sprake is van roekeloos rijden. Dan hebben we het over automobilisten die onaanvaardbare risico's nemen en zware ongelukken veroorzaken. Die zouden door een duidelijker vastlegging harder kunnen worden aangepakt. Het wetsvoorstel voor die verzwaring van straftoemeting ligt op dit moment voor advies bij de Raad van State.

Ook wil ik, zoals in het regeerakkoord is aangegeven, het boetestelsel aanpassen. Daar zal ik uw Kamer in dit najaar nader over informeren.

Om ervoor te zorgen dat veelplegers in het verkeer harder worden aangepakt, werken de politie Midden-Nederland en het OM in een pilot actief samen om een kleine groep verkeersveelplegers met een groot risico voor de verkeersveiligheid in kaart te brengen. De politie zet gericht capaciteit in om het rijgedrag van die personen te zien en te beoordelen. De inzet is dat de verwachte strafbare feiten gebundeld en zo snel

mogelijk op zitting worden gebracht om zo mogelijk een zwaardere straf te kunnen eisen.

Dan lever ik nog een bijdrage aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid op het terrein van de verkeershandhaving, zoals dat door de Minister van IenW op dit moment wordt geschreven. Ik ben bezig met de uitvoering van de maatregelen die zijn aangekondigd in mijn brief aan u van 7 maart jongstleden over de aanpak van rijden onder invloed van alcohol. Daarbij werk ik verder ook aan de verbeterde uitvoering van bestaande maatregelen. Ik heb u onlangs, in een brief van 17 september 2018, geïnformeerd over de maatregelen die ik neem om rijden zonder rijbewijs c.q. geldig rijbewijs beter aan te pakken.

Dat zijn een behoorlijk aantal maatregelen. Ik ben ervan overtuigd dat we met de gekozen aanpak tot een beter stelsel, en tot een hardere en effectievere aanpak van verkeersovertreders kunnen komen.

Dan kom ik bij de vragen, die ik zo veel mogelijk naar onderwerp heb gesorteerd, mevrouw de voorzitter. Ik begin bij de onderwerpen die betrekking hebben op de inzet van politie en handhaving.

De heer Von Martels heeft gevraagd: hoe gaat u ervoor zorgen dat het aantal staandehoudingen omhooggaat? De korpsleiding van de politie heeft naar aanleiding van het dalende aantal staandehoudingen in voorgaande jaren in 2016 besloten om de verkeershandhaving als onderdeel van de reguliere handhavingstaak van de politie sterker neer te zetten. Er wordt gericht gestuurd op meer zichtbare en zinvolle handhaving door middel van staandehouding. De verkeershandhaving dient door de medewerkers van de Teams Verkeer en de basisteams te worden uitgevoerd als onderdeel van de algemene handhavingstaak van de politie. Na een daling in het aantal staandehoudingen is het aantal de laatste twee jaren ook weer gestegen. Met de zogenoemde handhavingmonitor wordt in de nationale briefing regelmatig door de korpsleiding aandacht voor de handhaving gevraagd bij de politiechefs.

In combinatie daarmee pak ik de vraag van meneer Laçin of er meer capaciteit kan komen voor de verkeershandhaving. De inzet van de politie wordt uiteindelijk bepaald door het lokale gezag. Er zijn, zoals u weet, extra middelen aan de politie ter beschikking gesteld, en wel structureel 291 miljoen. Daarmee wordt de politieformatie ook structureel met 1.111 fte volledig opgeleide operationele politiemensen uitgebreid. Daarnaast heb ik overigens bij het kabinet kunnen bewerkstelligen dat we nog eens 58 miljoen gaan inzetten om de komende drie jaar een extra opvang te hebben voor het feit dat er meer uitstroom is van politiemedewerkers vanwege hun pensioen, zodat de formatie de komende jaren echt verstevigd blijft. Maar het is uiteindelijk aan de gezagen om te bepalen waar mensen op worden ingezet.

Dat neemt niet weg dat wij goed kijken of de middelen afdoende zijn. Zo had de heer Dijkstra een vraag over de auto's van de politie. Na een uitgebreid aanbestedingsproces heeft de politie gekozen voor een Audi A6. Bij het opstellen van de technische eisen en de gebruikseisen is natuurlijk gekeken naar de verkeerssituaties die de politie tegenkomt. De topsnelheid van die auto's is 250 km/u. Met alle nadruk zeg ik, voordat er door aanwezigen of kijkers misschien verkeerde conclusies worden getrokken: dat is alleen in zeer bijzondere, uitzonderlijke situaties aan de politie toegestaan. Maar goed, die auto's zijn echt heel speciaal uitgekozen om optimaal inzetbaar te zijn voor de handhaving. Overigens beschikt de politie ook over onopvallende en dus anonieme voertuigen met die kwaliteiten.

Ik kom op het punt van de handhaving.

De voorzitter:

Voordat u daarmee verdergaat, heeft de heer Dijkstra van de VVD-fractie een vraag voor u.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik heb het mogen meemaken, in een soortgelijke Audi, een A4, die iets lichter is maar dezelfde motor heeft. We waren kansloos tegenover een andere Audi, een RS6, een benzineversie met 700 pk. Ik neem aan dat die A6's diesel – die zijn best rap voor normaal, hoor; maar die zijn gebonden aan regels – wel door de politie gechipt worden of iets dergelijks. Ik zou graag hebben dat ze echt bij kunnen blijven. Misschien kan dat met wat undercoverexoten hier een daar. Er worden ook weleens auto's in beslag genomen. Ik heb meneer Snel gezien in een mooie garage vol daarmee. Een opvallende politieauto zie je. En met «exoten» bedoel ik bepaalde type auto's waarmee je je kunt meten met echte hardcore criminelen. Of zet gewoon hier en daar helikopters stand-by. Uiteindelijk is dat, denk ik, het beste middel. Ik wil gewoon dat we de jongens en meisjes die de hele dag achter de spelcomputer zitten te oefenen en dan in het weekend naar België of Duitsland rijden voor een plofkrak, ook kunnen pakken. Misschien is een helikopter dan verstandiger om bij de hand te hebben.

Minister **Grapperhaus**:

Daar heeft de heer Dijkstra helemaal een punt. Dat is ook het geval. Dan wordt die helikopter ook ingezet. Er zijn ook een aantal gevallen bekend van zo'n samenwerking tussen snelle voertuigen en een helikopter. Toen ik nog niet zolang Minister was, heb ik louter door toeval – we moeten politieradio aan boord hebben – kunnen volgen hoe de politie met twee van die snelle auto's en een helikopter uiteindelijk een aantal criminelen die net een liquidatie hadden gepleegd, klemreed in Amsterdam-Zuidoost, in de buurt van het AMC. Ik onderschrijf dus helemaal het punt dat u noemt. Op enig moment ga je ook andere vervoermiddelen inzetten als er sprake is van criminelen die met volstrekt opgevoerde voertuigen werken. Ik wil naar het handhaven van het verbod op telefoongebruik, voorzitter. Ook daar geldt natuurlijk primair – ik blijf dat wel ...

De **voorzitter**:

Voordat u daarmee doorgaat, is er nog een vraag van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

We komen opeens in een heel spannende arena, met liquidaties, plofkraken en helikopters. Dat is misschien goed voor het debat, want het is volgens mij nog niet heel spannend. Mijn vraag gaat over wat de Minister van JenV net zei over die 291 miljoen extra – voor 1.111 fte, begreep ik – en nog eens 58 miljoen daarbovenop die hij voor elkaar had gekregen. Op welke termijn komen die 1.111 fte? Wat is de verwachting? Nu we met z'n allen vinden dat verkeersveiligheid en de pakkans prioriteiten moeten zijn, ook voor de handhaving, weten we dan welk deel daarvan echt wordt ingezet op verkeersveiligheid en het vergroten van de pakkans bij overtredingen?

Minister **Grapperhaus**:

Dan kom ik weer op het punt dat de uiteindelijke inzet ter plaatse een kwestie van het lokale gezag is. Daar moet ik niet in treden. Dat ligt ook heel gevoelig, kan ik u vertellen. Een ander ding is dat die extra capaciteit in de komende jaren geleidelijk gaat instromen. Er is ook gekozen voor extra capaciteit op de Politieacademie. Ik heb toestemming gekregen om al vanaf begin dit jaar daarvoor een bedrag vrij te maken, zodat we daar nu al aan de slag mee kunnen gaan. Dat is dus al gebeurd. Die 58 miljoen is heel duidelijk bedoeld om in de eerstvolgende drie jaar de extra uitstroom die, zoals bekend, er is vanwege meer pensionering, te kunnen opvangen, zodat we niet de situatie krijgen dat we aan de ene kant de capaciteit aan het verhogen zijn, maar tegelijk aan de andere kant die weer omlaag zien gaan.
Voorzitter.

De voorzitter:

Er is nog een vervolgvraag van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik begrijp heel goed dat het lokale gezag uiteindelijk gaat over de inzet van agenten en van de middelen die het heeft. Ik pleit er zeker ook niet voor dat de Minister zich daar heel hardhandig in gaat mengen. Maar voor ons is het ontzettend belangrijk dat we campagnes als MONO kracht bijzetten door middel van digitalisering en vooral ook door extra man- en vrouwkracht in het veld. Ik wil de Minister dus graag meegeven dat hij op het moment dat die overleggen plaatsvinden, vooral niet ingrijpt, maar wel de wens van de Kamer duidelijk maakt dat verkeersveiligheid en de pakkans voor ons prioriteit is en dat hopelijk het lokale gezag daar rekening mee kan houden.

Minister Grapperhaus:

U heeft een heel terecht punt. Deze week heb ik dat punt nog unisono, in koor met de korpschef, naar voren gebracht. U moet ook weten dat de korpschef hier ook op een goede manier op stuurt, in het kader van de kwaliteit en de functie-uitoefening van de politie.

Voorzitter. Ik was gebleven bij dat telefoongebruik. Dat is in ieder geval een van de prioriteiten voor de Teams Verkeer van de politie. Er wordt ook gekeken naar mogelijkheden voor digitale handhaving. En, zoals gezegd en zoals al een paar keer eerder is gevallen, de Minister van IenW gaat op korte termijn gewijzigde regelgeving in consultatie brengen om die aanpak nog verder te versterken.

De heer Von Martels vroeg nog waarom de telefoon niet altijd wordt uitgelezen na een verkeersongeval. Als sprake is van een vermoeden van telefoongebruik direct voorafgaand aan een ongeval, vindt onderzoek naar gebruik van de telefoon plaats mits is voldaan aan het proportionaliteitsvereiste. Bij zware ongevallen zal de politie, als sprake is van een vermoeden van telefoongebruik, ten behoeve van de waarheidsvinding altijd de telefoon in beslag nemen en als het mogelijk is die ook laten onderzoeken. In dat geval wordt vanwege de ernst van het ongeval al voldaan aan het proportionaliteitsvereiste. In andere gevallen zal de politie volgens vaste criteria, die heel helder zijn, toetsen of aan die proportionaliteitseis is voldaan. Maar dan hebben we het niet over ernstige ongevallen.

De voorzitter:

Meneer Von Martels, eigenlijk heeft u geen interrupties meer.

De heer Von Martels (CDA):

Niet? Ik weet niet hoe streng u vanavond bent. Gezien de tijd ... We hebben nog één uur en een kwartier te gaan, dus wat dat betreft is er nog heel veel ruimte.

De voorzitter:

Als u straks heel kort bent in uw tweede termijn, sta ik deze voor één keer toe. Maar dan geldt dat ook voor de anderen.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter, dat u mij die mogelijkheid biedt. Ik wil heel graag het volgende aan de Minister vragen. Nu wordt alleen de proportionaliteit in acht genomen, maar dat kan soms best subjectief zijn. Waarom gebeurt het niet bij alle ongelukken? Dat ligt voor de hand. Dan hoeft de politie ook niet iedere keer, bij ieder ongeluk, een afweging te maken. Dus gewoon inbeslagname van de telefoon, met de mogelijkheid om in ieder geval uitgelezen te worden. Dat zou mijn voorstel zijn.

Minister Grapperhaus:

Dan ga ik toch even alle vier de proportionaliteitsvereisten voorlezen. Dan zult u zien wat de politie doet. Als het niet om ernstige ongevallen gaat, toetst men als volgt. Ten eerste: is het opportuun de zaak strafrechtelijk te vervolgen? Ten tweede: is de inbreuk die het onderzoek maakt proportioneel, afgezet tegen de ernst van het feit? Ten derde: wat is de verwachte kans dat de ingezette inspanningen voldoende strafrechtelijk bewijs zullen opleveren voor een veroordeling? En ten vierde: is het wenselijk om voor de betreffende zaak de schaarse gespecialiseerde politiecapaciteit in te zetten?

Het verkrijgen van toegang tot een telefoon en een specialistisch onderzoek naar gegevens kosten tijd en capaciteit. Daarom begon ik ook met te zeggen dat bij ernstige ongevallen aan het proportionaliteitsvereiste is voldaan. Maar het gaat hier bijvoorbeeld ook om een lichte kop-staartbotsing in de stad als men voor het stoplicht staat te wachten. Dan gaat de politie uiteraard deze vier vereisten af. Dan kun je de situatie krijgen – ik werk het voorbeeld even verder uit – dat er voor de politie misschien wel zeer sterke aanwijzingen zijn dat de telefoon is gebruikt, maar dan ga je toch die proportionaliteitstest doen en wordt er bijvoorbeeld gekeken wat de verwachte kans is dat de ingezette inspanningen voldoende strafrechtelijk bewijs opleveren, enzovoorts. Als iemand bij zo'n kop-staartbotsing in de stad, met een snelheid van 20 km/u, de telefoon in zijn tas op de achterbank heeft, zult u het met mij eens zijn dat de kans dat er strafrechtelijk bewijs wordt geleverd dat diegene aan het telefoneren was, niet groot is. We moeten ons natuurlijk wel realiseren dat we de capaciteit moeten inzetten op die punten waar we ook echt – laat ik het maar even zeggen – resultaat behalen. Daarom onderstreepte ik ook de situatie van de ernstige gevallen.

De heer Stoffer vroeg naar het verhogen van de pakkans binnen de bebouwde kom. Hoe staat het in dat kader met het overleg over de boa's? Ook hierover, de uitbreiding van de bevoegdheid van boa's, heb ik juist vorige week een constructief gesprek gehad met VNG, politie en OM. Dat kan ik u verzekeren. Mede op basis van dat gesprek heb ik besloten om de bevoegdheden van boa's ten aanzien van verkeershandhaving met een aantal feiten uit te breiden. Het gaat dan om feiten die de leefbaarheid aantasten en daarmee passen binnen de taakstelling van de boa's, zoals het handhaven van de rijrichting.

De heer Sienot had een verhaal over de flitspalen. Mijn collega, mevrouw Van Nieuwenhuizen, heeft dit al voor een deel beantwoord. Maar ik dacht dat u ook vroeg of we kunnen verkennen of gemeenten en Rijk flitspalen kunnen plaatsen in de bebouwde kom. U zei daarbij: kostendekkend. Onlangs heeft het OM samen met de politie en de wegbeheerders in kaart gebracht of er in Nederland locaties zijn die op grond van de verkeersveiligheid in aanmerking komen voor het plaatsen van een digitale flitspaal of een trajectcontrolesysteem. Uit die analyse bleek dat er 20 locaties op N-wegen in aanmerking komen, maar dat er geen behoefte was aan het plaatsen van die extra flitspalen. Als bij gemeenten behoefte bestaat aan het plaatsen van zo'n flitspaal, kan men daartoe een aanvraag indienen bij het OM. Als het plaatsen van een flitspaal de beste manier is om ervoor te zorgen dat een locatie veiliger wordt, zal dit dus leiden tot het plaatsen van de paal. Overigens zijn de kosten voor rekening van de rijksoverheid. Het is niet zo dat de gemeente hiermee in haar eigen budget snijdt.

De heer Sienot (D66):

Dank aan de Minister voor zijn antwoord. Het punt is dat de kosten – dat zegt u heel goed – voor het plaatsen van flitspalen voor de stad zijn, maar dat de opbrengsten in zijn geheel naar het Rijk gaan. Dat kan dus effectiever. Gemeenten houden meer ruimte over voor het plaatsen van flitspalen als het kostendekkend kan en de meeropbrengsten naar het Rijk gaan.

Minister **Grapperhaus**:
De kosten zijn voor het Rijk.

De heer **Sienot** (D66):
De kosten zijn voor de gemeente en de opbrengsten gaan naar het Rijk.

Minister **Grapperhaus**:
Ik vrees dat een van ons tweeën een brief moet sturen naar de Kamer met hoe het precies zit. Staatsrechtelijk komen we op zo'n avond dan toch op een novum uit. Ik heb veel respect voor de heer Sienot en zijn kennis van verkeersveiligheid. Ik wil het met alle plezier nog in een briefje aan u sturen, maar het is toch echt op kosten van de Staat. Trouwens, iedereen hier heeft in ieder geval kunnen horen dat ik het gezegd heb. Maar als u toch nog twijfelt, wil ik het gerust nog in één alineaatje bevestigen.

De **voorzitter**:
De Minister vervolgt zijn betoog.

Minister **Grapperhaus**:
Dan kom ik op – ik gebruik het woord gewoon – de verkeershuffters. Dat zijn toch de mensen die zich in het verkeer op een zeer op zichzelf gerichte, niet met anderen rekening houdende wijze gedragen, ten koste van anderen, respectievelijk het verkeer in het algemeen. Als we dat even in onze gedachten houden, denk ik dat we het er met elkaar over eens zijn dat bestuurders die rode kruizen negeren, voldoen aan de definitie die de heer Dijkstra terecht gaf. Ik ben het helemaal met hem eens dat we dat soort bestuurders hard moeten aanpakken. Daartoe is het overtreden van rode kruizen een paar jaar geleden ook overgebracht naar het strafrecht. Doordat het negeren van een rood kruis is opgenomen in het strafrecht, kan rekening worden gehouden met recidive, en volgt na het vaker begaan van de overtreding een hogere straf. Het is niet zo dat pas bij de zesde overtreding een ontzegging van de rijbevoegdheid kan worden opgelegd. Dat kan al bij de vierde keer. Bij de zesde keer kan een paar weken hechtenis worden opgelegd. Dit kan gecombineerd worden met een ontzegging van de rijbevoegdheid. Het negeren van een rood kruis wordt nu nog niet automatisch, dat wil zeggen door middel van camera's, gehandhaafd. Maar het OM is bezig met een pilot om te bezien of het digitaal kan. De uitkomsten van die pilot verwachten we in de eerste helft van 2019, dus die wil ik bij dezen aan de Kamer en in het bijzonder aan de heer Dijkstra toezeggen.

De **voorzitter**:
De heer Dijkstra voor een korte vervolgvraag.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Dat die pilot met camera's begint, vind ik heel verstandig, want dan kunnen we het goed controleren. Het is echt een ernstig feit. Er wordt vaak een bedrag van € 230 afgerekend. Als je googelt op «negeren rood kruis», zie je allerlei artikelen uit diverse kranten over diverse wegen, waarbij iedere keer die boete van € 230 werd afgerekend. Het is heel vervelend als je die krijgt, maar het is je eigen schuld. Een tweede keer krijg je die dan ook. En ik begrijp dat het pas bij een vierde keer ingewikkeld wordt, want dan komt het OM erbij kijken. Ik zou dit liever eerder willen zien. Ik wil goed weten welke overtredingen we gaan scharen onder hufferfeiten, die dus heel zwaar zijn. U noemde er net een aantal voor die nieuwe wet, maar wat valt eronder en wat niet? Geldt het bijvoorbeeld ook voor het spookrijden? Misschien geldt het zelfs voor appen. Ik zou het intrekken van het rijbewijs liever eerder zien bij dit soort dingen, zeker als je ook gaat spookrijden en hulpverleners hindert, zoals we ook op filmpjes hebben gezien.

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

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Mijn vraag is: kan het toch niet eerder en strenger worden aangepakt? Is het ook een probleem dat het vaak op kentekening is en niet op de persoon? Volgens mij ligt dat ook ingewikkeld. Maar de VVD ziet toch liever dat het eerder wordt aangepakt en dat je sneller je rijbewijs kwijt bent. Laten we niet wachten tot vier of zes keer. We moeten het eerder kunnen bestraffen. Desnoods raak je je rijbewijs maar kwijt dan.

Minister **Grapperhaus**:

In het najaar kom ik met een brief over het boetestelsel. Daar zit ook het punt in van dat progressieve karakter. Dat is ook in het regeerakkoord afgesproken. Dat zou het punt van de heer Dijkstra moeten adresseren. Ik zal in die brief ook aandacht besteden aan de delicten die wij als zodanig kwalificeren. U wilt mij wel vergeven, voorzitter, dat ik denk dat wij de term «hufter», die voor dit soort gedrag algemeen gebruikt wordt in het dagelijkse verkeer en die ik ook zodanig heb gebruikt, niet zo snel in het Wetboek van Strafrecht zullen kunnen invoeren. Maar het gaat er wel om dat we met elkaar weten waar we het over hebben. Het is ook goed dat we zo'n term handhaven, zodat we precies weten over welke groep verkeersgebruikers wij het hebben. Daarom onderschrijf ik wat de heer Dijkstra zegt.

Voorzitter. Mevrouw Van Brenk vroeg hoe we hardnekkige recidivisten harder gaan aanpakken. Dat onderwerp ligt een beetje in het verlengde hiervan. Ik denk dat we hardnekkige recidivisten onder de categorie van het H-woord mogen scharen. Ik ben met haar van mening dat veelplegers harder moeten worden aangepakt. Ik wees in mijn inleidende tekst al op de pilot waarin OM en politie Midden-Nederland samenwerken om zo'n kleine groep helemaal te gaan volgen en in kaart te brengen, zodat je zaken veel meer gebundeld binnenbrengt en je mensen op die manier in één keer in het strafrechtelijke nekveld grijpt. Daarnaast gaat het wetsvoorstel straftoemeting ernstige delicten bijdragen aan een hardere aanpak van veelplegers.

Ik neem meteen de vraag van de heer Van Aalst over dit wetsvoorstel in het algemeen mee. Maar allereerst zeg ik in de richting van de heer Van Aalst en mevrouw Van Brenk dat het wetsvoorstel nu voor advies naar de Raad van State is gestuurd. Het zal vermoedelijk in het najaar aan uw Kamer worden aangeboden. Dan wil ik graag de inhoudelijke discussie aan over dit wetsvoorstel. Pakken we hiermee echt de zaken aan die we moeten aanpakken? Doen we hiermee ook echt voldoende? En gaat het werken? In ieder geval is met het wetsvoorstel wat mij betreft gehoor gegeven aan de terechte roep uit de samenleving, uit de politiek en van deskundigen om een aantal verbeteringen in de straftoemeting van ernstige verkeersdelicten door te voeren. Ik heb ze in de inleiding al genoemd, dus ik ga nu niet weer die opsomming doen. Dat lijkt me een beetje zonde van uw tijd.

Op dat boetesysteem kom ik in het najaar in een brief terug, zoals ik net al zei naar aanleiding van een vraag van de heer Dijkstra. Daar zal ik ook de vraag waar het om gaat goed in meenemen.

Mevrouw Van Brenk stelde een heel akelig probleem aan de orde: het fenomeen van het doorrijden na een ongeval. Ik denk dat het ook eens goed is om het volgende hardop te zeggen. We moeten ons goed realiseren dat de cijfers die gepresenteerd zijn voor een heel groot deel betrekking hebben op het doorrijden bij enkel blikshade, bijvoorbeeld op een parkeerplaats. Ik las op Twitter net nog over mensen van wie een prachtige Volvo Amazon uit 1969 bij een rotonde werd aangereden en die wanhopig vragen: heeft iemand misschien de bestuurster van die auto gezien? Er werd een bepaalde auto genoemd; ik ga niet zover om dat

allemaal hier te beschrijven. Daar zie je gewoon wat er gebeurt. Ik wil meteen hardop zeggen: of je nou een klein achterlichtje eraf rijdt of dat je iemands auto helemaal van achteren kapotmaakt, je stopt als je iets dergelijks doet. Net zo goed stop je als je een verkeersheuveltje kapotrijdt of als je in het verkeer iets doet wat je niet had moeten doen. Dan moet je daar op dat moment de verantwoordelijkheid voor nemen. Doorrijden na het veroorzaken van een ongeval is dan ook altijd een ernstig delict, altijd. Het wordt een zeer ernstig, kwalijk delict als er sprake is van het achterlaten van slachtoffers met letsel of nog erger, als er een of meer dodelijke slachtoffers vallen te betreuren.

Doorrijden na een ongeval leidt terecht tot grote maatschappelijke verontwaardiging. Dat zagen we de afgelopen maanden. Er was onlangs ook weer een vreselijk voorval in Sittard. Het begint ermee dat je stopt, ook als je even iemand aantikt. Dan kijk je hoe je je bekend kunt maken en de gevolgen die je hebt veroorzaakt, kunt verhelpen. Maar ik wil gewoon hardop zeggen: doorrijden na een ongeval moet streng worden bestraft, zeker als er sprake is van het achterlaten van slachtoffers.

In het Wetsvoorstel aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten, zoals de volledige naam van het wetsvoorstel luidt waarin de straffen worden verhoogd, stel ik voor om de maximumstraf voor doorrijden na een ongeval te verhogen van drie maanden naar een jaar. Dat is overigens los van de eventuele straf voor het veroorzaken van het ongeval en het letsel zelf. Het ligt nu ter consultatie bij de Raad van State. Ik zei al: het komt in het najaar naar de Kamer.

Dan zijn we er nog niet. Daarnaast is het ook van belang dat we de daders van doorrijden na een ongeval opsporen en oppakken. Mevrouw Van Brenk vroeg daar terecht aandacht voor. Dat heeft prioriteit, maar we zullen met elkaar moeten vaststellen dat dat heel vaak moeilijk is bij kleine aanrijdingen waarbij mensen gewoon doorrijden en er geen getuigen zijn of er geen kenteken genoteerd is kunnen worden. Maar als er sprake is van letsel, dan heeft dat prioriteit. Dan haalt de politie echt alles uit de kast om erachteraan te gaan en, gelukkig soms met hulp van het publiek, de dader boven water te halen.

Zoals ik uw Kamer ook heb toegezegd in de beleidsreactie op het onderzoek naar de bestrafning van ernstige verkeersdelicten, zal ik de opsporingsbevoegdheden van de politie bij ernstige gevallen van doorrijden na een ongeval verruimen. Het gaat dan bijvoorbeeld om bevoegdheden buiten heterdaad, zoals aanhouden buiten heterdaad en het vorderen van camerabeelden. Vanwege de samenhang met andere vraagstukken over opsporingsbevoegdheden ga ik die verruiming meenemen in de momenteel lopende modernisering van het Wetboek van Strafvordering. Ik ben begonnen met te zeggen dat elke vorm van doorrijden kwalijk is. Ik neem doorrijden na het veroorzaken van een ongeval of van schade in het verkeer zeer ernstig.

Ik ben er bijna doorheen. Dit hopelijk tot opluchting.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat is er op dit punt nog een vraag van mevrouw Van Brenk.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik ben heel blij te horen hoe de Minister hiertegen aankijkt. Misschien kan hij het volgende nog wat meer toelichten. Klopt het dat het niet geldt als doorrijden als mensen doorrijden en zich binnen 30 uur melden? Je komt je immers melden, maar na 30 uur kun je niet meer vaststellen of iemand gedronken heeft, ja dan nee. Daarmee lijkt het alsof mensen op een makkelijke manier weg kunnen komen. Kan de Minister daar nog iets over zeggen?

Minister Grapperhaus:

Dit punt wil ik zuiver en scherp beantwoorden. Daar kom ik zo in tweede termijn nog even op terug, want dit is een belangrijk punt.

Dan wil ik even naar het rijden onder invloed van alcohol en het alcoholslot, dat door enkelen van u toch weer naar voren is gebracht. Ik heb in mijn brief van 7 maart aan uw Kamer aangegeven dat er verschillende scenario's zijn onderzocht voor de onderbrenging van het alcoholslot in het strafrecht. Uit die scenario's is gebleken dat de doelgroep die in aanmerking komt voor het opleggen van een dergelijk alcoholslot beperkt is terwijl de kosten hoog zijn. Hier speelt ook in belangrijke mate mee dat er een aantal nadelen verbonden zijn aan het alcoholslot. Zo blijkt uit een factsheet van de SWOV, de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, pijnlijk genoeg dat het effect van het alcoholslot op recidive beperkt is tot de duur van het programma. Ook is het stelsel van het alcoholslot niet waterdicht. Dat een alcoholslot niet waterdicht is, klinkt een beetje gek, maar goed. Er wordt een extra drempel opgeworpen, maar er kan niet voorkomen worden dat personen die te veel hebben gedronken alsnog een ander voertuig nemen of anderen laten blazen. Ten slotte is het alcoholslot fraudegevoelig, omdat het onklaar kan worden gemaakt. Daarom heb ik in de brief aangegeven dat het de voorkeur heeft om in te zetten op andere maatregelen die ertoe leiden dat wordt voorkomen dat personen met te veel alcohol op, deelnemen aan het verkeer en dat degenen die dat toch doen, hard worden aangepakt. Ik heb dat in mijn brief van 7 maart uitvoerig uiteengezet. Ik wil dat hier nog wel herhalen, maar dan wil ik even weten of daar behoefte toe bestaat, want we hebben gewoon een aantal heel duidelijke maatregelen op dit punt.

De heer Van Aalst (PVV):

Mijn beeld bij het alcoholslot is dat het wel effectief was, maar dat het probleem 'm zat in de juridische houdbaarheid. Ik had het gevoel dat dat speelde en dat dat het probleem was waardoor we het nu niet meer opleggen.

Minister Grapperhaus:

In mijn brief van 7 maart heb ik verantwoord waarom het gewoon het paard achter de wagen is. Dat blijkt zeker als je ziet dat het zo fraudegevoelig is. Ik zei erbij dat je helaas ziet dat de voorkoming van recidive alleen maar beperkt blijft tot de duur van het programma. Het is dus ook nog eens een middel dat niet het gewenste effect heeft, namelijk dat mensen van hun probleem afkomen. Maar goed, toch nog even voor alle zekerheid: we gaan de strafmaxima voor het rijden onder invloed van alcohol verhogen. Ik wil verder benadrukken dat het belangrijk is dat we de grens van het onderzoek naar de geschiktheid gaan verlagen. Die geschiktheid is bepalend voor de vraag of je het rijbewijs van de bestuurder ongeldig kunt verklaren. Dat geldt dus voor iemand die een jaar niet meer mag rijden en opnieuw zijn geschiktheid moet aantonen voordat hij een nieuw rijbewijs kan aanvragen. Dat is in de praktijk een heel geschikt middel gebleken en daar gaan we dus de grens voor verlagen.

Verder is er ook een proef met de alcoholmeter. Als dat een serieus instrument zou blijken, gaan we kijken of we het alcoholverbod en de alcoholmeter breder kunnen opleggen.

De voorzitter:

Meneer Van Aalst, volgens mij heeft u nog een vervolgvraag.

De heer Van Aalst (PVV):

Heel kort, voorzitter. Over een aantal maatregelen die ik hoor, word ik vrolijk. Daarvan denk ik: dat gaat inderdaad helpen. Het gaat ons er in

ieder geval om dat het er niet op uitdraait dat we zo meteen educatieve maatregelen op gaan leggen voor dat soort dingen, want dat zijn van die «pappen en nathouden»-oplossingen. We willen dat er gewoon keihard gehandhaafd wordt. De eerste maatregel die ik zojuist gehoord heb, namelijk het tijdelijk innemen van het rijbewijs en opnieuw aantonen dat je rijbevoegd bent, lijkt me een goede maatregel.

Minister Grapperhaus:

Ik begrijp precies wat u bedoelt als u het heeft over pappen en nathouden. Overigens heb je educatieve maatregelen vaak wel nodig als een middel ernaast, om het zo maar te zeggen. Ik onderschrijf wat u zegt: je moet op dit soort punten echt streng handhaven. Ik zeg het voor de derde keer: als blijkt dat mensen door het alcoholslot niet van hun verslaving aan of problematiek met alcohol – hoe moet ik het noemen – afkomen, is dat ook een «pappen-en-nathoudenachtig» middel.

De heer Stoffer stelde de vraag of het signaal klopt dat alcoholcontroles regelmatig op het laatste moment worden afgeblazen, omdat andere zaken voorrang moeten krijgen. Het uitgangspunt is dat een ingeplande alcoholcontrole daadwerkelijk plaatsvindt, maar de politie heeft mij wel bevestigd dat het weleens voorkomt dat een alcoholcontrole wegens een ernstig incident in de omgeving alsnog geen doorgang vindt, omdat de agenten zich vanwege dat ernstige incident moeten verplaatsen. Het volgende moeten we volgens wel even hier neerleggen: ingeplande grootschalige controles vinden minder plaats omdat mensen elkaar via sociale media waarschuwen voor die controles.

Ik heb zelf eind april een avond lang een alcoholcontrole bijgewoond of meegemaakt. Die was overigens voortreffelijk opgezet door politievrijwilligers in Rotterdam. Daar zag je dat verschijnsel inderdaad. De eerste anderhalf uur of het eerste uur stroomde het vol. Hoewel het een uitstekende fuik was, begon het daarna echter ineens minder vol te stromen met auto's respectievelijk had iedereen die langskwam zijn auto net nog een uur geleden «ge-apk't: alles glom! Dus ik weet het niet ... Dat is natuurlijk heel vervelend. Hetzelfde zeiden mijn collega's juist over radioprogramma's die signaleren waar flitspalen staan. Dat gebeurt ook bij dit soort dingen.

Wat doet de politie dan? Dat wilde ik nog tegen de heer Stoffer zeggen, want anders denkt hij nog dat het nooit meer wat wordt. De politie houdt alcoholcontroles minder zichtbaar voor de buitenwereld. Die controles worden gericht en kortdurender ingezet. Van zo'n gerichte en kortdurende controle ben ik een tijd geleden getuige geweest, omdat ikzelf daarin reed en moest blazen. Daar kwam een keurige P uit, dus dat ging goed. Ik was zeer onder de indruk van de manier waarop men dat in één keer opzette, na korte tijd weer afbrak en naar elders verplaatste. De heer Dijkstra kijkt mij wat twijfelend aan, maar het was echt zo. Tot slot wil ik voor de heer Stoffer benadrukken dat de politie dus gewoon alcoholcontroles blijft doen en dat die een belangrijke prioriteit hebben.

Voorzitter, ik had nog twee overige vragen, zo zal ik maar zeggen. De een is het punt dat mevrouw Kröger aanroert, namelijk dat de boete voor stilstaan op het fietspad hoger is dan die voor stilstaan op de weg.

De voorzitter:

Net andersom, geloof ik. Stilstaan op het fietspad was goedkoper dan op de weg.

Minister Grapperhaus:

Oké, dan begrijp ik het beter. De boete voor stilstaan op het fietspad is dus goedkoper. De hoogte van boetes wordt vastgesteld na advies van de Commissie Feiten en Tarieven van het Openbaar Ministerie. Dat zijn op dat punt deskundigen. Dat is ingekaderd in het zogeheten tarievenhuis van het Openbaar Ministerie. Dat tarievenhuis is dus een soort beoorde-

lingskader waarmee je de aan de gedragingen gekoppelde tarieven op een eenvoudige, uniforme en zich goed tot elkaar verhoudende manier kunt vaststellen. Dat gebeurt via vaste criteria. Overtredingen zijn daarin ingedeeld in verschillende rubrieken, waarbij als hoofdcriterium geldt: hoe groter de gevarenssetting, hoe duurder. Specifieke weegfactoren zorgen er dan voor dat overtredingen op gevaarlijke plekken – want dat kan ook nog uitmaken – of overtredingen die worden begaan met bijvoorbeeld grotere voertuigen, extra zwaar worden belast. Ik denk dat dat zou verklaren waarom stilstaan op de autoweg zwaarder wordt bestraft dan stilstaan op het fietspad. Dat is de uitleg hiervoor. Dat wordt dus heel goed gewogen door de Commissie Feiten en Tarieven.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het klinkt geruststellend dat het zorgvuldig gewogen wordt. Desalniettemin heb ik vragen over de uniformiteit. Bij stilstaan op het fietspad wijken fietsers uit. Zij gaan om het voertuig heen langs een autoweg. Dat lijkt tot bijzonder gevaarlijke situaties te leiden. Ik zou toch nog graag wat nadere informatie krijgen hierover. Wat veroorzaakt je hier eigenlijk mee?

Minister **Grapperhaus**:

De commissie adviseert hierover, maar ik ben bereid om dat nader voor u uit te zoeken. Ik zeg toe dat ik daarop zal terugkomen in een brief.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Heel graag. De praktijk is dat er ongevallen zijn doordat fietsers juist moeten uitwijken en in heel gevaarlijke situaties terechtkomen. Ik hoop dat ook de praktijk van ongevallen een rol speelt in de afweging.

Minister **Grapperhaus**:

Ik maak zelf geen deel uit van die commissie, dus ik weet niet hoe exact die weging wordt gedaan. Zoals ik net zei, doen deskundigen dat aan de hand van vaste criteria. Zij doen dat structureel en stellen dat niet voor een keer vast. Ik zeg u toe daarop terug te komen. Ik heb de termijn nog even uitgezocht, althans: het is een beetje een groot begrip om dat helemaal naar mijzelf toe te trekken. Er werd gesuggereerd dat het een termijn van dertig uur is, maar dat is het niet. Het is een termijn van twaalf uur. Als de verdachte zich binnen twaalf uur na de aanrijding vrijwillig meldt bij de politie, mag hij niet door de officier van justitie worden vervolgd wegens doorrijden na een aanrijding. Maar dat is geen vrijbrief. Belangrijk is dat vast moet staan dat de verdachte zichzelf geheel vrijwillig en op eigen initiatief meldt bij de politie. Anders kan er wel degelijk vervolgd worden. Dit is een belangrijk punt: in expertmeetings naar aanleiding van het onderzoek naar de bestraffing van ernstige verkeersdelicten is expliciet stilgestaan bij die termijn. Daarbij is gesproken over zin en duur van de twaalfuurthermijn. Alle bij de expertmeetings betrokken partijen gaven aan dat die termijn nuttig is en dat de praktijk geen indicaties geeft dat die leidt tot misbruik. Omdat wel degelijk gebruik wordt gemaakt van die termijn wil ik die zo handhaven.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Heel kort. Als iemand met drank op een ongeval veroorzaakt, doorrijdt en zich binnen twaalf uur meldt, is het promillage in het bloed dan nog wel te traceren? Speelt dat nog wel mee? Of kun je hem daardoor niet meer vervolgen?

Minister **Grapperhaus**:

Dat zal afhangen van de hoeveelheid alcohol in het bloed respectievelijk aanvullend onderzoek. Ik begrijp uw punt, want die afweging is lastig. Maar het punt is natuurlijk dat iemand door zich alsnog te melden uiteindelijk wel de verantwoordelijkheid op zich neemt voor het veroor-

zaakte ongeval. Daar zit een lastige weging in, maar daarvan zeggen alle experts, ook de politie, dat het in de praktijk goed werkt en dat het niet tot onbevredigende of misbruiksituaties leidt.

Voorzitter, dit was mijn beantwoording.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan komen we nu toe aan de tweede termijn van de Kamer. Ieder Kamerlid heeft één minuut. Ik wil u daar ook echt aan houden. De heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Er komen ons wat dingen tegemoet, zoals over het boetestelsel. Daar ben ik blij mee. In het regeerakkoord staat ook dat de zwaardere hufters zwaarder aangepakt moeten worden. Met de lichte overtredingen kun je dan wat coulanter zijn. Ik ben ook blij met de verzwaring van de straffen. We wachten er al een tijdje op dat appen onder roekeloos rijden wordt geschaard.

Ik heb wel echt moeite met de discussie die we net hadden over die twaalf uur. Als er eventueel een slachtoffer is, ligt die wel te creperen. De eerste paar minuten zijn dan volgens mij vitaal. Als iemand dan is doorgereden en na elfenhalf uur ontnuchterd vrijwillig op het politiebureau komt, is het kwaad al geschied. Ik wil daarom een VAO aanvragen om die termijn te verkorten waar dat kan. Dan zien we wel waar we stranden.

Ik heb een wat rechtser profiel vandaag: ik ben ook blij met alle zaken omtrent handhaving. Daar hebben we het goed over gehad. Ook ben ik blij met het strategische plan dat we maken met de stichting verkeersveiligheid. Het is belangrijk dat we dat met alle partners doen. Ik bespeur veel eensgezindheid, ook hier in de commissie. De Ministers weten waarover ze het hebben. We hebben, hoewel we weten dat de risico's niet op nul kunnen staan, allemaal één doel: naar een verkeersveilig Nederland.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Laat ik ermee beginnen dat ik blij ben dat Onze Minister van IenW aangaf af en toe wat ongehoorzaam te zijn met de EU-richtlijn.

Wat de EDR betreft zou ik zeggen: wees ook iets ongehoorzamer, laten we die gebruiken waarvoor die goed is en laten we ons vooral niet door de Europese dwang laten leiden.

Ik begrijp dat we de plannen over de vrachtwagenheffing ongeveer eind van het jaar ontvangen. Dat zou mooi zijn.

Ik heb nog even een vraag over de verlichting. Wanneer kunnen we een beeld krijgen van hoe het daarmee zit? Gaan we dat ook in het najaar of aan het eind van het jaar terugzien?

Verder ben ik heel blij met de aanpak van verkeershufters. Dat doet ons goed. De straffen gaan goed omhoog. Dat is een goede zaak, dat een en ander helpt voorkomen.

Er moet we nog wel iets van het hart over de aanpak van alcoholrijders. Uit de cijfers blijkt dat een hardere aanpak of een zwaardere straf eigenlijk niet leidt tot minder notoire alcoholrijders. Kan de Minister er toch nog eens op antwoorden of dat inderdaad zo is? Wat zou een nog betere oplossing kunnen zijn?

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Sienot van D66.

De heer **Sienot** (D66):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Allereerst even over de verzekering van e-bikes. Het is heel goed dat dit nu geen probleem is en niet hoeft, maar blijft dit ook zo? Europa is namelijk van zins om de e-bike in de categorie van bromfietsen te plaatsen.

Pieter Litjens, ambassadeur verkeersveiligheid, heeft in een interview in VNG gezegd dat de opbrengst van flitspalen in steden naar het Rijk gaat en dat het de verkeersveiligheid zou bevorderen. Er is in Amsterdam een experiment geweest met verkeerscamera's, waarvan de kosten voor de gemeente waren en de opbrengsten naar het Rijk gingen. Dat voorbeeld kan ik overleggen aan de Minister. Dat ging om verkeerscamera's; wellicht zit daar het verschil. Ik zou dolgraag van de Minister horen hoe hij dat ziet. Dat interview in VNG kan hij erop naslaan, wellicht in een gesprek met de heer Pieter Litjens, ambassadeur verkeersveiligheid.

Ten slotte wil ik ingaan op de NOVI. Zet het spelende kind op één, dan volgen de fiets en voetganger vanzelf. Keuzes maken, daar gaat het om. We geven nu de helft van de stad vrij standaard aan auto's. Moet je je voorstellen dat we de helft van ons huis aan een garage opofferen. Dat wil misschien alleen de heer Dijkstra.

De **voorzitter**:

Het woord is aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Een paar dingen. Ik ben blij te horen dat bomenkap echt als allerallerlaatste middel ingezet wordt. Op mijn vraag over snelheidsverlaging als mogelijke maatregel rond N-wegen kreeg ik geen heel duidelijk antwoord, ook in de context van het Zweedse Vision Zeromodel.

Ik ben blij dat ook de Minister ziet dat fietsend en lopend naar school de norm zou moeten zijn. Dat zou je moeten willen uitstralen. Ik hoop echt dat ze ruimte ziet om met een campagne of aanpak te komen, met de VNG en de scholen, als onderdeel van het strategisch plan verkeersveiligheid. Heel graag nog wat meer duiding van de Minister.

Ten slotte was er een antwoord dat mij niet heel veel duidelijkheid bracht, namelijk over de apk-bandencontrole. Er wordt gerefereerd aan een TNO-studie dat het weinig zou doen voor de veiligheid, maar wij horen als commissie echt andere geluiden uit het veld. Ik zou de Minister daarom toch willen vragen of we niet gelijk met België en Duitsland zouden kunnen optrekken en de apk gewoon op Europees niveau kunnen doen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan mevrouw Van Brenk van 50PLUS.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Voorzitter, dank u wel. Ik ben blij met de nodige toezeggingen en ik ben ook heel benieuwd naar het advies van de Raad van State dat we in het najaar toegezonden krijgen.

Ik wil vragen of er in de afweging is nagedacht door de Minister over meer trajectcontroles invoeren in Nederland. Daar houdt men zich wel heel strak aan de snelheid omdat iedereen denkt: o jee, anders krijg ik een bon thuis.

VeiligheidNL doet goede dingen voor de mensen. Het brengt ook eenzijdige voetgangersongevallen onder de aandacht en registreert die. Kunnen wij deze club niet helpen en ondersteunen voor de goede zaak? Daar hebben wij zelf denk ik ook baat bij.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank, mevrouw Van Brenk. Het woord is aan de heer Von Martels van het CDA.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil beide Ministers hartelijk dankzeggen voor de heldere antwoorden, hoewel ik toch nog wel vraagtekens heb bij het in beslag nemen van smartphones. Er wordt gezegd dat dit alleen bij de wat zwaardere incidenten gebeurt. Terwijl we alles doen om smartphoneverslaving tegen te gaan, maken we nu dus toch weer een keuze om selectief te zijn. Dat vind ik jammer.

Dan over de banden. Ik hoorde tijdens de beantwoording van de Minister dat het in een aantal landen niet zou worden ingevoerd. Ik heb begrepen dat in België, Duitsland, Frankrijk en Spanje die richtlijn wel wordt nageleefd, zeg ik ter verduidelijking van hoe dat nou precies zit.

Ik ben er trouwens wel tevreden mee dat de EDR er in de toekomst gaat komen. Zeker in combinatie met het onder alle omstandigheden de smartphone in beslag nemen, zou dat enorm veel helpen om de verkeersveiligheid te vergroten.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Het woord is aan de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Dank. Dank ook aan beide bewindspersonen voor de beantwoording. Die was vrij helder. Ik ben blij dat de Minister van IenW in gesprek gaat met het CBR over de medische aandoeningen en hoe dat opgepakt wordt. Ik zou willen vragen om dan ook meteen te praten over extra maatregelen om die wachtlijsten toch sneller te verkorten en naar ons terug te koppelen wat daar uitkomt.

Er is aandacht geweest voor de Charter for Walking. Als de Minister gesproken heeft met burgemeesters en wethouders, wil zij dat punt dan ook terugkoppelen naar ons?

De petitie is lang geweest. Bij de bandencontrole heb ik ook nog mijn vraagtekens. Ik hoorde de Minister zeggen: dat is optioneel. Maar ik hoorde van de petitieaanbieders dat dat eigenlijk niet zo is. Misschien kan ze dat in de beantwoording zo ook meenemen.

Tot slot hoorde ik de Minister van IenW zeggen: de landen om ons heen hebben al een vrachtwagentaks, dus laten we die ook invoeren. Toen kwam bij mij het idee naar boven: waarom schaffen we dan een andere belasting af die andere landen ook hebben, namelijk de dividendbelasting? Waarom doen we dat? Maar dat is een vraag voor een ander debat.

Tot slot. Ik ben blij dat de Minister van JenV extra geld, extra middelen, uittrekt voor de politie. We houden nauwlettend in de gaten wat dat doet met de pakkans, want die is voor ons enorm belangrijk, naast de campagne die we hebben gelanceerd.

Dank je wel.

De **voorzitter**:

Ook bedankt. Het woord is aan de heer Stoffer van de SGP.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter, dank u wel. Mijn buurman gaf aan dat de antwoorden vrij helder waren. Voor mij waren ze gewoon helder, op één ding na. Ach ja, we kunnen over de definitie van «vrij helder» natuurlijk discussiëren, maar volgens mij mag de heer Laçin geen interrupties meer plegen. Ja, daar kunnen we ook nog over discussiëren.

Ik heb nog één vraag aan Minister Grapperhaus. Hij gaf aan dat er een positief gesprek is geweest over de boa's en de uitbreiding van de taken, onder andere de rijrichting, maar ik had één specifieke vraag, namelijk of ze mogen handhaven op de snelheden. Aangezien de Minister het daar niet over had, schat ik in dat dat niet zo is. Als dat niet zo is, zou ik graag willen weten waarom niet, want volgens mij is het een uitgelezen kans om

dat tegelijkertijd mee te nemen en levert het ook heel veel op om de pakkans te vergroten.
Daarmee rond ik mijn tweede termijn af. Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan geef ik als eerste het woord aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw Van Nieuwenhuizen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Het is redelijk overzichtelijk. De meeste vragen, zo proef ik bij de Kamerleden, gaan nog over de apk van de banden. Ik stel voor dat ik u daarover het rapport van TNO van destijds nog even toestuur, met wat uitleg erbij van hoe het nou precies in elkaar zit. Ik denk dat dat het meest praktisch is, want nogmaals, in het rapport van TNO staat waarom het voor de veiligheid weinig winst op zou leveren. Ik denk dat het het beste is om u die informatie nog een keer te doen toekomen.

De voorzitter:

Daarover is een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Een praktisch punt: kunnen we dat voor het VAO ontvangen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We weten nu natuurlijk nog niet wanneer het VAO gaat plaatsvinden, maar dat rapport is er, dus dat kunnen we gewoon snel toesturen.

De voorzitter:

Dank voor deze toezegging. Er is op dit punt ook nog een vraag van de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Dat roept bij mij de vraag op in welke landen die richtlijn nou wel wordt geïmplementeerd en waar niet. Kan dat dan ook duidelijk worden gemaakt?

De voorzitter:

Kan dat in de brief worden meegenomen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We gaan het proberen. Ik weet niet of ik dat voor iedere lidstaat zo uit de kast kan trekken, maar we gaan dat er globaal bij in beeld brengen.

De voorzitter:

Op dit zelfde punt heeft de heer Laçin een vraag.

De heer Laçin (SP):

Ja, heel kort. Kan de Minister ook duidelijk maken waarom zij er, naast het onderzoek, voor kiest om bij de kosten- en veiligheidsafweging de EU-richtlijn niet toe te passen? Dan hebben we het volgens mij compleet voor het VAO.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik stel voor dat we in die brief zo veel mogelijk alle punten die nu nog open liggen naar ons beste vermogen zullen beantwoorden. We zullen het rapport van TNO bijvoegen.

De voorzitter:

Dan gaat de Minister door met haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er zijn nog wat vragen gesteld over VeiligheidNL. We hebben daar goed contact mee. Ze hebben ook al een onderzoek voor ons gedaan naar de fiets. We gaan ook nog meer dingen samen met hen doen. We hebben goed overleg met hen.

Mevrouw Kröger sprak over de scholen en vroeg om nog iets meer duiding. Dat vind ik op dit moment lastig. Ik kan u in ieder geval verzekeren dat we er met de gemeenten, vooral in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, echt over spreken. Ik denk dat u toch nog een klein beetje geduld zult moeten hebben, maar u zult dit er ongetwijfeld als aandachtspunt in terug vinden.

Dan de wachtlijsten van het CBR. Ik kan de heer Laçin laten weten dat het CBR er hard aan heeft gewerkt. De wachtlijsten zijn inmiddels ook weer onder de wettelijke norm. Wat dat betreft is het tekort aardig ingelopen. Ik heb u toegezegd om ook over de problematiek rondom de medische aandoeningen in gesprek te gaan met het CBR. Daar zal ik graag bij u op terugkomen. We hebben over een paar maanden, begin december geloof ik, het volgende overleg. Laat ik u toezeggen dat we dan ook even de laatste stand van zaken rondom de wachtlijstproblematiek bij u terugleggen.

Mevrouw Kröger heeft een vraag gesteld over snelheidsverlaging. Zij gaf aan dat zij het antwoord onvoldoende vond. Ik kan er niet heel veel meer van maken dan wat ik nu als antwoord heb gegeven. Als zij dat onbevredigend vindt, dan ...

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De Minister schetste een soort afwegingskader, waarbij kap de aller-, allerlaatste optie is en er een heleboel verschillende andere opties zijn. Mijn vraag was specifiek of snelheidsverlaging, wat in heel veel situaties toch een aanzienlijke veiligheidswinst teweeg kan brengen, onderdeel is van dat afwegingskader.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het was gekoppeld aan het verhaal van de N-wegen. Een N-weg heeft natuurlijk een bepaalde functie. Die leent zich er niet voor om er bijvoorbeeld een 30 km/u-weg van te maken. Binnen het stramien dat je hebt, dat normaal is voor N-wegen, wordt het uiteraard meegenomen in de afweging die gemeentes maken.

De voorzitter:

Zijn daarmee alle vragen aan de Minister van IenW beantwoord? Ik kijk even naar de leden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik moet nog antwoorden op de vraag over een verzekeringsplicht voor e-bikes. Ik weet niet of de heer Sienot daar zijn vinger voor opsteekt. Ik heb het nog een keer nagevraagd, maar het voorstel van de Europese Commissie wijzigt de huidige regeling voor e-bikes niet. Wat dat betreft hoeft er dus helemaal niets aan te veranderen.

De voorzitter:

De heer Van Aalst heeft ook nog een vraag.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik zag de Minister al even knikken toen gesproken werd over de verlichting en de vrachtwagenheffing. Dat komt dus aan het eind van het jaar?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Klopt.

De voorzitter:

Is er nog een vraag van mevrouw Kröger? Nee. Dan gaan we naar de beantwoording van de Minister van Justitie en Veiligheid, de heer Grapperhaus.

Minister Grapperhaus:

Voorzitter, als u het goed vindt, eindig ik met het punt van de heer Dijkstra, omdat hij voornemens is een VAO aan te vragen. Ik denk dat het toch goed is om daar het meeste aandacht aan te besteden.

Allereerst zit de heer Van Aalst met de vraag: wat doe je bij die bepaalde groep, als de zwaardere straffen niet helpen? Ik begrijp die vraag.

Overigens neemt in de eerste plaats die pilot van Midden-Nederland en het OM waar ik het over had, ook de mensen mee die aan één stuk door recidivist zijn op het gebied van alcohol. Dus we moeten kijken hoe dat punt daaruit komt. Daar kom ik bij u op terug. Maar we moeten dat natuurlijk in ieder geval als een geheel zien. Het is namelijk zo dat voor de problematiek van deze mensen uiteindelijk straffen in die zin niet meer helpt. Ja, alleen het voorgoed afnemen van het rijbewijs helpt, maar op enig moment moet verslavingszorg de zaak natuurlijk overnemen.

Overigens worden de betrokkenen bij de alcoholmeter, waar ook een pilot mee loopt, ook begeleid door de verslavingszorg van de reclassering. Als die pilot succesvol is, moeten we kijken of het verplicht inzetten van die verslavingszorg ook breder zou moeten. Maar ik onderschrijf wel het punt dat de heer Van Aalst maakt. Vandaar ook de twee pilots die ik beschreef.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb natuurlijk niet de wijsheid in pacht, dus ik laat mij ook voeden. De SWOV bijvoorbeeld heeft een onderzoek gedaan naar hoe effectief het alcoholslot is ten opzichte van het afnemen van het rijbewijs. Dan komen zij eigenlijk tot de conclusie dat het alcoholslot beter en remmender werkt dan het afnemen van het rijbewijs. Dus misschien dat de Minister daar nog zijn licht over kan laten schijnen.

Minister Grapperhaus:

Ja, maar dan moeten we even goed opletten, want dat was voor de duur van het programma. En dan hebben we het nog niet eens over de fraudekansen en dergelijke die er bestaan bij dat slot. Maar ik heb steeds gezegd dat het goed werkt voor de duur van dat alcoholslotprogramma, oftewel als je dat slot er een jaar op zet, behoudens de fraudegevallen en dergelijke. Maar daarna, blijkt uit datzelfde SWOV-onderzoek, valt dat in één keer weg. Nu is niet gezegd dat het ontnemen van het rijbewijs betere resultaten geeft als je mensen van de alcoholverslaving af wilt brengen. Dat ga ik zeker niet beweren. Ik ben natuurlijk Minister van Justitie en Veiligheid en dit is het expertisegebied van VWS. Ik zeg alleen dat ik er voor de veiligheid voor moet zorgen dat die mensen op een gegeven moment gewoon niet meer aan het verkeer deelnemen. En in dat kader heb ik meer aan dat rijverbod. Ik vind het heel goed als ze daarnaast bij de verslavingszorg terechtkomen, maar ik heb veel meer aan het rijverbod dan aan het alcoholslot.

Dan had de heer Stoffer gevraagd naar de uitbreiding van de bevoegdheden van de boa's. Hij gaf zelf al enigszins het antwoord dat ik nu ga geven: het is niet de bedoeling om boa's bij de uitbreiding van de bevoegdheden ook bevoegdheden te geven met betrekking tot snelheid en rood licht. Ik wil ook wel even iets toelichten, even los van het feit – dat is een discussie die ook bekend is bij de heer Stoffer – dat je dan echt wel in het kerndomein van de politie, in dit geval de verkeerspolitie, komt. Maar er is nog een ander punt: bij onveilige wegen, of bijvoorbeeld wegen waar stelselmatig te hard wordt gereden, geniet aanpassing van de infrastructuur de voorkeur. De weginrichting moet dan zodanig zijn dat het allemaal past bij de snelheidslimiet die daar nodig is. Als je boa's

meer bevoegdheden geeft, dan kunnen gemeenten op een gegeven moment in de verleiding komen om te zeggen: we gaan extra boa's inzetten. Handhaving is namelijk goedkoper dan de infrastructuur aanpassen. Dat is een extra argument, even los van het punt dat je daarmee echt in het kerndomein van de politie zou treden. Maar het tweede punt is ook dat we het toch van belang vinden dat voor die onveilige situaties handhaving niet altijd de beste oplossing is. Meneer Von Martels, ik wil echt het misverstand wegnemen: bij zware ongevallen is het gegeven van de zwaarte van het ongeval reeds het voldoen aan de proportionaliteitstoets, dus dan wordt die telefoon in beslag genomen. Ik heb net een voorbeeld uitgewerkt van een lichtere situatie waarin dat niet speelt. Dat je dan die proportionaliteitstoets doet, heeft deels ook te maken met hoe de zaak ter zitting komt, want de rechter gaat dat natuurlijk ook kritisch beoordelen. Maar dat heeft deels ook te maken met de capaciteitsvraag. En in het voorbeeld dat ik u net beschreef, moet de politie zeggen: hier gaan we niet ook nog tijd besteden aan het in beslag nemen en uitlezen van de mobiele telefoon, als die in de handtas op de achterbank staat enzovoort. Dan kom ik ten slotte toe aan het punt van de heer Dijkstra. Ik begrijp dat de heer Dijkstra, en dat is een geluid dat u ook van mij hoort...

De voorzitter:

De heer Sienot en mevrouw Van Brenk dachten dat er nog een vraag van hen openstond. Dus voordat u op het laatste punt terecht komt, inventariseer ik even welke vragen dat zijn. Eerst de heer Sienot en daarna mevrouw Van Brenk.

Minister Grapperhaus:

Excuses, dat is mijn fout. Mevrouw Van Brenk had nog de vraag of we meer trajectcontroles zouden gaan doen op de N-wegen. Het OM heeft samen met de politie gekeken – we hebben het er in mijn eerste termijn over gehad – of er in Nederland op N-wegen locaties zijn die op grond van de verkeersveiligheid hiervoor in aanmerking komen. Ik heb daarover gezegd: we hebben besloten om twintig trajectcontrolesystemen te plaatsen. De eerste systemen zullen binnenkort worden geplaatst. Na uitgebreid testen wordt daar vanaf begin 2019 mee gehandhaafd. De rest komt in de loop van 2019.

De heer Sienot heeft opnieuw dat punt aangeroerd. Ik herhaal het punt dat flitspalen op kosten van de rijksoverheid zijn. Ik kan het voor de gemeenten niet nog mooier maken dan het is. Maar als u dat blijft wantrouwen, dan wil ik dat ook nog wel in een brief vastleggen.

De heer Sienot (D66):

Het gaat hier niet om wantrouwen. Het gaat hier om verschillende signalen van verschillende overheidsdienaren: er zit verschil tussen de gemeentelijke brieven en de magazines van de VNG, en het verhaal dat we hier horen. Het overkoepelende belang is uiteindelijk de verkeersveiligheid en de bevordering daarvan. Dat moeten we op een gerichte manier doen. Dus ik zou dan toch om een brief willen vragen. Ik ben alleszins bereid om het nader toe te lichten na afloop van deze vergadering, zodat dit gericht uit de wereld kan worden geholpen.

Minister Grapperhaus:

De heer Sienot had het in tweede termijn over camera's en ik heb het over flitspalen. Het is een heel andere kwestie. Ik heb al drie keer een rondje van de zaak weggegeven. Die flitspalen staan er echt op kosten van de rijksoverheid. Nogmaals, ik zal het in een brief van drie regels nog eens bevestigen. Dat beloof ik.

De **voorzitter**:
De heer Sienot tot slot.

De heer **Sienot** (D66):
Ik ben natuurlijk geen expert, maar ik luister naar signalen die ik krijg en het onbegrip dat ontstaat. Als we er hier niet uitkomen, dan ga ik wel nadenken over een manier waarop ik het gerichter kan vragen. Hoe hangt de definitiekwestie samen met de bevordering van de verkeersveiligheid? Ik denk dat ik het maar op die manier ga doen. Alle begrip.

Minister **Grapperhaus**:
Ik zal dat briefje in ieder geval sturen.
Dan een soort icing on the cake: de vraag van de heer Dijkstra. Ik vind het een belangrijk punt. Ik onderschrijf volledig datgene wat de heer Dijkstra zegt. Hij zegt dat hij er streng in zit, maar aan mijn betoog heeft hij kunnen horen dat dat ook voor mij geldt. We hebben het over de wettelijke termijn uit artikel 184 Wegenverkeerswet. Daarin staat deze termijn van twaalf uur. Het is dus niet iets wat OM en rechterlijke macht een keer in een overlegssessie met elkaar hebben afgesproken. In artikel 7.1 van de Wegenverkeerswet staat onder b dat dit niet geldt als het slachtoffer in hulpeloze toestand is achtergelaten. De Hoge Raad heeft op 27 maart 1990 geoordeeld dat men geen aanspraak heeft wanneer de politie reeds naar de betrokkene op zoek is. Het is dus niet zo dat iemand kan zeggen «ik kom mij melden» als de politie al naar hem op zoek is. Dan gaat dit beroep op een strafuitsluitingsgrond niet meer op. Dat vind ik een heel belangrijk gegeven. Overigens staat ook in de memorie van toelichting dat je ook niet op het moment dat de politie aan de deur komt kunt zeggen: ik meld me. Dat is natuurlijk logisch. De wettelijke regeling is destijds met een aantal heel duidelijke waarborgen omkleed.
De zittende magistratuur, het Openbaar Ministerie en de politie hebben dit met elkaar en met experts bekeken en geëvalueerd. Ze hebben geen misbruik geconstateerd. Niet iedereen die na een ongeval doorrijdt, heeft per definitie kwade zin. Soms is er sprake van het niet opmerken van het geval. Soms is er sprake van paniek. Men zegt dat deze regeling goed werkt en niet afdoet aan een adequaat vervolgingsbeleid. Ik denk dat we met elkaar moeten vaststellen dat het probleem dus niet zozeer hier ligt. Het grote probleem ligt bij de mensen die in alle gevallen, maar met name als een slachtoffer wordt achtergelaten, niet direct de auto stoppen of zich binnen twaalf uur melden. Ik zou echt willen onderstrepen dat ik mij op die groep moet richten. Het is de groep waar de politie zich op moet richten. Met de strengheid die de heer Dijkstra terecht toont, moeten we die groep keihard aanpakken in die strafverhoging.
Ik ben bereid om hier nog gegevens over te verschaffen ...

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
U heeft het nu verduidelijkt. Ik begrijp dat het een combinatie van artikelen is. Dat is goed om te weten, want het voelde gewoon niet lekker dat het twaalf uur kan duren terwijl er iemand ligt te creperen. U was in uw pleidooi heel helder. U noemde een mooie Volvo Amazone met wat plaatschade. Dat vond u ook al erg. Toen dacht ik: hoe kan u dit dan niet erg vinden? Daar sloeg ik dus even op aan. Ik vond die twaalf uur gewoon te lang. Ik hou mijn aanvraag van een VAO nog even in overweging. Ik ga het zeker allemaal bestuderen. Dank u voor de toelichting.

Minister **Grapperhaus**:
Ik vind ...

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Voor de duidelijkheid: laat me nog even twee dagen nadenken over een VAO. Ik geef dan wel door of ik het nodig vind of niet.

Minister Grapperhaus:

Ik heb de heer Dijkstra aangeboden dat mijn ambtenaren stand-by zijn als er behoefte is aan nadere gegevens, ook over die evaluatie. Ik heb gezegd dat ik het al erg vind als je gewoon schade veroorzaakt aan een andere auto of aan een paaltje. Ik vind het uiterst kwalijk – ik ga geen krachttermen gebruiken – als je iemand achterlaat. Ook als je dat na twaalf uur komt melden, dan krijg je niet die uitsluiting als je iemand hulpeloos hebt achtergelaten. Dan kom je er niet voor in aanmerking en dat is maar goed ook.

De voorzitter:

Dank voor deze toelichting. De heer Dijkstra heeft het nog even in beraad of hij een VAO wil, maar ik zie meer leden die sowieso een VAO willen. Als de heer Dijkstra geen VAO wil, dan noteer ik mevrouw Kröger als aanvrager.

Ik kom op de toezeggingen en begin met die van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

De Minister doet voor het eind van het jaar verslag aan de Kamer over het al dan niet verlichten van snelwegen met inachtneming van de verkeersveiligheid.

De Minister stuurt de Kamer voor het einde van het jaar het integraal beleidskader toe, inclusief een effectonderzoek naar de vrachtwagenheffing.

Mits het SWOV-onderzoek naar de veiligheid van scootmobielen tijdig gereed is, stuurt de Minister dit voor het eind van 2018 met een appreciatie naar de Kamer.

De Minister gaat in haar overleg met gemeenten na of er aandacht is voor en kennis over eenzijdige voetgangersongevallen, en zal de Kamer daarover informeren.

De Minister zal VeiligheidNL verzoeken de gegevens over voetgangersongevallen te delen met de Kamer.

De Minister stuurt het TNO-rapport over de apk indien mogelijk vóór het VAO naar de Kamer. Hierbij komt een brief waarin onder andere aandacht wordt besteed aan de situatie in andere lidstaten van de EU.

De Minister gaat in gesprek met het CBR over maatwerk bij medische herkeuringen en over de wachtlijsten voor examens, en komt hierop terug vóór het AO Verkeersveiligheid in december.

Dan kom ik bij de toezeggingen van de Minister van Justitie en Veiligheid.

- De Minister stuurt nog dit najaar nadere informatie aan de Kamer over het aanpassen van het boetestelsel richting een progressief karakter. Overtredingen die daaronder vallen, worden daarin zo veel mogelijk benoemd.
- De Minister vraagt na hoe de Commissie Feiten en Tarieven tot de hoogte van de boete voor stilstaan op het fietspad is gekomen in relatie tot de boete voor het stilstaan op de weg, en meldt de uitkomst aan de Kamer.
- De Minister zal in een brief aan de Kamer laten weten of de kosten voor flitspalen voor de gemeente zijn of voor de rijksoverheid. In die brief staat ook wie de baten ontvangt.

De heer Sienot (D66):

Het gaat dus om flitspalen, waarvoor ik verwijs naar het interview in het VNG Magazine, en om verkeerscamera's, waarvoor ik in tweede termijn verwees naar de gemeente Amsterdam. Hoe zit dit nou precies? Waarom kunnen die niet bijdragen aan de verkeersveiligheid op een manier zoals de gemeenten het willen?

De voorzitter:

Het lijkt mij goed als de heer Sienot beide stukken aan de Minister doet toekomen, zodat de Minister daar in zijn brief specifiek op kan ingaan.

Daarmee zijn wij gekomen aan het eind van deze vergadering. Ik dank de bewindspersonen en de Kamerleden voor hun inbreng en wens iedereen een veilig thuiskomen en een gezegende avond.

Sluiting 21.49 uur.