

Vergaderjaar 2017–2018

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 576

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 19 januari 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid hebben op 14 december 2017 overleg gevoerd over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 24 februari 2017 over toezegging handhaving weekendrust vrachtwagenchauffeurs (Kamerstuk 29 398, nr. 556);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 maart 2017 inzake informatie over de verschillen tussen de VIND (VerkeersveiligheidsINDicator) en EuroRAP (European Road Assessment Programme) (Kamerstuk 29 398, nr. 557);**
- **de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie d.d. 20 april 2017 over gegevens van gestolen, gesloopte of geëxporteerde voertuigen (Kamerstuk 29 398, nr. 558);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 juni 2017 met reactie op petitie over de verkeersveiligheid op de N59 tussen Hellegatsplein en Bruinisse (Kamerstuk 29 398, nr. 562);**
- **de verzamelbrief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 juni 2017 over wegverkeer en verkeersveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 564);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 juni 2017 over APK-plicht voor snelle tractoren (Kamerstuk 29 398, nr. 561);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 27 juli 2017 met reactie op enquête die de Europese Commissie heeft laten uitvoeren over de mogelijke herziening van richtlijn 2008/96/EC, betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur, respectievelijk richtlijn 2004/54/EC inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet (Kamerstuk 22 112, nr. 2378);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 24 augustus 2017 over inzicht in het nieuwe beleid met betrekking tot verkeersinformatie (Kamerstuk 31 305, nr. 234);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 september 2017 over uitvoering van de motie van het lid Belhaj over verbeteringen in de informatieketen inzake**

- verkeersongevallen (Kamerstuk 29 398, nr. 554) (Kamerstuk 29 398, nr. 569);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 september 2017 over rapport SWOV speed-pedelec als bromfiets (Kamerstuk 29 398, nr. 568);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 juli 2017 over ontwerpbesluit tot wijziging van het BABW en het RVV 1990 ter invoering van de mogelijkheid snorfietzers in bepaalde gevallen te verplichten van de rijbaan gebruik te maken (lokale scheiding fiets en snorfiets) (Kamerstuk 29 398, nr. 566);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 oktober 2017 ter aanbieding van antwoorden op vragen commissie over het ontwerpbesluit tot wijziging van het BABW en het RVV 1990 ter invoering van de mogelijkheid snorfietzers in bepaalde gevallen te verplichten van de rijbaan gebruik te maken (lokale scheiding fiets en snorfiets) (Kamerstuk 29 398, nr. 571);
 - de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie d.d. 17 januari 2017 met kabinetsreactie IBO verkeershandhaving en stand van zaken moties verkeersveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 546);
 - de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie d.d. 23 juni 2017 over verkeershandhaving in relatie tot infrastructuur en voorlichting (Kamerstuk 29 398, nr. 565);
 - de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie d.d. 20 juli 2017 met beleidsreactie onderzoek «Straftoemeting ernstige verkeersdelicten» (Kamerstuk 29 398, nr. 567);
 - de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie d.d. 20 juni 2017 over uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheden voor een progressief boetestelsel (Kamerstuk 29 398, nr. 563);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 november 2017 inzake antwoord van het kabinet op de consultatie van de Europese Commissie inzake veiligheid van motorvoertuigen (Kamerstuk 22 112, nr. 2428);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 december 2017 over verkeersveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 573).

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,
Tjink

Voorzitter: Van Oosten
Griffier: Israel

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Remco Dijkstra, Von Martels, Van Oosten, Sienot en Van Tongeren.

Aanvang 14.13 uur.

De voorzitter:

Collega's, met excuus voor de vertraagde start van dit algemeen overleg Wegverkeer en verkeersveiligheid stel ik voor er nu maar wel mee te beginnen. Het debat dat hieraan voorafging, liep iets uit. Dank ook aan de vele mensen die ons vanmiddag vergezellen vanaf de publieke tribune, voor het geduld dat men heeft willen betrachten.

Wij hebben evengoed nog wel hetzelfde eindtijdstip en dat is 18.00 uur. Zoals ik u wel eerder heb verteld, zeg ik tegen de collega's, acht ik het, wanneer ik een van uw vergaderingen mag voorzitten, mijn voornaamste taak om te bewaken dat we niet over het eindtijdstip heen gaan. Dat betekent dat ik scherp ben, mede omdat we vertraagd zijn begonnen, op de spreektijd die u allen toekomt. Die is al tamelijk royaal – mag ik dat zeggen? – namelijk zes minuten. Dat betekent ook dat ik u wil beperken tot twee interrupties in tweeën. Dat leidt ertoe dat u uiteindelijk toch vier vragen mag stellen, nog afgezien van uw tweede termijn. Dat lijkt mij, eerlijk gezegd, voor nu afdoende.

Ik stel voor dat we maar gewoon beginnen. Dan begin ik bij de heer Dijkstra van de VVD. Voor degenen die dat niet weten: we doen dat vanaf het kathedraal. De collega's die vinden dat dat ding iets te hoog of te laag staat, wijs ik op het knopje. Daarmee kunt u het naar believen verstellen. De heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u, voorzitter. Welkom aan de heer Grapperhaus. Dit is de eerste keer dat ik met u in debat ga.

Dames en heren, voorzitter. Verkeersveiligheid. Iedere keer dat wij met de auto of de fiets op weg zijn, willen we op de meest veilige en snelle manier op onze bestemming komen. Maar een ongeluk zit in een klein hoekje. Slecht weer, files, afleiding of roekeloos gedrag kan ervoor zorgen dat de veiligheid in het verkeer niet altijd gegarandeerd is. Ieder verkeersongeval met een auto, zeker met een auto, heeft vaak veel impact. Niemand wil slachtoffer worden van een verkeersongeval of er eentje veroorzaken. Ongevallen kosten de maatschappij ongeveer 14 miljard euro per jaar. In 2016 waren er helaas 629 verkeersdoden en ruim 21.000 ernstig gewonden. Aandacht voor verkeersveiligheid blijft dus nodig. Juist de kwetsbare fietsers en voetgangers zijn slachtoffer. We investeren daarom met provincies ook in een veilige weginrichting, met name bij de N-wegen. Recent hebben we daar nog een motie over ingediend.

De voorzitter:

Mijnheer Dijkstra, ik zag dat mevrouw Van Tongeren u een vraag wil stellen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Samen met de VVD vinden we de toename van het aantal dodelijke slachtoffers echt vreselijk. Dan wordt medeleven betuigd, maar een van de redenen waarom die aantallen stijgen, is dat we 130 km/u zijn gaan toestaan op het rijkswegennet. Kan de heer Dijkstra mij vertellen hoeveel extra doden er zijn ten gevolge van die 130 km/u? Wanneer gaan we dat afschaffen, zodat we die mensenlevens in elk geval besparen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

629 doden, waarvan 20 mensen, helaas, op 130 km-wegen. Dat is 4%. Het merendeel van de doden valt, helaas, op de wegen waar je 50, 60, 70, 80 rijdt; 70%, in gemeenten en provincies.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik vroeg wanneer we daar wat aan gingen doen. 29 levens, 29 gezinnen, en dan hebben we het nog niet eens over de zwaargewonden. Dan kunnen we toch niet gewoon zeggen: op dat hele aantal is dat klein bier; ach, wat geven die 29? Dat 130 km/u rijden veroorzaakt slechtere lucht, het verergert klimaatproblematiek en het veroorzaakt dus inderdaad ook doden. Ik vind het wel terecht en fijn dat u dat toegeeft. Waarom zeggen wij niet dat we het onacceptabel vinden dat we in Nederland een verkeerssysteem hebben waarbij we gewoon zeggen: je bent een halve minuut eerder thuis, het kost wel 29 mensenlevens, maar dat moeten we doen? Vindt de VVD ook niet dat het nu tijd is om te zeggen dat we de maximumsnelheid niet kunnen handhaven op 130 km/u?

De **voorzitter**:

Afrondend, de heer Dijkstra.

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

Je moet het wel in perspectief zien. Iedere dode is er een te veel. Het zijn er geen 29, het zijn er 20. Nog steeds veel. Maar er vallen totaal dus veel doden, waarvan 70% in de gemeenten. Dat zijn kinderen. Dat kunnen ouderen zijn. Dat kunnen fietsers zijn. Op de snelwegen is het eigenlijk veiliger dan in de bebouwde kom, want daar vallen uiteindelijk de meeste gewonden en de meeste slachtoffers, ook dodelijke slachtoffers, helaas, nog steeds.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat u doorgaat.

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

Helemaal naar nul kan natuurlijk ook niet, hoewel dat wel een mooi streven is.

Wij hadden het over de snelwegen, dat is een mooi bruggetje. Volgens de regering gaat binnenkort de verlichting weer aan. Dat is ook een bijdrage aan de veiligheid. Ik ben benieuwd waar als eerste die verlichting aangaat. Op welke trajecten is dat dan?

Daarnaast zetten wij in op beïnvloeding van verkeersgedrag. Dat begint met voorlichting. Verder noem ik slimme handhaving, waar dat echt nodig is. Maar ook de registratie van ongevallen is nodig, zodat wij precies kunnen zien waar de slachtoffers vallen en door welke oorzaken. Kan de Minister daarop ingaan?

Dan een vraag aan de Minister van Justitie en Veiligheid: kan hij reageren op het zwartboek van de Vereniging Verkeersslachtoffers? Dat heb ik ontvangen en het is ook al eerder aan het ministerie overhandigd. Er staan een aantal zaken in waar je niet vrolijk van wordt. Het gaat dan met name om de positie van de slachtoffers in het verkeer versus de overheid. Ze moeten maar blijven procederen om een vergoeding te krijgen en dergelijke. Misschien kunnen wij daar op een later tijdstip op terugkomen, maar graag een eerste reactie van de Minister.

De VVD wil het boetesysteem graag progressief hebben. Notoire verkeersovertreders moet je harder aanpakken en je moet de pakkans verhogen. Het boetesysteem moet ook worden gewijzigd, zodat overtredingen met veel gevaarstelling of herhaalde overtredingen zwaarder worden bestraft, en de boetes op kleine overtredingen – als je iets te hard rijdt – misschien iets kunnen worden verlaagd. Wanneer kunnen wij, conform het regeerakkoord, hierin stappen verwachten?

Hoe zit het met de motie-Zijlstra/Samsom over de opbrengst van boetes? Ik heb gelezen dat er volgend jaar iets komt, maar ik verzoek de Minister om wel wat haast te maken, want het kan niet zo zijn dat boetes onze manier van handhaving drijven.

Dan kom ik op de langzame voertuigen. Volgend jaar komt er een wetsvoorstel over kentekenplicht voor tractoren. Wij hebben ze net buiten gezien. Dit kent een lange geschiedenis. De VVD wil dat wij voldoen aan de Europese richtlijn, maar wel met zo min mogelijk administratieve lasten. Als je eenmaal met zo'n groot voertuig op de weg zit, dat zeker harder gaat dan 40 km/u, dan moet het gewoon aan de algemene eisen van verkeersveiligheid voldoen. Ik woon zelf in de Betuwe en daar komen dit soort joekels voorbij. Tegelijkertijd fietst mijn eigen dochter ook naar haar school. Je moet uit voorzorg gewoon in de berm gaan staan en dat is levensgevaarlijk. Het is raar, want voor zo'n speedpedelec, zo'n snelle elektrische fiets, hebben wij wel een plicht, maar voor deze dingen niet. Ik zie het voorstel van de Minister daarvoor graag tegemoet.

Dan nog een aantal ergernissen, bijvoorbeeld die auto's die zijn omgebouwd, met zo'n plaatje erop dat ze maar 45 km/u kunnen rijden. Die auto's gaan niet verder dan de eerste versnelling. Dat is een maas in de wet: wij moeten die voertuigen van de weg halen. Je mag daar al op je zestiende in rijden zonder rijbewijs, maar bent wel een gevaar. Wat gaan wij daar dus aan doen?

Ik ben blij met de verkeersveiligheidsmaatregelen op de N59.

Dan het schorsen van voertuigen; een heel ander onderwerp. De VVD vindt het goed dat je je voertuig langer kunt schorsen dan één jaar, maar toch moet dat € 73 kosten. Ik neem aan dat dit kostendekkend is, maar het is al een tijd zo. Het gaat helemaal automatisch, via een bepaalde betalingsmodule. Dat werkt vlekkeloos, maar ik zou graag dat tarief verlaagd zien. Is dat mogelijk?

Dan het gesjoemel met kilometerstanden. Met name uit Duitsland worden veel auto's geïmporteerd. Daar houden ze het niet bij en de verleiding is erg groot om de kilometerstand terug te draaien en dan zo'n auto hier aan te bieden, waardoor die een hogere prijs heeft. Ik vind het belangrijk dat wij misleiding en fraude tegengaan, dus waarom komt hiervoor niet een Europese aanpak? Wat is uw inzet daarvoor? Ook het voornemen om kilometerregistratie voor motorfietsen in te voeren juichen wij toe. Die hebben natuurlijk geen apk-plicht, maar worden af en toe wel verkocht of op naam gezet. Of ze zijn bij de erkende dealer. Hoeveel tijd heb ik nog, voorzitter?

De voorzitter:

Eén minuut.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dan ten slotte het verplaatsen van de snorfietsen in Amsterdam naar de rijbaan. Het gemeentebestuur wil dat graag. Er zijn ook heel veel mails over binnengekomen. Ik verzoek betrokkenen dat voortaan niet meer te doen. Stuur gewoon één brief en dan begrijp ik wel wat de wens is. De gedachte dat het beleid in Amsterdam leidend moet zijn voor heel Nederland, is gewoon een rare gedachte. In Amsterdam heb je een apart probleem. De oplossing voor Amsterdam is niet automatisch de beste voor heel Nederland. Wij zijn kritisch geweest op de keuze om snorfietsen naar de rijbaan te verplaatsen, vooral omdat onduidelijk is wat de consequenties zijn voor de verkeersveiligheid. Asociaal rijgedrag neem je niet weg als je het probleem verplaatst naar de rijbaan. Je moet ook weten wat het betekent voor de doorstroming. Toch is de problematiek in Amsterdam niet goed vergelijkbaar met de rest van Nederland, zeker niet waar ik vandaan kom. Ik heb 3.000 kilometer gefietst en nog nooit een probleem gehad met welke bromfiets of snorfiets dan ook, dus dat is echt anders. Vanwege het unieke karakter van de situatie in Amsterdam wil de

VVD Amsterdam de ruimte geven om via een algemene maatregel van bestuur die wens in te willigen.

De heer **Sienot** (D66):

Allereerst: hier klinkt goed nieuws voor Amsterdam. Er zijn meer grotere steden die hun vinger opsteken. Ik denk aan Rotterdam, Nijmegen en Utrecht. Kan de VVD zich voorstellen dat onder voorwaarden die steden dezelfde mogelijkheid wordt geboden als Amsterdam met die algemene maatregel van bestuur?

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

Er is absoluut geen experimenteerruimte, want Amsterdam moet gewoon aan de slag kunnen. Een algemene maatregel van bestuur is een generieke maatregel. In Amsterdam is er al lang over gesoebat. Je moet echt kijken welk lokaal maatwerk mogelijk is en dat niet generiek doen. Ik ga ervan uit dat de afweging echt verstandig is en dat de implementatie op een zorgvuldige manier gebeurt. Niemand wil dat de verkeersveiligheid in het geding komt. Niemand wil ongelukken: niet op de rijbaan, maar ook niet op het fietspad. Daarom ben ik er ook voor, een evaluatiebepaling in die algemene maatregel van bestuur te laten opnemen en echt een goede onderbouwing te eisen. Het moet geen vrijbrief zijn om dit maar direct in alle steden zo te gaan doen. Je moet dat echt lokaal laten en heel goed kijken naar de verkeersveiligheid.

De **voorzitter**:

Mijnheer Sienot, een korte afrondende vraag. Maar het antwoord mag natuurlijk ook kort.

De heer **Sienot** (D66):

Afrondend. Kan de heer Dijkstra van de VVD zich voorstellen dat ook die andere steden aan de voorwaarden voldoen en dat dan het Rijk gecoördineerd de introductie en ook het onderzoek dat dan gaat plaatsvinden, ter hand neemt?

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

Dat onderzoek is echt aan de wegbeheerder. In dit geval is dat de gemeente: de gemeenteraad of het college van B en W. Ik begrijp best dat die wens leeft, maar ik zou zeggen: begin bij Amsterdam en laten wij na een jaar evalueren. Er zullen vast andere steden zijn die zeggen: wij hebben hier ook heel veel fietsers en snorfietsers; die willen wij ook naar de rijbaan, maar dan wel in combinatie met de helmplicht natuurlijk. Dat is best mogelijk, maar het moet echt goed onderbouwd zijn, want wat ik niet wil is dat wij straks snorfietsers met een helm op op de rijbaan hebben. Die mogen formeel 20 of 25 km/u. 80% rijdt te hard, dat is ook nog een dingetje. Maar ik wil niet dat zij al het verkeer ophouden en dat daar dan weer ongelukken van komen, omdat automobilisten er geen raad mee weten en zeggen: joh, ga toch weg en ga aan de kant. Het gaat om de verkeersveiligheid. Dat is onze inzet. Tegelijkertijd zien wij dat de problemen in bepaalde gebieden zo groot zijn...

De **voorzitter**:

U bent nog bezig met de beantwoording, mijnheer Dijkstra?

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

Ja, ik ben nog bezig met de beantwoording. De problemen zijn dus in bepaalde gebieden zo groot dat je echt iets moet doen. Dat willen wij nu toestaan.

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst heeft ook een interruptie.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ik ben inmiddels door mijn spreektijd heen.

De **voorzitter**:

U krijgt geen seconde spreektijd meer, maar u hebt nog wel een vraag van de heer Van Aalst van de PVV.

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

Dank u wel, voorzitter. Ik hoop dat hij die wel mag beantwoorden. Ik was eerst heel enthousiast over de inbreng van de heer Dijkstra van de VVD, want ik hoorde hem inderdaad zeggen dat het invoeren van een algemene maatregel het probleem niet gaat oplossen. Er moet gehandhaafd worden. Vervolgens was de conclusie: we gaan het toch maar doen, want het is Amsterdam. Ik wil de heer Dijkstra even helpen herinneren aan de motie-De Rouwe/Madlener, die toen exact hetzelfde wilde voorkomen in Amsterdam. Daar heeft de VVD volmondig voor gestemd. Later kwam er een motie om dat te wijzigen en die heeft de VVD vervolgens niet gesteund. Begrijp ik het goed dat de VVD nu weer de andere kant opdraait?

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

Het dossier kent een heel lange geschiedenis. Inmiddels zie je dat de problemen op het fietspad steeds groter worden. Het wordt steeds drukker. Er komen ook allerlei varianten bij, zoals die speedpedelec en andere. Eigenlijk zie je dat onze traditionele infrastructuur zeker in de steden niet meer goed voldoet. Je hebt snel en langzamer verkeer op hetzelfde fietspad. Sinds die moties is er onderzoek gedaan naar de effecten. Met een verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan worden naar verwachting 260 ongelukken per jaar voorkomen. Dat is best wel een argument om zoiets te overwegen. Omdat je de snorfiets naar de rijbaan brengt, komt de helmplicht erbij. Dus de snorfiets wordt minder aantrekkelijk. Door die helmplicht heb je 40% tot 60% minder ernstig letsel. Als wij voor de verkeersveiligheid zijn, is er met dit soort cijfers in de hand best een argument om te zeggen: het is anders dan tien of vijf jaar geleden. Wij zien die trend en moeten daar oplossingen voor verzinnen. Laat zo'n grote stad dan in ieder geval even de ruimte om dat te gaan doen. Laten wij continu blijven monitoren wat het effect op de verkeersveiligheid is in de praktijk en niet alleen op basis van onderzoek. Laten wij ook zorgen voor een heel goede evaluatie. Zo'n algemene maatregel van bestuur geldt wat mij betreft voor een jaar en daarna evalueren wij die en kijken wij of er nog andere stappen te zetten zijn of dat wij hiermee verdergaan. Dat er een trend gaande is, is duidelijk.

De **voorzitter**:

Mijnheer Van Aalst, nog een afrondende vraag.

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

In ieder geval is het helder dat de VVD hierin een draai heeft gemaakt. Ook wij vinden die verkeersveiligheid heel belangrijk. En ja, wij constateren ook problemen op het fietspad: te hoge snelheden bij snorscooters, waarop inderdaad gehandhaafd moet worden. De PVV ziet veel meer in het voorstel om te gaan werken met snelheden op het fietspad of op de rijbaan. Dat zorgt juist voor extra veiligheid en biedt ruimte voor mensen die een hogere snelheid willen, bijvoorbeeld met een speedpedelec, waarvan men zegt: als die een te hoge snelheid heeft, moet die naar de rijbaan, terwijl de bestuurder van de speedpedelec liever zijn snelheid aanpast en op het fietspad blijft. Is de VVD niet veel meer te porren voor zo'n voorstel, in plaats van de snorscooter naar de rijbaan te dwingen?

De **voorzitter**:

En dan ten slotte de heer Dijkstra.

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

Wat ik al zei in mijn eerste beantwoording: de situatie in Amsterdam is echt uniek ten opzichte van de rest. Het fietspad is gewoon erg druk. De snelheidsverschillen zijn groot. Het liefste zou je heel veel zaken splitsen, maar dat kan niet altijd vanwege de ruimte. Dus moet je pragmatisch zijn en kijken naar lokaal maatwerk. Waar doe je dat en waar doe je dat niet? En dan zijn er een aantal eisen. Verkeersveiligheid is een heel belangrijke, maar ook de doorstroming. Al die zaken zul je moeten blijven monitoren. Na een jaar maken wij de balans op en dan bekijken we: gaan we hiermee verder of niet? Maar die ruimte moeten wij denk ik nu wel bieden, want de noodzaak is er. Ongelukken en dat soort slachtoffers voorkomen is mij best wel wat waard.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Von Martels. Terwijl hij naar het spreekgestoelte loopt, wil ik de collega's vragen om te proberen de interrupties echt kort te houden, evenals de antwoorden. Want daar zijn ze ook voor bedoeld. De bijdragen worden geleverd in de bijdragen zelf.

De heer Von Martels, CDA.

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

Voorzitter, dank u wel. Jammer genoeg hebben wij zes minuten spreektijd. Wat dat betreft is het jammer dat niet alle onderwerpen aan bod kunnen komen. Ik zal proberen te praten in de overdrive, want anders is het niet mogelijk om mijn tekst binnen zes minuten uit te spreken. Het Verkeersveiligheidsmanifest maakt van verkeersveiligheid een nationale prioriteit en heeft het regeerakkoord gehaald. In dat manifest staan vijf oplossingsrichtingen. Wij willen dat de Minister vooral waakt over de integrale uitvoering van die oplossingsrichtingen. Niet alleen de leuke en makkelijke dingen doen, maar ook de lastige opgaven integraal aanpakken. Hoe gaat de Minister dat doen en wanneer wordt de Kamer daarbij betrokken? Dan de lokale scheiding van fiets en snorfiets. Het CDA was hiertegen. Nog steeds vinden wij dat het vooral een handhavingsprobleem is. Amsterdam moet op overtredingen van de wet handhaven. Als er stevig werd gehandhaafd op het opvoeren van snorscooters, zou het hele probleem niet zijn ontstaan. In de letters CDA zit ook de D van democratisch. Ook van daadkrachtig, maar wij leggen ons neer bij het democratisch genomen besluit om dit te doen. Wij willen wel dat de handhaving nu niet achterwege gaat blijven en dat de mogelijke negatieve effecten snel in beeld komen, zodat er ook snel kan worden bijgestuurd. Is de Minister dat met ons eens en zo ja, is zij bereid om de SWOV hier nauw bij te betrekken? Wil zij ook de driehoek burgemeester, openbaar ministerie en politie vragen hoe zij het handhaven op opgevoerde snorscooters gaan doen? Volgens een recente meting in Amsterdam rijdt 87% van de snorfietsers veel te hard. Het CDA heeft steeds zorgen gehad over...

De **voorzitter**:

Mijnheer Von Martels, bent u klaar over de snorfietsen of nog niet? Nee? Gaat u dan verder. Daarna heeft de heer Van Aalst een interruptie.

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

Het CDA heeft steeds zorgen gehad over de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan. De BOVAG steunt ons in onze visie en ook de SWOV heeft bedenkingen. De SWOV zegt naar aanleiding van haar rapport over snorfietsongevallen op het fietspad dat het zonder meer verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan niet kan en alleen veilig zou kunnen plaatsvinden in combinatie met andere maatregelen. Die extra maatregelen

waar de SWOV om vraagt staan niet in de concept-AMvB. De SWOV zegt namelijk: wij stellen verder vast dat de wettelijk vastgelegde limiet van 25 km/u betekent dat het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan alleen een veilige optie is op 30 km/u-wegen. Bij een limiet van 50 km/u zijn de snelheidsverschillen immers groot. Snorfietsers in Amsterdam die zich aan de wettelijke snelheid van 25 km/u houden, moeten straks gaan overleven op de rijbaan tussen vrachtwagens en autobussen die 50 km/u rijden.

Wij voelen er niets voor om de maximumsnelheid voor snorscooters te verhogen. Dat is belonen van fout gedrag. Dus zou de maximumsnelheid in Amsterdam daar waar men snorscooters op de rijbaan wil toestaan, ook naar 30 km/u moeten gaan. Dat kan in de AMvB geregeld worden. Waarom doet de Minister dat niet? We moeten ook bedenken dat de leeftijdscategorie die het meest de snorscooter gebruikt, de categorie van 46 tot 55 jaar betreft. De groep jongeren tussen 18 en 25 is slechts 11%. De SWOV stelt ook voor dat de hele verplaatsing zorgvuldig gemonitord en geanalyseerd wordt. Hoe gaat de Minister dat doen? Ik ben aan het eind gekomen van dit blokje.

De voorzitter:

Heel goed, want ik zie een aantal collega's onrustig bewegen. Het betreft de heer Van Aalst en mevrouw Van Tongeren. Ik wil hun het woord geven, maar ik wijs hen er wel op zij daarmee hun laatste interruptie plegen voor deze ronde. Het woord is aan de heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik hoor mijn collega van het CDA refereren aan de D in CDA van democratisch. Ik wil hem wijzen op dezelfde motie De Rouwe/Madlener die het CDA gesteund heeft en waarmee is voorkomen dat de snorscooter naar de rijbaan is verplaatst. Daarna heeft het CDA in 2015 de kans gehad om dat te herstellen. Dat heeft het CDA toen niet gedaan, door de motie van de PvdA niet te steunen. Volgens mij bent u twee keer heel democratisch geweest. Wat heeft u doen besluiten om dat nu wel te veranderen?

De heer Von Martels (CDA):

Ik kan constateren dat de PVV een jonge partij is, maar wel met een groot historisch besef. U laat keer op keer blijken dat allerlei moties nog goed in het geheugen liggen van de PVV. Blijkbaar is dat beter op orde bij de heer Van Aalst dan bij mij, want ik ken die moties niet heel nauwkeurig. Die moet ik eerst beter bestuderen. Ik wil die tekst dan horen. Er vindt natuurlijk ook voortschrijdend inzicht plaats. In mijn inbreng hebt u kunnen beluisteren dat wij weliswaar tegenstanders waren, maar dat wij ons neerleggen bij een democratisch genomen besluit. Wij proberen positief mee te denken over nieuwe invalshoeken.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik wil dan nog even het dictum voorlezen: verzoekt de regering, af te zien van maatregelen die het mogelijk maken om de snorfiets op de hoofdrijbaan toe te laten, eventueel in combinatie met een lokale helmplicht, en gaat over tot de orde van de dag. Dat is de motie-De Rouwe/Madlener. Die heeft een keurig nette meerderheid gehaald in deze Kamer. Ik vraag mij dus af waarom het CDA daarin wil draaien. U was zo voor dat democratische verhaal net.

De heer Von Martels (CDA):

Als u goed geluisterd hebt, weet u dat de kern van mijn inbreng was dat wij voor handhaven zijn. Daarnaast willen wij constructief meedenken over toekomstige ontwikkelingen. Vandaar deze opstelling die wij nu naar voren brengen.

De voorzitter:

Voordat u doorgaat naar het volgende blokje: ook mevrouw van Tongeren had zich gemeld voor een interruptie over de snorfiets.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik ben blij te horen dat er na al die jaren een mogelijkheid komt voor Amsterdam om het verkeer in het centrum veiliger te maken voor voetgangers, fietsers en automobilisten. Ik zou de heer Von Martels graag willen uitnodigen om een keer op fietssafari te gaan in Amsterdam, om die wegen te ontdekken waar vrachtauto's met 50 km/u kunnen doordenderen. Mijn vraag is: zou de maximumsnelheid in de stadscentra van die grote steden niet gewoon 30 km/u moeten worden? Dan hebben wij het probleem opgelost aan de snorfietskant. Ik kan u garanderen: misschien kan het om twee uur 's ochtends of zo, maar verder wordt er in Amsterdam echt niet met 50 of 55 km/u doorgedenderd in het centrum; het staat daar eigenlijk continu vast.

De voorzitter:

Een uitnodiging aan de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Ik ga graag op die uitnodiging in. Ik hoop dat mevrouw Van Tongeren dan bij mij thuiskomt in mijn omgeving om op koesafari te gaan. Daar leent onze omgeving zich prachtig voor. Ik wil dat graag ervaren, maar ik vind ook dat de afwegingen uiteindelijk lokaal gemaakt moeten worden. Dat betekent dat de gemeente Amsterdam het beste kan oordelen over de vraag hoe dit het beste kan worden opgelost. Wij moeten als Tweede Kamer ervoor zorgen dat wij voorwaardenscheppend bezig zijn. Dat kunnen wij nu doen.

De voorzitter:

Er bloeit iets fraais. Mevrouw Van Tongeren, afrondend.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ongelooflijk leuk om dat samen te doen, heel sportief. Ik vraag me wel af of er een helmplicht is bij het koerijden.

De voorzitter:

De heer Von Martels. Daarna gaat u gelijk door met de rest van uw bijdrage.

De heer Von Martels (CDA):

De risico's zijn niet te overzien, dus wat dat betreft zijn alle voorzorgsmaatregelen te overwegen.

We gaan nu verder met de voertuigfamilies. We zien de laatste jaren een tendens van steeds nieuwe voertuigen op de weg. Steeds is de politiek verrast en steeds moeten wij overhaast bedenken wat we met dat nieuwe voertuig aan moeten. Zo was er de Segway en moesten wij hier snel bedenken wat de verkeersregels zouden moeten zijn. Ook de speedpedelec verraste ons. De MP3, een motorfiets met twee voorwielen waar je geen motorrijbewijs voor nodig hebt, verraste ons. Nu zien wij elektronische bolderkarren bij kinderdagverblijven, waarbij de leidster staat en in de bak een groep kinderen zit. Ik weet niet of het voertuig al een naam heeft, en weer moeten wij snel de spelregels bedenken. Mijn vraag aan de Minister is hoe zij denkt om te gaan met die problematiek. Wij willen de innovatie niet remmen, maar wij willen ook niet bij iedere innovatie met de Haagse regels achter de feiten aanlopen. Wat vindt de Minister van het idee om definities van voertuigfamilies op te stellen? Dat idee is van de ANWB en wij voelen daar wel voor. Hoe denkt de Minister daarover?

Een heel ander onderwerp is het slaapverbod voor vrachtwagenchauffeurs in de cabine. De vigerende Europese verordening over het slapen in de cabine staat momenteel ter discussie. Het is onder de rechter, dus dat moeten wij gewoon afwachten. Tot die uitspraak wil het CDA er niet te veel over zeggen. Wel is duidelijk dat, als er niet meer in de cabine mag worden geslapen, er een gigantische behoefte gaat ontstaan aan beveiligde parkeerplaatsen. Want een bemande vrachtauto is tegelijk een beveiligde vrachtauto. Heeft de Minister in beeld wat de gevolgen kunnen zijn van het scheiden van chauffeur en auto? De ILT zal het verbod moeten gaan handhaven. Daar zijn nu veel te weinig mensen voor.

Dan kom ik op het trekkerkenteken. Ik weet dat er op de publieke tribune een aantal mensen zitten die erg geïnteresseerd zijn in dit onderwerp. Volgens de richtlijnen van Europa moeten trekkers periodieke technische controles krijgen. Het gaat om landbouwtrekkers met een maximum constructiesnelheid van meer dan 40 km/u, die onder een apk-plicht komen. In december 2016 heeft de Kamer echter tegen de wet gestemd. Wel zijn twee moties aangenomen waarin wordt gevraagd om nadere afspraken te maken over de verhoging van de maximale snelheid van tractoren en een betere ontsluiting van het wegennet. Hoe staat het met de uitvoering van die moties? Omdat de Kamer dus geen kentekenplicht voor trekkers wil, vraagt de Minister zich af hoe die apk-plicht ingevoerd en gehandhaafd moet worden. Zij draagt de oplossing aan dat alle trekkers toch geregistreerd moeten worden. De Minister koppelt in haar brief daar de snelheid van de trekkers aan. Daarmee zijn er drie redenen om toch een kenteken te willen: snelheidscontrole, verzekeringsplicht en apk-plicht. In de visie van het CDA lopen wij het risico dat er bij een kentekening van trekkers ook aanvullende maatregelen komen. Te denken valt aan een tachograaf en wegenbelasting. Voordat wij een standpunt innemen, wil het CDA drie zaken goed weten. Ten eerste: kan de verzekeringsplicht niet aan een registratieplicht worden gekoppeld? Zo is dat nu ook bij bromfietsen geregeld. De kentekenplaat van de brommer is het bewijs dat je verzekerd bent. De verzekeringsmaatschappijen gaan dan de kentekenplicht uitvoeren. Ten tweede: kan de Minister uitsluiten dat boeren op trekkers met een kenteken de rijtijden met een tachograaf moeten bijhouden en dat er wegenbelasting geheven gaat worden op de trekker? Ten derde: is een hogere snelheid voor trekkers alleen mogelijk met kentekens, of is dat slechts een dreigement?

De voorzitter:

Mijnheer Von Martels, u bent echt over uw tijd. U hebt nog één zin om af te ronden, want ik overval u hier wellicht mee, maar ik ben scherp naar de collega's geweest en ben dat ook naar u.

De heer Von Martels (CDA):

Uiteraard volledig terecht, voorzitter. Ik heb nog een aantal andere onderwerpen die ik aan de orde zou willen stellen, maar ik heb straks ook nog een tweede termijn denk ik. Misschien kan ik die dan inbrengen. Nog wel even over verkeersveiligheid...

De voorzitter:

Eén zin, want anders krijg ik ruzie met uw collega's.

De heer Von Martels (CDA):

Eén zin? Dit waren zes fantastische minuten!

(Hilariteit)

De voorzitter:

Mijn excuus dat ik een beetje streng ben, maar anders vervul ik mijn functie hier niet, natuurlijk.

Het woord is aan de heer Van Aalst van de PVV. Ook u hebt zes minuten en ik zal u net zo streng bejegenen als ik zo-even de heer Von Martels heb gedaan. Dan blijf ik vrienden met u allen.

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

Dank u wel, voorzitter. Ik word er bijna bang van, maar ik ga gauw beginnen.

Uit de meest recente inventarisatie blijkt dat 99% van onze rijkswegen drie of vier van de maximaal vier sterren scoort. Veel veiliger kan dus ook niet. Toch moeten wij voor het tweede jaar op rij helaas constateren dat het aantal verkeersdoden gestegen is. Dit komt dus blijkbaar niet door de weginrichting van ons hoofdwegennet, maar door andere oorzaken.

Vandaar ook dat een betere ongevallenregistratie noodzakelijk is, zoals ook in het manifest «Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit!» wordt bepleit. De PVV zou graag zien dat in de verbeterde ongevallenregistratie naast uniformiteit in het registreren van de toedracht ook de nationaliteit van de veroorzaker wordt geregistreerd. Want als ik kijk naar het aantal verkeersovertredingen dat door buitenlanders op onze wegen wordt gemaakt, is daar echt alle aanleiding toe. Jaarlijks worden er meer dan 1,2 miljoen boetes uitgedeeld aan buitenlandse verkeersovertreders. 1,2 miljoen, waarvan 300.000 niet eens kunnen worden verstuurd.

Weliswaar is het aantal boetes dat wel naar een buitenlands adres verstuurd kon worden het afgelopen jaar gestegen met 30% ten opzichte van 2015, maar de vraag is natuurlijk hoeveel daarvan daadwerkelijk worden betaald. Heeft de Minister daar zicht op?

Naast de buitenlanders is er nog een categorie verkeersovertreders die hun verkeersboetes ontlopen, namelijk de bestuurders van voertuigen die als gestolen, geëxporteerd of gesloopt bij de RDW geregistreerd staan. Dat zijn er toch zo'n 4.000 per maand. Mijn vraag aan de Minister is: wat is nu de tijd die zit tussen het moment van flitsen en het moment dat duidelijk wordt dat het bijvoorbeeld een gestolen voertuig betreft? Je zou toch verwachten dat dit met behulp van al die moderne digitale flitsapparatuur een kwestie van luttele seconden is. In dat geval zouden wij liever zien dat de agent die in de bosjes naast de A2 ligt te flitsen in beweging komt en direct achter de overtreder aangaat, zeker in het geval van een gestolen voertuig. Is de Minister dat met ons eens en, zo ja, kan hij aangeven waarom dat blijkbaar niet gebeurt?

Verder pleit de PVV ervoor dat de mobiele flitscontroles meer risicogericht worden ingezet, in plaats van gericht op het spekken van de staatskas; iets wat helaas nog steeds het geval is, zo lazen wij afgelopen zomer in het AD. Daaruit bleek dat mobiele flitscontroles vooral op ons hoofdwegennet worden ingezet en niet op de gevaarlijke punten op ons onderliggende wegennet, waar 85% van de dodelijke slachtoffers te betreuren valt. De PVV roept de Minister dan ook op om mobiele flitscontroles vooral in te zetten op de locaties waar de meeste ongevallen voorkomen. Is de Minister daartoe bereid?

Verder viel ons op dat de meeste dodelijke ongevallen plaatsvinden op kruispunten waar een maximumsnelheid van 50 km/u geldt. Kan de Minister hiervoor een verklaring geven? In hoeverre spelen conflicterend afgestelde verkeerslichten een rol? Daarmee bedoel ik verkeerslichten waarbij bijvoorbeeld afslaand autoverkeer en overstekend fietsverkeer tegelijk groen licht hebben.

Ook het aantal verkeersgewonden is flink toegenomen, met name onder 60-plussers. In het manifest «Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit!», dat in het regeerakkoord is opgenomen, wordt een aantal goede suggesties aangedragen, zoals minder onnodige paaltjes, obstakels en kuilen in de fietspaden, om de fietsinfrastructuur veiliger te maken. Dit lijkt de PVV overigens een vanzelfsprekendheid, maar dat is blijkbaar niet zo. Integendeel, bij zeker de helft van het aantal fietsgewonden is een gebrekkige infrastructuur de boosdoener, zo lezen wij in het manifest. Kan

de Minister aangeven hoe zij dit bij de gemeenten en provincies gaat afdwingen en binnen welke termijn? Er is wat de PVV betreft lang genoeg gepraat. Dit kabinet benoemt verkeersveiligheid tot nationale prioriteit. Dan moet het nu ook de regie in handen nemen en de decentrale overheden die hun fietsinfrastructuur niet op orde hebben, keihard aanpakken.

Dat brengt mij bij mijn laatste punt en tevens het voornaamste punt op deze agenda, te weten het besluit om de mogelijkheid voor gemeenten te creëren om de snorfiets naar de rijbaan te verbannen. Daarmee los je wat de PVV betreft niets op. Sterker nog, je creëert alleen maar meer onduidelijkheid door in regelgeving te variëren. Dat is zeker niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid. Bovendien is het natuurlijk een symbolische maatregel, want het echte probleem zit natuurlijk in het handhaven. Wij zien dat Marokkaanse verkeersshuffers met hun opgevoerde Holleeder snorscooters de fietspaden van Amsterdam terroriseren. Dat is namelijk het echte probleem. Het blijkt ook wel weer uit de vele mails die wij daarover hebben mogen ontvangen. Het is een misvatting om te denken dat, als de gemeente wat verkeersborden plaatst, het Marokkaanse straattuig keurig van het fietspad op de rijbaan gaat rijden, zeker als er niet of nauwelijks gehandhaafd wordt in de republiek Amsterdam. Wij constateren zelfs dat de elitaire D66-speedpedelec'ers zich niet aan de regels houden, zo blijkt uit SWOV-onderzoek.

De voorzitter:

Mijnheer Van Aalst, er is een interruptie van de heer Sienot. Ik geef hem daartoe de gelegenheid.

De heer Sienot (D66):

Het is wonderlijk hoe de PVV kennelijk alle data al heeft, waarvan je in elk rapport juist leest dat die bijna niet te vinden zijn. De handhaving in Amsterdam, waar best veel over bekend is, zou te laag zijn. Maar die is enorm op het fietspad. Is de heer van de PVV ermee bekend dat het om 25% van de handavingsinzet gaat, alleen maar op snorfietsen op het fietspad?

De heer Van Aalst (PVV):

Mijn mailbox zat de afgelopen maanden stampvol met allerlei voorbeelden dat er juist niet gehandhaafd wordt. Blijkbaar moeten wij de handhaving opvoeren en kunnen we het probleem wel oplossen. Dat gaan wij niet doen door een bordje te plaatsen en te zeggen: snorscooter, gaat u maar op de rijbaan. Steker nog, ik kan u vertellen dat wij die gasten nog steeds terugzien op het fietspad. Sterker nog, ik zie ze af en toe voorbijkomen op het voetpad. Dus volgens mij is er echt wel een handavingsprobleem.

De voorzitter:

De heer Sienot, afrondend.

De heer Sienot (D66):

We delen met de PVV dat er een probleem is op het fietspad in Amsterdam. Dat deelt Amsterdam zelf ook. Wat wij niet delen is dat daar niet voldoende handhaving op plaatsvindt. Die is juist enorm. Het meeste van de handhaving gaat naar het handhaven op snorfietzers op het fietspad. Dus mijn vraag aan de PVV is eigenlijk: wat lossen zij nu op met nog meer handhaving? Dat betekent dat er nog meer mensen door rood kunnen rijden en nog meer mensen dronken achter het stuur kunnen zitten en nog meer mensen te snel kunnen rijden. Want daar is dan allemaal geen tijd meer voor. Is dat de bedoeling?

De voorzitter:

Ten slotte dan de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Nee, voorzitter, de PVV constateert dat onze politieagenten ingezet moeten worden op de echte obstakels. Volgens mij doen ze dat af en toe niet. Wij willen hierop gewoon extra handhaving, want wij constateren dat er op dit punt nog steeds heel veel problemen zijn. Dat lezen wij ook terug in alle reacties vanuit Amsterdam. Ik zou eigenlijk verwachten dat D66 mij hierin juist zou steunen.

Voorzitter ik was net aangeland bij...

De voorzitter:

Mijnheer van Aalst, u mag nog niet door van mij, want de heer Von Martels heeft inmiddels ook zijn vinger opgestoken. Hij wil ook een interruptie plegen.

De heer Von Martels (CDA):

In het verhaal over de handhaving kunnen de heer Van Aalst en ik elkaar aardig vinden, maar niet als het gaat om de feiten rond wie er gebruikmaken van het fietspad. U wekt de suggestie dat het een jong publiek is dat veelal met de scooter van het fietspad gebruikmaakt, maar ik heb duidelijk naar voren gebracht dat slechts 11% in de leeftijdscategorie valt die u als de grote boosdoener kenmerkt. De grote groep in de leeftijd van 46 tot 55 jaar noemt u niet. Daar zult u ongetwijfeld een reden voor hebben, maar die hoor ik dan graag.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik wil er kort op reageren, maar zal er zo meteen ook op terugkomen in mijn verhaal. Ik constateer dat een heel grote groep in de leeftijdscategorie die de heer Von Martels van het CDA noemt inderdaad gebruikmaakt van de snorscooter. Maar wij constateren dat, als je je aan de snelheid op het fietspad houdt, het probleem er niet is. De kleine groep die ik zojuist benoemd heb, zijn degenen die de overlast op het fietspad veroorzaken. De grote groep die er inderdaad aanwezig is, heeft geen moeite en overtreedt ook niet de snelheden op het fietspad. Daar heb ik zo een voorstel voor en ik ga ervan uit dat het CDA dat voorstel gaat steunen.

De voorzitter:

Wilt u nog een vervolgvraag stellen, mijnheer Von Martels?

De heer Von Martels (CDA):

Nee, ik dacht even dat de heer Van Aalst weer ging teruggrijpen naar een motie uit 2003 of 2004, waarin wij een ander geluid hebben laten horen.

De voorzitter:

Dat gaan wij meemaken. Wij horen het zo. De heer Van Aalst heeft nog ruim anderhalve minuut. De heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Die anderhalve minuut wil ik niet gebruiken voor het gedraai van het CDA, want dan heb ik niet genoeg aan een halfuur denk ik.

Even terug naar de D66-speedpedelec'ers die zich dus niet aan de regels houden en gewoon met hun hogesnelheidsfietsen op het fietspad zitten. Zowel voor de normale snorfietser als de speedpedelec'er is het snelheidsverschil ten opzichte van de auto veel te groot, waardoor zij zich zelfs met de helm niet veilig voelen. Dat geldt zeker voor al die 50- en 60-plussers die steeds vaker gebruikmaken van een snorfietser om juist zonder de auto langere afstanden te overbruggen. Het is toch een beetje het groene droombeeld van D66 dat mensen de auto laten staan en vaker

de fiets pakken. Oké, het zijn geen bakfietsen of speedpedelecs zoals D66 dat graag ziet, maar goed, dat is ook niet voor iedereen weggelegd. Bovendien nemen bakfietsen bijzonder veel ruimte in op de overvolle fietspaden in Amsterdam en zorgen roekeloos rijdende speedpedelec'ers ook voor gevaarlijke toestanden op de drukke fietspaden in met name de grote steden. Wat is dan de volgende stap? Gaan wij die dan ook allemaal naar de rijbaan verbannen? Dat lijkt de PVV in ieder geval onverstandig. Ik roep de Minister dan ook op om dit besluit in te trekken en daarmee uniformiteit aan te brengen in het verkeersveiligheidsbeleid. De PVV stelt daarom voor om met drie uniforme verkeersregels te komen: Alles tot maximaal 25 km/u te allen tijde op het fietspad; alles wat 45 km/u mag binnen de bebouwde kom op de rijbaan en buiten de bebouwde kom op het fietspad. Dat is de best mogelijke oplossing die er is, waarbij de onderlinge snelheidsverschillen zo klein mogelijk zijn. Bovendien is het overal hetzelfde, dus dat is gemakkelijk te handhaven en bovenal ook eenvoudig te volgen voor de verkeersdeelnemers. Want één ding weten we zeker: niemand is gebaat bij de wirwar aan verschillende verkeersregels.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel mijnheer Van Aalst, u bent netjes binnen de tijd gebleven. Dan is het woord aan de heer Sienot namens D66.

De heer Sienot (D66):

Dank u wel, mijnheer de voorzitter. Maar liefst tien steden willen de snorfiets van het fietspad naar de rijbaan verplaatsen vanwege de groeiende drukte van snorfietsen op het fietspad, de vervuilende uitstoot, die schadelijk is voor de gezondheid, het onveilige en soms hufferige gedrag van snorfietzers en vanwege het toenemende aantal ongelukken. Op vakantie ga ik vaak naar Italië. Florence is dan een favoriete bestemming. Schitterende oude stad, waar je overal ook Vespa's ziet. Wat dat betreft begint Amsterdam steeds meer op Florence te lijken. Ook daar zie je binnen de ringweg A10 overal Vespa's en andere snorfietsen. Met één verschil: in Florence is een helm verplicht en rijden ze op de rijbaan. In Amsterdam rijden ze op het fietspad zonder helm. Ik snap dan ook dat ze in onze hoofdstad zeggen: wij willen die Italiaanse toestanden ook.

De voorzitter:

Mijnheer Sienot, er is een interruptie van de heer Dijkstra. Hij mag nog interrumperen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

In Italië hebben ze prachtige Vespa's.

De voorzitter:

Wacht u even. Ik moet even vragen of de heer Sienot zijn microfoon uitdoet. Anders denken de mensen thuis dat u een ander bent.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik ben zelf ook een groot liefhebber. In Italië hebben ze ook Vespa's met 250 cc en 125 cc. Eigenlijk zie je dat in heel Europa. Met een Vespa van 125 cc kun je best wel vaart maken; daar kun je 80 à 90 km/u mee rijden. Je mag er niet mee op de snelweg; dat moet je niet doen. Pleit u er dan voor om dat gelijk te trekken in Europa en 125 cc toe te staan op de rijbaan?

De heer Sienot (D66):

Nee, daar pleit ik natuurlijk niet voor. Ik pleit er wel voor dat de snorfietsen gewoon op de rijbaan gaan. Dat is waar ze in Amsterdam om vragen. Dat

wordt breed gedeeld en dat is precies waar wij hier ook om vragen. Wij zijn blij dat dit ook voorligt in de huidige maatregel van bestuur.

De voorzitter:

Afrondend de heer Dijkstra.

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

Wat is de toekomst van de snorfiets op het moment dat je verplicht een helm op moet, in heel Nederland?

De heer **Sienot** (D66):

Dat zijn van die als-danvragen waar je volgens mij niet te veel op in moet gaan. Ik ben namelijk niet zo goed in het voorspellen van de toekomst. Ik heb nog nooit iemand ontmoet die dat wel echt was. Wat ik wel weet, is dat deze maatregel van bestuur de mogelijkheid biedt om gemeenten zelf te laten inrichten hoe het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan in combinatie met een helmplicht op een veilige manier kan worden ingevoerd. Wij denken dat dit een heel goede ontwikkeling is. Wat mij betreft ligt de toekomst van de snorfiets met helmplicht, in elk geval in steden waar dat gewenst is, op de rijbaan.

De voorzitter:

Ik stel voor dat u doorgaat met uw bijdrage.

De heer **Sienot** (D66):

Het SWOV-rapport laat namelijk zien dat het aantal snorfietsongevallen in 75% van de gevallen voorkomen had kunnen worden als de snorfietsers op de rijbaan had gereden. Ook steunt maar liefst 86% van de deelnemers aan de internetconsultatie het voorgedragen wetsvoorstel. Dat begrijp ik. Op het fietspad blijken snorfietsen in de praktijk namelijk vaak te hard scheurende fijnstofkanonnen. D66 wil dat gemeenten zelf lokale maatregelen kunnen nemen om de verkeersveiligheid te vergroten. De Minister moet daarom snel verder kunnen met de algemene maatregel van bestuur zodat – ik zei het al – gemeenten zelf de snorfiets naar de rijbaan kunnen verplaatsen. Daarmee wordt tevens wat ons betreft goed uitvoering gegeven aan de motie van de leden Hoogland en Van Veldhoven. In Amsterdam en andere steden wordt het fietspad zo veiliger, schoner en gezonder.

Wij begrijpen ook dat de Amsterdammers vragen of de maatregel met helmplicht op zoneniveau zou kunnen worden ingevoerd. Nu kan de maatregel alleen op straatniveau worden ingevoerd. Dat is een goede stap, maar deze leidt bij de invoering tot een soort helmpje-op-helmpje-af-quiz in Amsterdam en andere steden. Het betekent dat alleen al in de hoofdstad ruim 1.000 verkeersbesluiten moeten worden genomen. Wegen moeten worden aangepast en er moeten borden worden geplaatst. Kosten: 6 miljoen euro. Mijn vraag aan de Minister is: kunnen wij dit daarom regelen op zoneniveau? Zo kunnen wij voorkomen dat er een waterbedeffect optreedt, omdat snorfietsen dan massaal door de kleinere straten gaan rijden zonder helmplicht, waardoor de verkeersveiligheid alleen maar verslechtert. D66 is dus voor snelle uitvoering van de algemene maatregel van bestuur, maar, zo zeg ik daar direct bij, zo zorgvuldig mogelijk en alleen als kan worden aangetoond dat de maatregel ondersteunend is aan het verminderen van de drukte op het fietspad en bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

Dit kabinet wil van verkeersveiligheid een nationale prioriteit maken. Daar staan wij helemaal achter. Wij zijn alleen niet blij met de uitvoering van de motie-Belhaj over verbetering in de informatieketen inzake ongevallen. Wij begrijpen dat het lastig is om de toedracht van elk incident te achterhalen. Tegelijkertijd zien wij een schat aan kennis ontstaan over risicovolle baanvakken als wij informatie over incidenten van onder

andere verzekeraars, ziekenhuizen en overheid koppelen. Gezien de ernst van dit probleem hopen wij dat deze nieuwe Minister wel met de keten wil bekijken welke winst er valt te boeken. Graag een reactie van de Minister. Daarnaast zien wij ook dat banden kunnen bijdragen aan veiliger verkeer. Opmerkelijk, en tegenstrijdig met Europese regelgeving, is dat de vereisten op het gebied van bandenmaat, laadvermogen, goedkeuringsmerk en snelheidscategorie niet worden meegenomen in de apk. Gaat de Minister dit aanpakken? Met andere woorden: gaan we in Nederland voldoen aan onze Europese afspraken?

Mijn laatste punt over verkeersveiligheid betreft de verlichting op snelwegen. In het regeerakkoord is afgesproken dat de verlichting op de snelweg 's nachts weer aan gaat. Mijn collega Dijkstra refereerde er ook al aan. Wat ons betreft gaan wij hierbij niet terug naar de jaren tachtig en negentig, waarin de hele tijd grote oranje energievretende lampen stonden te branden, maar gaan wij juist vooruit, door te kiezen voor een slimme oplossing die veiligheid en milieuvriendelijkheid combineert. Ik noem duurzame ledverlichting en sensoren die ervoor zorgen dat de verlichting pas aanspringt als er daadwerkelijk een automobilist passeert. Hoe gaat de Minister deze afspraken uit het regeerakkoord uitvoeren? Welke duurzame en milieuvriendelijke opties ziet zij daarbij voor zich? Tot slot, mijnheer de voorzitter: de D66-fractie heeft onlangs vragen gesteld over de nieuwe drugstest voor automobilisten. Die is problematisch voor mensen met een ADHD-medicatie. Zo kan deze test ertoe leiden dat zij hun rijbewijs kwijtraken en strafbaar zijn wegens rijden onder invloed. De toenmalige Minister heeft toegezegd met apothekers en uitvoeringsorganisaties in gesprek te gaan en de Kamer te informeren over de uitkomst. Het is nog stil, maar ondertussen vindt de handhaving wel plaats. Is de Minister bereid om dit snel op te lossen met haar collega's van VWS en JenV?

Tot zover, wij zijn benieuwd naar de reactie van de Minister. Dank u wel.

De voorzitter:

De heer Von Martels wil een vraag stellen. Ik moet dat even controleren op mijn schema. Ja, u mag nog. De heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

De heer Sienot is duidelijk binnen de tijd van zes minuten gebleven. Hartstikke mooi. Weinigen slagen daarin. Ik was eigenlijk benieuwd hoe D66 denkt over het onderwerp trekkerkentekening. Het is een onderwerp dat heel veel mensen interesseert, vandaar mijn vraag.

De heer Sienot (D66):

Het interesseert ons ook. Wij hebben vandaag een petitie aangeboden gekregen. Ik denk dat daar heel zinnige dingen in stonden. Het is goed als er één kenteken komt voor 40 km/u, zodat er maar één categorie is. Dat is het gemakkelijkst te handhaven. Het is ook goed voor de verkeersveiligheid als het beter geregistreerd wordt, dus wij kunnen ons daar goed achter scharen.

De heer Von Martels (CDA):

U denkt dat, als het beter geregistreerd is, de veiligheid daarmee bij voorbaat gediend is? Trekt u die parallel, terwijl ik nog een aantal mogelijke bezwaren naar voren heb gebracht? Ziet u dat ook, dat er mogelijk extra zaken geregeld moeten worden? Ik heb de tachograaf genoemd en extra kosten die misschien gemaakt moeten worden. Hebt u daar een beeld bij, of wacht u liever eerst het antwoord van de Minister af?

De heer Sienot (D66):

Ik probeer echt van veel dingen verstand te hebben, maar over tachografen in deze kwestie ben ik iets minder goed geïnformeerd. Ik denk dat ik zwaar buiten mijn boekje ga als ik op uw zinnige vragen antwoord ga geven. Dat laat ik graag over aan de experts en aan de Minister. Wat ik wel weet, is dat een speedpedelec met een nummerplaat op de rijbaan moet. De heer Dijkstra zei dat ook al en ik zeg het ook tegen de PVV. Dat moeten ze al, maar heel grote tractoren niet. Ik weet ook – dat hebben we vanmiddag heel goed gezien – dat die trekkers steeds groter worden. De afstanden die ze moeten afleggen tot hun landerijen neemt ook toe, soms tot wel tien kilometer. Ze zijn daarmee deelnemers aan het verkeer op de openbare weg. Ik vind dat iedereen die met dat soort voertuigen de weg opgaat, een kentekenplaatje moet hebben. Dus ook hier geldt: gelijke monniken, gelijke kappen.

De voorzitter:

Dan mag nu mevrouw Van Tongeren haar bijdrage leveren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Wat GroenLinks wil, is dat iedereen die 's ochtends de deur uitgaat en het verkeer ingaat, 's avonds weer levend terugkomt. Dat is een waarheid als een koe: iedereen zal het daarmee eens zijn. Maar als iedereen in Nederland zich aan alle verkeersregels hield en er technisch niets misging, zou er nooit iemand doodgaan. De laatste jaren zien wij een toenemend aantal doden en zwaargewonden. Waar GroenLinks voor pleit, is dat wij niet individuele verkeershufters daar de schuld van geven, of die andere mensen, die sukkels. Wij moeten met zijn allen zeggen: wij willen een verkeerssysteem ontwerpen waarbij iedereen 's ochtends de deur uitgaat en 's avonds weer kan terugkomen. Ik ben enorm geïnspireerd geraakt door een presentatie die ik heb gehad van mensen uit Zweden die dat systeem toepassen en zeggen: hoe zorgen wij er met zijn allen voor dat het veilig wordt?

Dan kom ik direct op die 130 km/u. Voor mensen die terug willen kijken: wij hebben een beetje een historisch college gehad. Ik heb destijds een zwaar debat gevoerd met Kamerlid Aptroot van de VVD, die bij Pauw & Witteman beweerde dat 130 km/u niet één extra dode ging geven. Integendeel, het zou het verkeer alleen maar veiliger maken. Nu horen wij de VVD terecht toegeven dat het er «maar» twintig zijn en een heleboel zwaargewonden. GroenLinks pleit er dus voor om het volgende te bezien. Wij hebben een heel dichtbevolkt land. Wij hebben heel veel verkeer. Welke snelheden zijn nu echt mogelijk? Dat leidt mij tot mijn eerste vraag aan de Minister.

De voorzitter:

Nee, eerst nog even een interruptie van de heer Dijkstra.

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

Het zou mooi zijn als iedereen zich inderdaad aan de regels hield, want dan zouden er geen doden vallen. Maar dan vergeet u dat er ook mechanische ongevallen zijn. Denk aan de dode hoek en dergelijke. Dus helemaal uit te sluiten is het niet. Maar wat ik u wil vragen is dit. U hebt een halfuur geleden een vreselijke tweet gestuurd, vind ik, waarin u mij ervan beticht dat ik die twintig doden in het verkeer wel best vind, omdat elders toch veel meer mensen doodgaan. Wilt u die tweet terugtrekken? Want ik vind dit echt smakeloos.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik vind het smakeloos dat wij mensen 130 km/u op onze wegen laten rijden, waardoor er dus twintig mensen extra doodgaan. Die 130 km/u dient geen economisch doel. Je bent misschien een halve minuut eerder thuis en het veroorzaakt meer uitstoot. Het verzet van GroenLinks tegen

130 km/u is niet nieuw; het staat ook in ons verkiezingsprogramma zoals u hebt kunnen lezen. Ik vind elke maatregel waarmee wij doden en zwaargewonden kunnen voorkomen en die nauwelijks impact heeft op het dagelijks leven van mensen er een die wij moeten nemen. Dus die ook.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de heer Dijkstra. Hij wil hier toch een vraag over stellen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat je het niet eens bent met 130 km/u en dat je dat politiek niet verantwoord vindt vanwege het milieu of wat voor reden dan ook, vind ik allemaal best. Dat je je daartegen verzet, vind ik ook best, maar kijk alsjeblieft wel naar de feiten. Als u zegt dat u helemaal geen doden meer wilt, dan zou niemand meer de deur uit mogen. Dat kan toch ook niet de bedoeling zijn?

De voorzitter:

Afrondend, mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Je kan proberen te luisteren naar iemand met wie je het niet eens bent en op inhoud debatteren of je kan de woorden van iemand volledig verdraaien. Ik wil dat we met z'n allen toegaan naar een systeem waarin zo veel mogelijk mensen 's ochtends de deur uitgaan en 's avonds weer terugkeren in plaats van dat we zeggen «we houden van hard rijden en dit moet allemaal maar kunnen», waarna we constateren dat mensen in toenemende mate overlijden of zwaargewond raken op onze wegen. De oplossing van de VVD is altijd: dat zijn verkeersshuffters; de pakkans en de boetes moeten omhoog. Maar als je het hebt over de pakkans, is het kwaad al geschied. Ik ben er helemaal voor dat de boetes en straffen omhooggaan – ik ben daar niet tegen – maar dan is het ongeluk al gebeurd en is er al iemand overleden of zwaargewond. Zullen we diezelfde hoeveelheid energie gaan inzetten voor het ontwerpen van een verkeerssysteem waarin mensen levend thuiskomen? Ik voer deze discussie al heel lang. Kijk nog even terug naar het debat met Aptroot bij Pauw & Witteman, die daar met droge ogen beweerde dat er geen enkel extra dodelijk ongeluk zal zijn vanwege die 130 km/u.

De voorzitter:

Mevrouw Van Tongeren, ik zie een aantal collega's wat onrustig bewegen naar aanleiding van een vraag die zou slaan op een tweet. Ik zit niet heel de dag op Twitter, dus ik heb die tweet gemist. Aan de andere kant hebben alle collega's hun interrupties gepleegd. Ik kijk even rond. Is er reden om te interrumperen? Als dat zo is, dan moet het echt heel kort, want anders komt u allen voorbij met nieuwe interrupties.

De heer Van Aalst (PVV):

Slechts een opmerking, voorzitter.

De voorzitter:

Wat zegt u?

De heer Van Aalst (PVV):

Een persoonlijk feit, een opmerking, voorzitter. Dat soort tweets... Mevrouw Van Tongeren roept hier dat we het over de inhoud gaan hebben, maar daar gaat het vervolgens niet over. Ik zou inderdaad willen verwijzen naar die tweet, want die heeft niets met inhoud te maken. Niemand pleit hier voor extra doden. Ik vind het smakeloos, voorzitter.

De voorzitter:

Waarvan akte, zou ik willen zeggen. Ik stel voor dat u doorgaat, tenzij u nog een opmerking wilt maken over die tweet. Zo niet, dan zou ik u willen voorstellen om uw bijdrage te vervolgen, met dien verstande dat u de vragen en opmerkingen heeft kunnen aannemen waar het die tweet betreft.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dan ga ik verder. Ik ben blij dat we inmiddels zo ver zijn dat in Amsterdam snorfietsen en scooters naar de rijbaan kunnen, dank daarvoor. Ik hoop dat de Minister zo snel mogelijk doorgaat met die algemene maatregel van bestuur.

Het zoneniveaustel, dat ook D66 net noemde, steunen wij van harte. Ik ben benieuwd hoe de Minister daarop reageert. Een van de historische redenen waarom dit oorspronkelijk niet kon, was omdat het Zeeuwse meisje, dat een kapje op heeft, dan niet meer op een snorfiets kon.

Minister Schultz heeft zich heel hard gemaakt voor het Zeeuwse meisje. Gelukkig heeft men in Amsterdam de mogelijkheid om het kapje af te zetten en in een tasje te doen en vervolgens een helm op te zetten. Ik ben heel blij dat dit belangrijke probleem nu in elk geval voor Amsterdam wordt opgelost. In navolging van vragen van collega's: steden zijn verantwoordelijk voor het gehele jeugdbeleid; ze kunnen ook zelf besluiten in welk deel van hun stadscentrum ze dit zouden willen doen. Ik hoop dat dit heel snel ook voor andere grote steden mogelijk is.

Dan een ander punt waar ik het al een tijdje over heb: appen achter het stuur. De Minister heeft daar positief op gereageerd. 66% van de mensen zegt dat ze dit doen, terwijl 72% van de mensen zegt dat het echt gevaarlijk is en dat je het eigenlijk niet moet doen. Daar blijkt al uit hoe moeilijk het is om zo'n telefoonverslaving onder controle te hebben.

GroenLinks pleit ervoor om het technisch onmogelijk te maken om te appen, waar dat mogelijk is. Dat kan in overleg met verzekeraars of werkgevers. Als je bijvoorbeeld een bus- of treinbestuurder bent of een professioneel chauffeur, dan kan dat met je werkgever geregeld worden. Ik wil dat pleidooi nogmaals herhalen. Ik weet dat de Minister daarover een aantal toezeggingen heeft gedaan.

Ik kreeg wat mail over een ergernis; dat is meer een vraag aan Minister Grapperhaus. Mensen zien de politie regelmatig te hard of over het fietspad en de stoep rijden. Dat mag als er een dringende noodzaak is, maar als die dringende noodzaak er niet is, dan helpt het qua voorbeeldfunctie enorm als de politie dat niet doet. Ik hoorde recent van een agent dat de politie altijd 10 km/u te hard mag rijden op de weg, ook als er geen sprake is van een vervolging of als ze niet snel ergens heen moeten. Graag hoor ik of dat zo is. Als dat zo is, dan wil ik dat daar superterughoudend gebruik van wordt gemaakt.

Ik heb nog een vraag aan de heer Grapperhaus over alcohol- en drugscontroles. Als ik het goed heb, speelt alcohol bij ongeveer een derde van de dodelijke en zware ongevallen een rol. Het lijkt erop alsof men zich bij alcoholcontroles nu meer op drugs gaat focussen, terwijl daardoor, voor zover ik weet, wel ongelukken gebeuren rond grote festivals maar dat percentage alsnog veel kleiner is. Klopt het dat er sprake is van een verschuiving of blijven we ook heel goed handhaven op het gebruik van alcohol in het verkeer?

Dan een vraag aan onze andere Minister over de doorstroming. Klopt het dat als het druk is op de weg, je de beste doorstroming krijgt bij 80 à 90 km/u? De meeste auto's zouden dan zo snel mogelijk zo'n drukker wegvak kunnen passeren.

Ik heb gesproken met mensen die zich heel erg bezighouden met voetgangers. Klopt het dat een voetganger eigenlijk geen verkeersdeelnemer is, tenzij hij een ongeluk krijgt met iets wat wielen heeft? Dat is mij verteld. Als een voetganger schrikt en daardoor op een zebrapad valt en iets breekt of over een tramrails struikelt of iets dergelijks, dan zou dat niet

tellen als verkeersongeluk. Iedereen die 's ochtends de deur uitgaat, moet 's avonds levend terugkeren. Als deze groep daar niet in zit, ook niet in de cijfers, dan zou ik graag willen vragen of we daar apart wat inzicht in kunnen krijgen. Dat zijn ook mensen die zich op straat begeven en die we 's avonds weer heel thuis willen hebben.

Mijn laatste opmerking gaat over het voorstel van Von Martels over wat de ANWB zei, namelijk of we kunnen kijken naar de verschillende categorieën. Ik vind dat super- superzinnig in plaats van dat we bij elk nieuw voorstel, zoals bij de speedpedelec, weer opnieuw gaan kijken wat er wel en niet mag.

Ik heb nog een laatste afrondende vraag aan de Minister. Er zijn overal snelfietspaden aangelegd, onder andere in Nijmegen door mijn GroenLinks-collega en wethouder Harriët Tiemens. Speedpedelecs mogen daar niet meer op, terwijl het idee juist was om een alternatief te creëren voor de auto. Hoe kijkt de Minister daartegen aan?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Tongeren. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Ik heb van beide bewindspersonen begrepen dat zij ongeveer een kwartier de tijd zouden willen hebben om de beantwoording voor te bereiden. Ik heb overigens ook van de Minister van Justitie begrepen dat hij uiterlijk om 17.30 uur deze vergadering wenst te verlaten. Dat betekent dat de uitdaging bij de Minister wordt neergelegd om de antwoorden zo veel mogelijk in de eerste termijn te geven, zodat een mogelijke tweede termijn langs die weg kan worden voorkomen. Gelukkig blijft de Minister van Infrastructuur wel in ons midden.

De vergadering wordt van 15.11 uur tot 15.28 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan door met de eerste termijn van de zijde van de bewindspersonen om antwoord te geven op de vragen die door de diverse collega's zijn gesteld. Daartoe heb ik even geïnventariseerd welke thema's achtereenvolgens zullen worden aangesneden. Dat zeg ik in het bijzonder tegen de collega's, want het kan zomaar nuttig zijn. Ik houd u namelijk wel aan de twee interrupties, zodat u allemaal de tijd hebt voor een goede tweede termijn, indachtig de opmerking van de Minister van Justitie en Veiligheid, die aangaf wat eerder weg te moeten.

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

Even voor de goede orde: bedoelt u twee interrupties per blokje dat de Minister naar voren brengt, of...

De voorzitter:

Nee, niet per blokje, want u gaat straks zo veel blokjes horen dat wij, als wij dat gaan doen, hier vanavond nog zitten. Het liefst zou ik twee interrupties voor beide bewindspersonen afspreken, maar ik snap dat dat misschien ingewikkeld is, dus u hebt zich in beginsel te beperken tot twee interrupties.

De Minister van Infrastructuur en Water heeft vier blokken: algemeen, snor, tractoren en overige. Het verschil tussen algemeen en overig gaan wij meemaken. De Minister van Justitie en Veiligheid komt langs met de boetes – in twee varianten: progressief en inkomsten – het zwartboek, de snorfiets, flitsen en het een en ander ten aanzien van alcohol.

Ik stel voor dat wij beginnen met de Minister van Infrastructuur en Water voor de beantwoording van de diverse vragen.

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga:**

Dank u wel, voorzitter. Voor de volledigheid: Het is Infrastructuur en Waterstaat, maar iedereen moet misschien nog een beetje wennen aan de nieuwe naam.

Bij ieder beleidsterrein is het altijd belangrijk dat je je afvraagt waar je het eigenlijk voor doet. Als je het hebt over verkeersveiligheid, dan is vandaag nog weer eens heel indringend duidelijk geworden waar we dat voor doen. Ik heb daarstraks met de ouders van Yannick kennis mogen maken. Ik vond dat een heel bijzonder moment. Ik vind ook dat zij heel veel kracht laten zien en heel veel gedrevenheid om dit soort vreselijke ongevallen in de toekomst te voorkomen. Als ik dan zie dat verkeersveiligheid in ons regeerakkoord gelukkig een nationale prioriteit is geworden, voel ik mij persoonlijk heel erg gedreven om mij daar in het bijzonder voor in te zetten. Het gaat natuurlijk niet alleen om de dieren die mensen verliezen. Het gaat ook niet alleen om de slachtoffers die soms in fysieke zin hun leven lang de meest vreselijke gevolgen ondervinden. Het gaat ook om de mensen als de ouders, dus de nabestaanden. Zij hebben weliswaar niet altijd zichtbare littekens, maar zij lopen wel iedere dag met psychische littekens rond en moeten daar hun hele leven mee door. Wij doen het ook voor al die mensen en daar kunnen wij ons niet genoeg voor inzetten. Dat wilde ik even vooraf aangegeven hebben. Misschien een beetje gek onder het blokje algemeen, maar ik denk dat dit wel het moment is om er even bij stil te staan.

Dan terug naar het beleid. Gelukkig hebben ook heel veel organisaties er al naar gekeken: wat zou je allemaal kunnen doen? Dan hebben we het over het gedrag en over wat er allemaal technisch kan. Dan hebben we het ook over wet- en regelgeving. Op alle drie die onderdelen kan de rijksoverheid een heel belangrijke rol spelen. Een heleboel maatschappelijke organisaties voelen ook de behoefte om hier echt iets aan te doen. Verschillende Kamerleden gaven het al aan: we staan met Zweden en nog een aantal andere landen gelukkig hoog in de Europese lijstjes als een van de meest veilige landen. Maar wij zien wel degelijk ook een trend die de verkeerde kant opgaat. Waar wij er jaren achterelkaar in zijn geslaagd om het aantal slachtoffers ieder jaar naar beneden te brengen, zien wij nu helaas dat er weer een stijging in zit. Dat moet ons er extra toe aanzetten om die trend weer omgebogen te krijgen, zodat wij weer naar een daling kunnen gaan.

In het manifest waar velen van u het over hebben gehad staan verschillende oplossingsrichtingen om dat integraal aan te pakken. In de brief over verkeersveiligheid heb ik al aangegeven dat wij heel graag aan de slag willen met de bouwstenen die daar allemaal onderdeel van uitmaken. We komen met een strategisch plan verkeersveiligheid. Daar zullen wij de denkrichting zoals de ANWB en de manifestpartners die hebben opgesteld uitdrukkelijk in verwerken. De heer Sienot had het geloof ik over de indeling in verband met de nieuwe ontwikkelingen met steeds weer nieuwe voertuigen op de weg. Hoe ga je daarmee om? De basisdenkrichting die is uitgesproken, is: kijk nu naar snelheid – het combineren van verschillende snelheden is niet wenselijk – en kijk naar de massa, want hoe zwaarder een voertuig, hoe groter de impact. Het lijkt een heel goede redenering om die zaken als leidende principes te beschouwen. In het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid wil ik graag met gemeentes en alle andere partners aan de slag om te bezien hoe wij dit praktisch kunnen gaan invullen. De SWOV zal daar ook een belangrijke rol in kunnen spelen.

De heer Van Aalst heeft gevraagd in welke mate bijvoorbeeld verkeerd afgestelde verkeerslichten en dergelijke aanleiding kunnen geven tot meer ongevallen. CROW heeft richtlijnen opgesteld over hoe je kruispunten en rotondes op een zo veilig mogelijke manier kunt inrichten. Het is aan gemeentes om dat op een zo goed mogelijke manier te vertalen in hun eigen weginrichting. Verkeerslichten horen daar ook bij. Het is ontzettend moeilijk te achterhalen in hoeverre dat specifiek van invloed is op een

ongeval, want het is natuurlijk niet eenvoudig in verkeersregistraties op te nemen. Door de SWOV en anderen worden daar dieptestudies naar gedaan. Er is uitdrukkelijk aandacht voor. Nogmaals, die richtlijnen zijn niet lichtvaardig opgesteld. Daar is heel zorgvuldig naar gekeken. Ook op dat punt staat het denken niet stil en wordt er voortdurend gemonitord of een en ander moet worden bijgesteld op basis van nieuwere inzichten. Zoals de heer Dijkstra al aangaf, vallen de meeste slachtoffers op de 50km/u- en 80 km/u-wegen. Er kunnen heel veel oorzaken zijn van ongevallen, die je niet altijd uit de registratie kunt afleiden. Ik ga meteen maar even in op die registratie. Ik begrijp zeer de behoefte van de Kamer om maximaal gedetailleerde ongevallenregistratie te verkrijgen. Als u mij vraagt om met alle betrokken partners, zijnde de politie, zijnde verzekeraars en ziekenhuizen, de hele keten, nog eens om tafel te gaan en te kijken waar nog verbetering mogelijk is, dan wil ik mij daar graag voor inzetten. Maar ik geef ook aan dat het niet eenvoudig is, want soms leidt een ongeval pas heel veel later tot consequenties, die niet altijd meer terug te voeren zijn op het ongeval. Er spelen ook privacy-issues. Het is dus niet eenvoudig, maar ik ga graag de uitdaging aan om te bezien waar wij nog tot verbeteringen kunnen komen.

De voorzitter:

Er zijn drie collega's die u vragen willen stellen. Maar ja, wij zitten nog in het blokje algemeen.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Maar het blokje is wel afgelopen.

De voorzitter:

Het blokje is wel afgelopen. Ik kan drie collega's nu het woord gaan geven, maar ik wijs de collega's er wel op dat er nog het nodige volgt. Maar u kiest er zelf voor. Het woord is eerst aan de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik ga even door op de vraag die wij hebben gesteld over de conflicterend afgestelde verkeerslichten. Ik begrijp van de Minister dat zij niet echt een antwoord heeft op de vraag in hoeverre dit gevolgen heeft voor het aantal ongevallen en verkeersgewonden. Wij hebben juist willen benadrukken: laten wij nu iets extra's doen aan die ongevallenregistratie. Dan lijkt mij dit een fantastisch punt om mee te nemen in de ongevallenregistratie: had dit voorkomen kunnen worden als wij dit soort dingen op een andere manier hadden opgelost? Is de Minister bereid om dit mee te nemen in de verbetering van de ongevallenregistratie?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Normaal gesproken wordt in die ongevallenregistratie van alles meegenomen, ook over de omstandigheden waaronder het ongeval heeft plaatsgevonden. Nogmaals, als wij specificaties hebben, in de zin van «bij dit soort verkeersregelinstanties zien wij meer ongelukken dan bij andere», of «bij dit soort rotondes gaat het vaker mis», nemen wij die kennis natuurlijk mee, om te bezien of wij misschien het geheel moeten aanpassen. Ik zeg graag toe dat wij ook die aspecten zullen meenemen als wij bezien of wij de ongevallenregistratie kunnen verbeteren.

De voorzitter:

Afrondend, mijnheer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik ben blij met de toezegging, want hoe beter en nauwkeuriger je maatregelen kunt treffen, hoe beter denk ik.

De voorzitter:

Dan gaan wij naar de heer Sienot, want hij wilde ook een vraag stellen.

De heer Sienot (D66):

Die heeft ook te maken met de ongevallenregistratie. Fijn dat die opening toch wordt geboden. Alle begrip voor het feit dat het lastig is, maar het gaat nogal ergens over. Precies daarom is mijn eerste vraag: is de Minister het met ons eens dat het weliswaar lastig is, maar dat wij die complexiteit met elkaar moeten zien te overwinnen, gezien het enorme belang dat hier op het spel staat?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Dat ben ik zeer met de heer Sienot eens. Het is ook niet zo dat er niet aan wordt gewerkt. Er wordt op dit moment bijvoorbeeld ook al gewerkt aan het toevoegen van nieuwe bronnen. Ik noem de bergers en het incidentmanagement van Rijkswaterstaat. Er is ook al een publiek-private samenwerking gestart van politie, verzekeraars en een verkeersbureau, het zogenaamde STAR-project, waardoor wij al meer inzicht krijgen in bronnen van verzekeraars. Maar ik heb uw uitdaging zo opgevat dat u eigenlijk vanuit de Kamer verzoekt om nog eens naar de hele keten te kijken om te bezien wat wij, naast wat wij al doen, kunnen doen om het nog verder te verbeteren.

De voorzitter:

De heer Sienot, afrondend.

De heer Sienot (D66):

Dat is inderdaad correct wat de Minister daar zegt. Zo zien wij dat voor ons. Natuurlijk kun je niet altijd de achterliggende oorzaak achterhalen, maar als je alle incidenten registreert, kun je wel per baanvak zien dat er op sommige baanvakken op bepaalde tijdstippen en in bepaalde bochten meer incidenten plaatsvinden dan elders. Die kennis kan goud waard zijn. Wij zijn heel benieuwd of de Minister ons in een brief over het vervolgtraject wil informeren.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Uiteraard ben ik graag bereid om u daarover te informeren. Wij gaan het traject starten. In het plan van aanpak voor verkeersveiligheid zult u de bouwstenen daarvan kunnen aantreffen. Ik denk dat dat het goede moment is om met elkaar te discussiëren over de vraag of dat het is wat u voor ogen had. Ik denk dat ik u goed heb verstaan. Wij gaan natuurlijk onze aandacht vooral richten op de plaatsen waar al veel ongevallen gebeuren en waarover wij zorgen hebben. Wij gaan niet zomaar ongeleid aan de slag. Kijk naar de organisaties die erbij betrokken zijn. De verzekeraars hebben natuurlijk ook belangrijke informatie. De politie heeft belangrijke informatie. Gemeenten hebben veel informatie, juist over hun eigen gevaarlijke plekken. Wij gaan dat combineren en dan gaan wij bezien hoe wij het beste tot een verbetering kunnen komen.

De voorzitter:

Er komt dus een brief. hebt u nog een termijn in gedachten?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

In het plan van aanpak voor verkeersveiligheid dat wij in het najaar geen presenteren...

De voorzitter:

De griffier weet het al: de tweede helft van 2018. Sorry, het hoort bij een ander onderwerp. Neemt u mij niet kwalijk.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Dan kom ik nu op het blokje snorfiets. Dit is een dossier dat al heel vaak besproken is in de Kamer. Het is niet een eenvoudig zwart-witdossier waarbij je kunt zeggen: als de snorfiets naar de rijbaan gaat, zijn alle problemen opgelost. Aan de andere kant moet je ook constateren dat er zeker ook problemen zijn als ze op het fietspad blijven. Daarom hebben wij met deze aanpak geprobeerd om een verstandige keus te maken door gemeenten hierin de vrijheid te geven om maatwerk te leveren. Wij bieden inderdaad een gemeente als Amsterdam, maar ook een aantal andere steden die zich uitdrukkelijk hebben gemeld met deze problematiek, binnen deze algemene maatregel van bestuur de mogelijkheid om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen op wegen die zij daartoe zullen aanwijzen. Daar zal inderdaad bebording voor nodig zijn. Dit is inclusief de helmplicht. Die hoort er dan bij. Maar wij willen het niet opleggen, want er zijn natuurlijk ook gemeenten in Nederland – de heer Dijkstra gaf het al aan – waar je vele duizenden kilometers kunt fietsen zonder dat je in de problemen komt, omdat het er gewoon heel veel rustiger is. Wij bieden gemeenten dus de mogelijkheid om hiermee ervaring op te doen, maar onder de nadrukkelijke voorwaarde dat wij dit stevig gaan evalueren. Je hebt natuurlijk tijd nodig om te bezien hoe het in de praktijk zal gaan, maar onze inzet is om na een jaar de evaluatie al te gaan starten, om zo snel mogelijk van de ervaringen te kunnen gaan leren en te bezien hoe het zich ontwikkelt. Ik denk dat ik daarmee wel zo'n beetje alles heb beschreven. Hoe gaan we die evaluatie doen? Ik weet niet meer wie van u dat voorstelde, maar het lijkt me heel verstandig dat vooral de gemeenten waar dit in gaat plaatsvinden, daar een belangrijke rol in hebben. Het is goed om de SWOV, de kennisinstelling die daar al het een en ander van heeft uitgezocht, daarbij te betrekken. Zodra gemeenten zich gemeld hebben – Amsterdam zal ongetwijfeld de eerste gemeente zijn – zullen we aan de slag gaan met de voorwaarden en hoe dat precies vormgegeven zal worden. Vanaf het moment van invoering zullen we een jaar bekijken hoe het gaat en dan starten we de evaluatie. Dat zou mijn voorstel zijn.

De voorzitter:

De heer Van Aalst wil in ieder geval nog een vraag stellen. Maar ik wijs de heer Van Aalst er wel op dat dit in feite al zijn tweede interruptie is. Die mag u inzetten.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik denk dat het wel lukt voor deze Minister.

De voorzitter:

Nou, u zegt «deze Minister». Het is wel hetzelfde AO. Het is dus in principe de bedoeling dat u twee interrupties heeft voor beide bewindspersonen. Ik snap dat dat heel lastig is.

De heer Van Aalst (PVV):

Dat vind ik, gezien de agenda, maar heel beperkt. Ik zou een punt van orde willen maken dat we het daar niet bij laten. In een AO van vier uur zijn twee interrupties toch echt te beperkt.

De voorzitter:

Dat klopt. U kunt nu allemaal in massaal verzet komen, maar ik zit hier ook maar voor. U heeft zelf in de procedurevergadering het eindtijdstip van 18.00 uur afgesproken en u heeft twee bewindspersonen uitgenodigd.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik verzeker u dat wij binnen de zes minuten gaan blijven.

De voorzitter:

U kent mij. Ik probeer het altijd netjes af te ronden en ik probeer ook altijd wel een beetje galant te blijven. U pleegt nu uw tweede interruptie. Dan kijken we of er ruimte nog is voor een interruptie hierna, bij de volgende Minister. Maar dat kan betekenen dat uw tweede termijn beperkter van inhoud wordt. Dat geldt dan voor allemaal. De heer Van Aalst krijgt nu het woord voor zijn interruptie.

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

Dank u wel, voorzitter. Ik wil de Minister toch even ergens op wijzen. Als we voor die gemeenten nu een AMvB toestaan en die gemeenten dus een bordje gaan plaatsen, is de Minister er dan van overtuigd dat we de problematiek opgelost hebben?

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

Nee, daar ben ik niet van overtuigd, maar ik wil Amsterdam en andere steden wel de gelegenheid geven om dit te testen. Want als je niks probeert, word je er ook niet wijzer van. Ik ben benieuwd of dit inderdaad kan bijdragen aan de oplossing en ik wil die gemeenten daarvoor de mogelijkheid bieden.

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst, afrondend.

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

Dan wil ik de Minister toch graag meegeven dat ik zojuist een voorstel heb gedaan om dat dan met snelheidsregimes te doen, zoals ik net aangaf: 25 km/u op het fietspad als je niet harder wilt. Op die manier ontstaat er keuzevrijheid. Als een speedpedelec zich wil houden aan die snelheid van 25 km/u, kan die gewoon gebruikmaken van het fietspad. De AMvB met allerlei beperkingen zorgt er juist voor dat je mensen gaat beperken en mensen de rijbaan op gaat dwingen. Is de Minister het met mij eens dat het voorstel dat ik net gedaan heb, eigenlijk tot een betere oplossing zou leiden?

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

Ik denk dat het belangrijk is dat hier aanvragen liggen van gemeenten die dit graag willen doen. Over het andere experiment, het experiment dat de heer Van Aalst voorstelt, heb ik geen enkele aanvraag gekregen. We hebben natuurlijk juist het gemeentelijke maatwerk nodig, waarbij gemeenten zelf het meest kansrijke experiment willen gaan starten. Natuurlijk helpt het altijd als we iedere weggebruiker aanspreken op de verantwoordelijkheid om zich aan de snelheid te houden. Dat zullen we ook zeker blijven doen. Maar ik denk dat uitgerekend Amsterdam en andere gemeenten dit instrument nou juist willen inzetten, omdat ze hier veel verbetering van verwachten.

De **voorzitter**:

Voor ik bij de heer Von Martels kom, eerst een punt van orde van de heer Sienot. Een punt van orde gaat altijd voor.

De heer **Sienot** (D66):

Mijn punt van orde is dat ik een antwoord gemist heb in dit blokje.

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

De zone, begreep ik.

De heer **Sienot** (D66):

Op die manier kan ik mijn tweede interruptie in de zak houden.

De **voorzitter**:

Dat is heel goed. Ik dacht dat u richting mij een punt van orde had, maar het is naar de Minister toe. Ik geef haar nu de gelegenheid voor beantwoording van de vraag.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Dat is een terecht punt. Meneer Sienot, u had gevraagd of het niet in één keer voor een hele zone kan. Dat kan niet. De gemeente moet echt specifiek wegen aanwijzen, want je hebt niet overal een aparte fietsstrook, dus soms is er maar één mogelijkheid. Om dat niet ingewikkelder te maken dan het is en de verplichting ook niet zwaarder te maken dan die is, geven wij gemeenten echt de vrijheid. Op een woonerf heb je die mogelijkheid, die scheiding, bijvoorbeeld helemaal niet. Om het zo te doen, is dus gewoon de meest praktische oplossing. Gemeenten kunnen hier het maatwerk gaan leveren.

De voorzitter:

Dan nog een interruptie van de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Ik zie mijn opmerking ook niet als een interruptie, want volgens mij staat ook nog één vraag van mij open. Omdat snorfietsen zich nu op de openbare rijweg moeten bewegen, moeten ze concurreren met autobussen en vrachtwagens. Het wordt dus misschien wel een overlevingstocht voor die snorfietzers. Mijn suggestie was om bijvoorbeeld in de AMvB te regelen dat de snelheid op de rijweg van 50 km/u naar 30 km/u wordt teruggebracht, waarmee de veiligheid in ieder geval geborgd is. We zitten hier vandaag voor de verkeersveiligheid. Ik ben bang dat met name de snorfietzers waar we het over hebben, dus de groep mensen van 46 jaar en ouder, het straks best moeilijk zullen krijgen. Dat brengt mogelijk gevaarlijke situatie teweeg. Op die manier komt de pilot in Amsterdam wellicht minder geslaagd uit de bus.

De voorzitter:

Een soort verduidelijkende vraag, zo begrijp ik hieruit. Nee, ik begrijp dat u geen antwoord hebt gekregen. Dat is in lijn met wat de heer Sienot deed: een soort herinnering aan een vraag. Dat mag u allen één keer doen en daarna sta ik het niet meer toe.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Ik zal proberen om in het vervolg alle vragen in een keer goed te beantwoorden. Hier zou ik gaan treden in de gemeentelijke bevoegdheden, meneer Von Martels, want het Rijk gaat er niet over waar een gemeente een 30, 50 of 60 kilometerzone maakt. Met dat laatste kom je al buiten de bebouwde kom. Maar wij kunnen er niet in treden waar de gemeenten 30 kilometergebieden gaan vastleggen.

De voorzitter:

Goed. Er was nog even één tussendoorvraag over de ongevalregistratie. Onder welke van de beide bewindspersonen valt die?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Ik heb er net in brede zin op geantwoord. Over het deel van de politie ga ik niet. Het enige wat ik heb aangegeven, is dat er wel al goed wordt samengewerkt tussen verzekeraars, politie en anderen, bijvoorbeeld in het STAR-project.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb in eerste termijn alleen de vraag gesteld over de nationaliteit. Mijn vraag is of de Minister van IenW die gaat beantwoorden of de Minister van JenV.

De voorzitter:

Mijnheer Van Aalst, u moet eigenlijk praten via mij. Het begint ermee dat u aan mij het woord moet vragen. Ik heb net aan de Minister gevraagd onder wie de ongevallenregistratie valt. De Minister heeft gezegd dat zij daar een antwoord op heeft gegeven en dat de Minister van Justitie en Veiligheid daar dadelijk nog op terugkomt. We ronden dit punt nu nog even af. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat gaat ten slotte nog even in op dit punt en dan gaan we door naar het volgende blok.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Ik ben me niet bewust van wat ik over de ongevallenregistratie precies niet beantwoord heb.

De voorzitter:

Ten aanzien van de nationaliteit.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Dat heb ik in het blokje «overig» gezet, omdat dat breed werd opgevat. Dan kom ik daar nog op terug.

De voorzitter:

Goed. Daar komen we nog op terug. In de richting van de heer Van Aalst zeg ik: dat is bij deze Minister en bij deze Minister heeft u nu geen interrupties meer. Ik wijs de collega's erop dat we een tweede termijn hebben. Het enige wat ik probeer te doen, is ruimte te houden voor de tweede termijn. Want dan kunt u goede en gerichte vragen stellen. Dat vind ik over het algemeen altijd zinvol en dat maakt het voor mij als voorzitter ook iets gemakkelijker. De Minister vervolgt haar beantwoording.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Dan kom ik bij een punt waarvoor geen echt makkelijke oplossing voorhanden is en dat betreft de trekkers. Moeten we die nu wel of niet bekentekenen? Daar zijn ook verhitte debatten over gevoerd in de Kamer, al jaren her in de Kamer. Er is een wetsvoorstel naar de Kamer gezonden. Dat wetsvoorstel heeft de eindstreep niet gehaald. Mijn inzet hierbij is dat wij vanuit Europa aan die verplichting moeten voldoen. Europa heeft een infractieprocedure opgestart. We moeten dus met elkaar een oplossing vinden. Nou heb ik bij een rondgang langs de verschillende mensen ook al begrepen dat het niet erg zinvol lijkt om exact hetzelfde wetsvoorstel in te dienen. Ik zou u dus eigenlijk willen vragen om mij nog wat respijt te geven. U kunt zich voorstellen dat we daar de afgelopen tijd nog niet uitgebreid over hebben kunnen discussiëren. We moeten hier nog eens even goed naar kijken met de insteek om met een voor iedereen werkbare oplossing te komen. Want anders gaat op een gegeven moment de boeteteller lopen. Wilt u mij dus nog even de tijd geven om te kauwen op de mogelijkheden? Er zijn van verschillende kanten nieuwe suggesties aangedragen die we in het verleden nog niet met elkaar hebben bediscussieerd. Dat is eigenlijk in algemene zin wat ik aan u zou willen vragen. De heer Von Martels vroeg of dat eigenlijk niet een opstapje is naar motorrijtuigenbelasting, een tachograafverplichting of een verzekeringsverplichting en wat je allemaal nog meer zou kunnen bedenken. Ik ga daar nu op in, want anders krijg ik zo meteen weer te horen dat ik niet alle vragen heb beantwoord. Daar gaat het helemaal niet om en dat is ook niet mijn insteek. Mijn eerste insteek zal zijn om bij uw Kamer met een wetsvoorstel te komen waardoor we zorgen dat we aan deze Europese verplichting kunnen voldoen met zo min mogelijk administratieve lasten en zo min mogelijk rompslomp, maar waarmee we wel het doel bereiken. Ik wil even wat tijd om daar zorgvuldig naar te kunnen kijken. Hiermee heb ik het blokje «trekkers» afgesloten.

Ik kom nu bij het blokje «overig». Dat is een wat groter blokje, want het was allemaal verschillend van aard. Er is een vraag gesteld over de nieuwe drugstest. Gezegd werd dat die problematisch is voor ADHD-patiënten. Gevraagd werd of ik bereid ben om snel met VWS en JenV tot een oplossing te komen. De maatschappelijke onrust bij apothekers- en patiëntenverenigingen hebben wij ook gezien. Ik hecht eraan dat mensen zo lang mogelijk veilig moeten kunnen deelnemen aan het verkeer. Als mensen een aandoening hebben en de juiste dosering van geneesmiddelen maakt dat ze veilig kunnen blijven rijden, zou dat moeten kunnen. Ik zou graag met de Ministers van JenV en VWS zorgvuldig willen bekijken hoe we een verkeersveilige en medisch verantwoorde oplossing hiervoor kunnen vinden. Uiteraard zal ik uw Kamer daarover willen informeren.

Mevrouw Van Tongeren had het over het technisch onmogelijk maken van appen. Ik heb bij de begroting ook al gezegd dat ik daar heel positief tegenover sta, want het is voor mij de drieslag van gedrag, techniek en wet- en regelgeving. Op het ministerie zullen wij deze ontwikkelingen in het kader van de innovatie goed in de gaten houden. We zullen bekijken hoe we dat in combinatie met de juiste privacyregelgeving goed voor elkaar kunnen krijgen. Ik zal dus zeker producenten, werkgevers, verzekeraars en alle betrokken stakeholders vragen om het convenant te tekenen en acties toe te zeggen om die systemen te stimuleren.

Dan is er nog gevraagd hoe het mogelijk is dat personenauto's omgekeurd kunnen worden tot ongekenkende motorrijtuigen met een beperkte snelheid, de MMBS'en. Dat probleem staat al langer op de agenda. Naar aanleiding van de motie-Bashir past de Rijksdienst voor het Wegverkeer sinds enkele jaren de regels voor dat omkeuren veel strenger toe. Met de invoering van het T-rijbewijs is het nu niet meer mogelijk om zonder rijbewijs een dergelijk voertuig te besturen. Het aantal omgekeurde voertuigen is daardoor gedaald. In het wetsvoorstel Kentekening landbouwvoertuigen zullen we daar specifiek aandacht aan moeten besteden, zodat er geen nieuwe voertuigen meer worden toegelaten tot de categorie MMBS. Als we dat in die wetgeving meenemen, zouden we dat helemaal kunnen oplossen.

De heer Dijkstra heeft gevraagd wanneer er een Europese uitwisseling van tellerstanden komt. Ik zou wel een Europese verplichting tot de uitwisseling van die tellerstanden willen, want dat voorkomt een hoop fraude. Nederland heeft daar ook op ingezet bij de onderhandelingen over de Europese richtlijn voor herregistratie, maar er is gebleken dat hier onvoldoende draagvlak voor is bij andere lidstaten. Dus ik ben blij met het initiatief van het Europees Parlement voor een wet om fraude met tellerstanden in Europees verband aan te pakken. België en Nederland kunnen daar een voorbeeldfunctie in vervullen. Vooruitlopend daarop ben ik samen met België gestart met een bilaterale uitwisseling. Dat was mogelijk, omdat België ook een centrale registratie van tellerstanden heeft. Andere landen hebben zoiets helaas nog niet, maar daar wordt aan gewerkt.

De heer Dijkstra vroeg ook: bent u bereid om de schorsingstarieven te verlagen? Schorsen is bedoeld als een uitzondering en in principe ook alleen als een voertuig voor langere perioden niet gebruikt wordt. Om er echt voor te zorgen dat dat zo is, zijn er drempeltarieven ingesteld. De extra opbrengsten hebben ook de functie van drempel. Je kijkt natuurlijk naar de kosten. Het drempeltarief is iets meer dan kostendekkend, omdat er misbruik van gemaakt zou kunnen worden als het te gemakkelijk is. Dat is met een meerderheid van de Kamer zo afgesproken.

Dan heeft de heer Dijkstra gevraagd wanneer het licht op de snelweg weer aangaat, conform de ambitie uit het regeerakkoord. Dan gaat het uiteraard om de plekken waar dit juist de afgelopen periode verminderd is. Dat wordt voortvarend opgepakt door Rijkswaterstaat. Er wordt ook gekeken op welke plek dit het makkelijkste weer zou kunnen. Uiteraard gaan we dat

op een heel duurzame manier doen. Ik zeg dit in de richting van de heer Sienot, want ik zie hem al kijken. Als er toch aan de verlichting gesleuteld wordt, gaan we dat bij voorkeur met ledverlichting doen, niet alleen omdat dit duurzamer is, maar ook omdat het op de lange termijn gewoon goedkoper is. We zouden dus wel gek zijn, ook in economische zin, als we dat niet duurzaam zouden oppakken. Daar wordt dus op een verstandige manier mee omgegaan.

De heer Von Martels heeft gevraagd naar het slaapverbod in cabines voor vrachtwagenchauffeurs. Hoe gaan we om met de veiligheidsconsequenties als gevolg daarvan, namelijk dat de chauffeur niet meer in de buurt van de auto is? Ik interpreteer het maar zo – en ik zie u knikken – dat het dan gaat om de veiligheidsconsequenties voor het voertuig en de lading. We moeten niet weer in de situatie komen dat ladingdiefstal aan de orde van de dag is. Ik werk al een aantal jaren samen met het bedrijfsleven om transportcriminaliteit aan te pakken. Die samenwerking wordt in de komende tijd voortgezet. Onlangs, bij de begroting, hebt u ook nog specifiek aan ons gevraagd om aandacht te hebben voor veilige parkeerplaatsen en om bij te dragen aan de totstandkoming van een netwerk van beveiligde truckparkings, specifiek langs de goederencorridors. We gaan daarmee aan de slag, dus u kunt ervan overtuigd zijn dat we daar vol op inzetten. Ik ben overigens van mening dat we ernaar moeten streven om een dergelijk netwerk in heel Europa te realiseren. Europa heeft dit inmiddels op de agenda. Ze hebben daarvoor ook middelen gereserveerd in het CEF-fonds. Waar nodig zal ik proberen – we blijven zunist – om Nederlandse inschrijvingen vanuit dit fonds gefinancierd te krijgen. Mevrouw Van Tongeren heeft iets gevraagd over voetgangers. Voetgangers zijn geen verkeersslachtoffers als er niet iets met wielen in de buurt is. Dat kan toch niet zo zijn? Een voetganger is natuurlijk wel een verkeersslachtoffer als hij gewond raakt of in aanraking komt met een voertuig. Maar als iemand gewoon op de stoep valt omdat tegels niet goed liggen, als er geen goede preventie is, of als de infrastructuur niet op orde is, dan is dat meer een zaak van ruimtelijke ordening en van de gemeente. Daar gaan wij dan niet over. Dat wil niet zeggen dat gemeenten daar niet aansprakelijk voor zijn. Dat heb je soms met boomwortels die tegels omhoogduwen enzovoorts. Als het gaat om valpreventie en zelfredzaamheid van ouderen, zit dat meer in het domein van de volksgezondheid. Als het gaat om verkeer, moet het dus echt een combinatie zijn.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Als een voetganger struikelt over een tegel die niet goed ligt, is het geen verkeersongeluk. Als een fietser omvalt, omdat een tegel niet goed ligt, is dat een eenzijdig fietsongeval. Als een auto door een boomwortel tegen een boom aanrijdt, is dat een verkeersongeluk. Als een voetganger over een boomwortel struikelt, is dat niet het geval. Dat vind ik wat onlogisch. Ik kan me voorstellen dat je niet onmiddellijk de hele categorie kan veranderen, maar ik zou graag inzicht krijgen in het aantal voetgangers waarover we het hebben. Ik geef wederom een voorbeeld vanuit Amsterdam. Je schrikt je wild van een brommer die doorraast terwijl je aan het oversteken bent en gaat onderuit. Dan ben je in principe dus geen verkeersslachtoffer, terwijl je wel degelijk op de zebra valt en daar misschien je sleutelbeen breekt. Ik zou in elk geval graag inzicht krijgen in hoeveel mensen dat zijn. Als we toch werken aan beter registreren, zouden we ook daarnaar moeten kijken. Is dat mogelijk?

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

Ik denk dat mevrouw Van Tongeren het op deze manier wel stevig inperkt. Zij zegt: kijk hoeveel eenzijdige voetgangersongevallen je in de ongeval-lenregistratie tegenkomt. Daar wil ik graag naar kijken. Als het gaat om wie er overal valt, wordt het een mission impossible. Maar op deze manier kunnen we daarmee uit de voeten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik ben heel blij met deze toezegging en dat we daar zicht op krijgen. Dit geldt niet alleen voor ouderen, maar voor allerlei leeftijdscategorieën. Dus dank voor de toezegging van de Minister.

De **voorzitter**:

Dat was een toezegging maar geen vraag. Minister, waar bent u met de blokjes? Waar bent u in «overig»?

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

Ik schiet al aardig op.

De **voorzitter**:

Fantastisch. Gaat u door.

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

Dit is het laatste blokje. Gevraagd is of het klopt dat de doorstroom ideaal is bij 80 km/u tot 90 km/u. Daar is geen eenduidig antwoord op. Dat hangt natuurlijk heel erg af van de weginrichting, de verkeersintensiteit en het aantal rijbanen – ook niet onbelangrijk. Op dit moment wordt er al met de matrixborden ingegrepen als er een file dreigt. Dan wordt de maximumsnelheid naar beneden gebracht. Hier kun je dus geen eenduidig, algemeen geldend antwoord op geven.

Dan kom ik op de sondering door de ANWB over de speedpedelec. Kan de Minister uiterlijk medio 2018 het effect daarvan aangeven? Volgens de Europese regels is een speedpedelec gewoon een bromfiets. Het besluit om de speedpedelec in alle opzichten als bromfiets te behandelen hebben wij mede op basis van de SWOV-analyses genomen. Ik neem de signalen van de verschillende wegbeheerders serieus. Zij geven aan dat dit op een aantal specifieke plekken misschien niet goed uitpakt. Ik ben met de wegbeheerders en CROW in gesprek om deze situatie met hen te monitoren. Nogmaals, zoals ik in het begin al zei, vind ik de denkrichting van de ANWB met de manifestpartners relevant, namelijk om de hele indeling meer te gaan baseren op snelheid, massa en afmetingen. Wij zullen die zeker een plaats geven in de discussie. In het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid heb ik al gezegd dat ik de discussie rond de speedpedelecs wil meenemen in het kader van de drieslag van snelheid, massa en afmetingen en bekijken hoe dat praktisch kan worden ingevuld.

Dan kom ik op de vraag van de heer Sienot of de banden kunnen worden meegenomen in de apk conform de EU-verantwoordelijkheid. Banden worden uitgebreid gecontroleerd tijdens de apk. Nederland doet dit conform de Europese regels. Dus als uw auto ergens apk-gekeurd is zonder dat ze naar de banden hebben gekeken, moet u ze daarop aanspreken.

Dan nog de vraag of de nationaliteit toegevoegd kan worden aan de database ongevallenregistratie. Het is al bekend wat de nationaliteit is van de bestuurder van een voertuig en ook wat de nationaliteit van het voertuig zelf is. Dat staat al in de openbare database ongevallenregistratie.

Hiermee heb ik mijn laatste blokje afgerond.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we door met de Minister van Justitie en Veiligheid. Ik heb de collega's zo-even al verteld welke onderwerpen de Minister zal behandelen. De heer Sienot steekt nu zijn vinger op. Dat was nog een vraag voor de Minister van Infrastructuur die kan wachten tot de tweede termijn. Dan geef ik nu het woord aan de Minister van Justitie en Veiligheid voor de beantwoording van de vragen.

Minister Grapperhaus:

Voorzitter. Ik wil eigenlijk beginnen om eerst mijn deelneming uit te spreken aan de ouders en andere dierbaren van Yannick Frijns. Ik wil ook zeggen dat ik het ongelofelijk flink vind dat u zo met uw verdriet omgaat en ons hier goed confronteert met wat uw dochter is overkomen en met het gegeven dat we er nog helemaal niet zijn met het met elkaar werken aan verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid is iets – dat staat ook in de petitie – wat ook met ons gedrag te maken heeft. Natuurlijk kan er onder leiding van de Minister van IenW nieuwe technologie worden ingevoerd. Natuurlijk heb ik een heel grote ambitie om het verkeer veiliger te maken. Daar zal ik zo nog iets over zeggen. Dat heb ik ook al bij de begrotingsbehandeling gezegd. Het gaat ook om het gedrag. Het is een bitter onrecht dat uw dochter dat is overkomen. Wilt u mij vergeven dat ik daarmee ben begonnen.

Ik zei al dat ik een sterke ambitie heb om bij te dragen aan verkeersveiligheid. In een samenleving als de onze is sprake van veelomvattend verkeer. Dan is het van belang dat iedereen daar veilig aan kan deelnemen. Dat vergt goede preventie, zoals ik al zei, en ook het qua verkeersdeelname goed opvoeden van kinderen en jongeren. Het vergt ook goedwerkende regels en goede handhaving. Ik heb meteen een sterke ambitie geuit om via de verkeershandhaving bij te dragen aan verkeersveiligheid. Dat staat ook in het regeerakkoord. Ik vind ook dat notoire verkeersovertreders hard moeten worden aangepakt.

Ter uitvoering daarvan zet ik het traject van het progressief boetestelsel voort. Op 20 juni is de Kamer geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek daarnaar. Vanwege de grote impact op de uitvoering, worden nu de haalbaarheid en handhaafbaarheid in een uitvoeringstoets beoordeeld. Dat is dus om misverstanden weg te nemen en niet omdat we in een bureaucratisch traject zitten. Nee, we willen echt naar straffere regels op dit punt en naar straffere straffen op een manier die ook meteen goed gaat werken. Ik verwacht medio 2018 een definitief standpunt naar uw Kamer te kunnen innemen.

Ik heb uw Kamer op 20 juli jongstleden geïnformeerd, althans, mijn voorganger heeft dat gedaan, over het onderzoek naar de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten. Ook dit traject zet ik met voortvarendheid voort. Ik verwacht het wetsvoorstel begin 2018 in consultatie te kunnen geven. Dat traject moet leiden tot een hardere aanpak van ernstige verkeersovertredingen. Bij dat...

De voorzitter:

De heer Von... Sorry, u was nog niet klaar. Maakt u even dit punt af.

Minister Grapperhaus:

Bij dat wetsvoorstel zal ik, zoals ik tijdens de begrotingsbehandeling heb aangegeven, mobielelefoongebruik in het verkeer meenemen. Ik zeg opnieuw dat het natuurlijk goed is dat de technologie ons verder helpt, maar we moeten aan de samenleving ook het signaal afgeven dat we daar een hoge straf op zetten.

Daarnaast lopen er nog twee onderzoeken. Dat zijn het onderzoek naar de mogelijkheden om het alcoholslot onder te brengen in het strafrecht en het onderzoek naar de samenloop tussen verschillende straffen en maatregelen in het straf- en bestuursrecht.

De voorzitter:

Ik stel voor dat we nu even de vraag van de heer Von Martels aanhoren. Hij wilde een interruptie plegen.

De heer Von Martels (CDA):

Graag wil ik nog aan de Minister vragen of hij pogingen gaat doen om het gebruik van de smartphone in het verkeer op de lijst van de huftefeiten te krijgen, waardoor strafrechtelijke vervolging eerder mogelijk gemaakt wordt.

Minister Grapperhaus:

Ik ga in ieder geval kijken naar het in het strafrecht scherper aanvliegen van het gebruik van mobiele telefoons in het verkeer. Dat zou ook te maken kunnen hebben met het begrip «roekeloosheid». Ik wil dat nu nog niet voor u invullen, maar u moet er zeker aan denken dat we het mogelijk ook bekijken in het licht van de categorie die u net noemde. Zal ik doorgaan, voorzitter?

De voorzitter:

Gaat u door.

Minister Grapperhaus:

Over die onderwerpen zal ik u samen met mijn collega van lenW in januari informeren. De samenloop tussen straf- en bestuursrecht is een ingewikkeld traject. Daarom wil ik bij dezen bij uw commissie neerleggen dat ik graag bereid ben om dat op afzienbare termijn eerst nader te laten toelichten in een technische briefing. Dan weet u precies hoe dat juridisch en anderszins allemaal in elkaar steekt en kunnen we daarna beter met elkaar de discussie over de nieuwe wetgeving afronden. Tot slot. Naar aanleiding van de motie-Zijlstra/Samsom hebben we van de boeteontvangsten per 1 januari 2017 een generaal dossier gemaakt. Daarmee is nog duidelijker gemaakt dat er gehandhaafd wordt voor de verkeersveiligheid en niet voor het genereren van ontvangsten. Ik onderschrijf dat zeer. Overigens heb ik daarmee, denk ik, de vraag van het lid Dijkstra op dat punt beantwoord.

Er gebeuren dus een groot aantal dingen. De resultaten zullen de komende tijd zichtbaar worden. Zoals ik eerder al zei, vind ik het van belang dat we vooral kijken of we ver komen met goede maatregelen en regels. Die moeten daadwerkelijk uitvoerbaar zijn en de mensen ook echt de bevestiging van toenemende verkeersveiligheid geven. In het verleden zijn er een aantal ingrijpende maatregelen geïntroduceerd, die na een tijdje niet bleken te werken qua uitvoerbaarheid. Het alcoholslotprogramma in het bestuursrecht was daar een voorbeeld van. We moeten dus, zoals de Fransen dat noemen, reculer pour mieux sauter. We gaan die onderwerpen opnieuw oppakken en ervoor zorgen dat er wetgeving komt die echt werkt. Dat betekent ook, en dat hebben mijn voorgangers al gedaan: eerst onderzoek doen en dan goed werkende wetgeving. Regels en handhaving: dat is een deel. Ik heb in het begin al gezegd dat educatie en gedragsaanpak heel belangrijke punten zijn in het verkeer. Ik onderschrijf ook wat mijn collega zojuist heeft gezegd. Ik wil dat benadrukken, omdat we ons niet moeten verliezen in polarisatie over de vraag of we in de discussie misschien te forse termen daarover gebruiken naar elkaar toe. Waar het om gaat, is dat de verkeersveiligheid omhooggaat. Ik kom op een aantal vragen. Ik meen dat ik de vragen van het lid Dijkstra over het progressieve boetestelsel voldoende heb beantwoord in mijn spreektekst.

Dan het zwartboek verkeersslachtoffers. Er is een brief van 23 mei 2016 waarnaar ik u graag wil verwijzen. Mijn voorganger heeft daarin gereageerd op dat zwartboek. Er zijn toen een aantal aanbevelingen gedaan. Inmiddels kunt u uit mijn spreektekst vernemen dat we weer verdergaan met nieuwe maatregelen. Uiteindelijk gaat het erom, het verkeer veilig en goedwerkend te krijgen.

Over de boete-inkomsten generaal hebben we het ook gehad, dacht ik. Over flitscontroles op de meest gevaarlijke punten het volgende. De politie werkt informatiegestuurd en handhaaft op die wegen waar de

risico's op ongevallen het grootst zijn. Het is dan ook niet zo dat er alleen op snelwegen met een mobiele radarset wordt gecontroleerd. Er zijn 187 radarsets, waarvan 20 voor de snelwegen. De overige worden op het onderliggende wegennet ingezet. Om nog duidelijker te maken dat boetes niet worden opgelegd voor de ontvangsten: die ontvangsten zijn uit het generaal dossier gehaald.

Dan de buitenlandse boetes. Per 1 november jongstleden – daarover heb ik de Kamer geïnformeerd – is nog eens een groep van tien landen aangesloten op de flitsverwerking. Daarmee worden overtredingen op kentekens uit 21 landen beboet. De eerste boetes van de nieuwe landen zijn al betaald. Ik zal uw Kamer de meest recente inningcijfers sturen. Dat zal denk ik na het reces worden; achter mij wordt gretig geknikt. Dat zal waarschijnlijk meegaan in het jaarbericht 2017.

Hoe kan het dat als een auto met een gestolen kenteken geflitst wordt, dat niet meteen gesignaleerd wordt? Dat is een beetje een technische vraag. Het antwoord is: de flitscamera's zijn anders dan de ANPR-camera's. Er is dus geen realtimeverbinding mee. Wel worden signalen uit de flitscamera's nu achteraf in de ANPR gezet. Dan kun je later alsnog die voertuigen eruit halen. De uiterst gecompliceerde discussie die we in de Eerste Kamer hebben gehad over de ANPR-camera's in relatie tot privacy laat ook zien dat de marges in dat opzicht voor ons nu eenmaal vrij nauw zijn.

Over de alcoholcontroles heeft mevrouw Van Tongeren gevraagd of er een verschuiving van de controle op drugs naar die op alcohol is. Het antwoord is als volgt. Handhaven op alcohol is en blijft een van de speerpunten van de politie in de verkeershandhaving. Dat is ook door het OM en de politie als zodanig benoemd in de leidraad Verkeershandhaving. Binnen de politie is recent nogmaals aandacht gevraagd voor de inzet op actieve handhaving op rijden onder invloed van alcohol. De controle op drugs komt daarbij. In januari ontvangt u van mij en de Minister van IenW een brief waarin we ingaan op dat rijden onder invloed in brede zin. Tijdens de begrotingsbehandeling heb ik al gezegd dat ik ook hiervan een speerpunt maak op het punt van handhaving in het verkeer.

Als laatste de te hard rijdende agent. De politie wordt getraind in het rijden met de auto voor die gevallen waarin er sprake is van een noodzaak. Het spreekt voor zich dat de politie alleen in geval van noodzaksituaties gebruikmaakt van de bevoegdheid om de regels terzijde te stellen. Die noodzaak is voor burgers helaas niet altijd zichtbaar, maar daar wordt wel degelijk op gelet. Ik zou haast willen zeggen: daar worden ze door de korpsleiding ook goed op getraind en gestuurd.

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

Ik dank de Minister voor zijn beantwoording. In de stukken die ik aantrof zag ik een aantal tabellen, waaronder een van registervergelijkingen. Dat is behoorlijk teruggelopen. Ik neem aan dat registervergelijkingen kentekencontrole zijn. Ik zag dat het aantal staandehoudingen de laatste jaren gelukkig weer aantrekt, maar het is nog niet op het niveau van een jaar of vijf geleden. Zelf weet ik uit ervaring dat je, als je één keer staande bent gehouden, dat niet meer vergeet. Al die andere rare flitsboetes van € 56 omdat je toevallig 1 kilometer te hard Den Haag uitrijdt, die betaal je dan maar en dat is het. Maar een staandehouding is van belang. Ik ben benieuwd naar de concrete ambities en de inzet van dit kabinet als het gaat om het verhogen van het aantal staandehoudingen. Want dat onderdeel is essentieel als wij de verkeersveiligheid willen verhogen.

Minister **Grapperhaus**:

De korpsleiding van de politie heeft naar aanleiding van het dalende aantal staandehoudingen in 2016 besloten om verkeershandhaving als onderdeel van de reguliere handhavingstaak van de politie sterker neer te zetten. Er wordt dus gericht gestuurd op zichtbare en zinvolle

handhaving door middel van staandehouding. Verkeershandhaving moet door de medewerkers van teams Verkeer en de basisteams worden uitgevoerd als onderdeel van de algemene handhavingstaken. Met de handhavingsmonitor wordt in de nationale briefing regelmatig de aandacht van de politiechefs gevraagd voor die handhaving. Ik neem daarnaast andere, flankerende maatregelen om de handhaving te versterken. Zo kijk ik naar de mogelijkheden van het progressieve boetestelsel, zodat je een volgende keer meer betaalt voor dezelfde overtreding, om het even simpel uit te leggen. Ik kom zoals gezegd met een wetvoorstel voor aanscherping van de straffoemeting bij verkeersdelicten. Een beetje ten overvloede, maar wel interessant: het OM heeft innovatietrajecten in gang gezet. Er wordt een trajectcontrolesysteem geplaatst op zogenaamde N-wegen. Het OM is gestart met het opzetten van een aantal pilotprojecten. Dan gaat het om handhaving op snelheid bij wegwerkzaamheden, handhaving op roodkruisnegatie met behulp van camera's en handhaving op handheld bellen met camera's op voertuigen van de politie. We hopen zo meer te bereiken met de staandehoudingen en heterdaadsituaties. De controle op registervergelijking is een controle op onverzekerd rijden. Dat neemt overigens inmiddels af. Dat is mede een effect van die controle.

De voorzitter:

Dit was nog het antwoord op de vraag van de heer Dijkstra, meen ik. De heer Dijkstra heeft nog een vervolgvraag?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik wil met name de urgentie benadrukken. Als je één keer bent aangehouden, 's avonds door twee agenten in zo'n burgerauto, vergeet je dat niet meer. Die zeggen dan: «meneer Dijkstra – of wie dan ook – u bent even niet goed bezig geweest; doe dat niet meer». Wat de controle op handheld bellen betreft: als ik vanuit de Betuwe hiernaartoe rijd, zie ik wel twee, drie of vier keer mensen eventjes een halve meter naar links of naar rechts gaan. Als ik ze heb ingehaald, kijk ik altijd even. En inderdaad, dan zitten ze met hun rechterduim een appje, een smiley of wat dan ook te sturen naar hun vrienden. Dan gebaar ik «ben je gek geworden!». Drie weken geleden deed ik dat ook, toen ik nog geen verkeerwoordvoerder was. We hebben op dat vlak echt wat te doen. Volgens mij vindt driekwart het afkeurenswaardig, maar iedereen doet het wel. We hebben daar wat te doen als het gaat om voorlichting, handhaving en met name staandehouding als iemand een telefoon in zijn hand heeft, om die persoon een lesje te leren en ook te sanctioneren.

De voorzitter:

Het punt is duidelijk.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Wilt u alstublieft inzetten op staandehouding van mensen die een telefoon vasthouden? Dus: «jongen, dat mag niet». Op de televisie doen ze het ook altijd. Dan is er altijd een agent die zegt: meneer, mevrouw, wat u daar doet, kan gewoon niet.

De voorzitter:

Meneer Dijkstra, uw pleidooi wordt niet verkeerd begrepen, door niemand volgens mij.

Minister Grapperhaus:

Sterker nog, u geeft een heel fraaie echo van wat ik net zei. Ik heb gezegd: er wordt gericht gestuurd op meer zichtbare en zinvolle handhaving door middel van staandehouding. Weet u waarom u zich ook schaamt als u een keer terechtkomt in zo'n situatie van staandehouding, ook al is het

onterecht – ons is dat natuurlijk alleen onterecht overkomen? Je schaamt je als je weet dat je bezig bent met gedrag waarvan iedereen zegt «dat is verwerpelijk en onveilig». Bovendien kunnen anderen dat ook nog zien, laten we wel zijn. Die zin staat centraal in mijn betoog. Men is al bezig om daar gericht op te sturen en ik ben voornemens om dat nog meer te stimuleren, onder andere met de genoemde projecten. Natuurlijk is het af en toe bitter. Ik heb al gezegd dat er toch situaties kunnen zijn waarin de techniek net tekortschiet. Maar de politie zit er echt bovenop. Het is eigenlijk nieuw, want tien jaar geleden deden we het niet: in het overleg met de politiechefs komt de staandhoudingsmonitor af en toe ter sprake en dan wordt er gezegd «er meer achteraan».

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik kan me voorstellen dat de nieuwe Minister nog niet alle details van alles te pakken heeft. Mijn vraag was: klopt het dat de politie te allen tijde 10 km/u harder mag rijden dan de maximumsnelheid? Hier in de Tweede Kamer hebben we meegemaakt dat politiemensen een petitie kwamen aanbieden. Die vertelden mij: wij mogen 10 km/u harder rijden en dat doen wij ook. Er hoefde niet per se een noodzaak te zijn. Ik krijg mails van mensen die aangehouden worden voor fietsen op de stoep door agenten die op de stoep fietsen. Nou begrijp ik dat dat mag als je iemand achtervolgt, maar vanwege de voorbeeldfunctie helpt het niet. Ik zou graag aandacht willen voor dat punt. Ik weet dat het heel lastig is voor de politie. Ik zit ook weleens in een auto. Ik heb een cruisecontrol en die zet ik strak op 100. Dan word je ingehaald door een politieauto en weet je dus dat die te hard rijdt. Dat helpt niet. Zou er meer aandacht kunnen komen voor de voorbeeldfunctie van mensen in uniform op straat? Goed dat ze er zijn, goed dat ze mensen aanspreken, maar dan moeten ze zelf ook onberispelijk gedrag vertonen, tenzij er sprake is van een achtervolging.

Minister **Grapperhaus**:

Ik heb al gezegd dat de politie een uitzondering mag maken op bepaalde verkeersregels als daartoe noodzaak is. Ik kan natuurlijk heel moeilijk ingaan op de casuïstiek van iemand die kennelijk op de stoep fietst en in ieder geval de wet overtreedt – dat staat vast – en die wordt achtervolgd door een politieagent die zelf ook op de stoep gaat fietsen. Dat vind ik een lastige casuïstiek, want dan krijg je altijd de vraag in hoeverre er sprake was van noodzaak. Ik spreek morgen de korpschef uitvoerig en ik zal hem vragen om aandacht voor dit punt. Ik zal ook vragen in hoeverre er aandacht is voor de voorbeeldfunctie, maar naar mijn beste weten is dit zeker het geval. Ik moet u zeggen, mijn eigen ervaring is dat de politie dit soort dingen niet doet alleen om sneller van A naar B te komen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

De Minister bevestigt dus dat wat ik van de politie gehoord heb, namelijk dat ze te allen tijde 10 km/u harder mogen, niet correct is, dat dat alleen mag als er een noodzaak is?

Minister **Grapperhaus**:

Dan mogen ze 10 km/u harder dan is toegestaan – 10 km/u, hè.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Maar alleen bij noodzaak, niet te allen tijde?

Minister **Grapperhaus**:

In geval van een noodzaak.

De **voorzitter**:

Ho, beste mensen, u praat via mij. Mevrouw Van Tongeren was nog bezig met haar afrondende vraag. Daarna is de Minister aan de beurt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben blij met de toezegging van de Minister dat er gekeken gaat worden naar de voorbeeldfunctie. Ik denk dat dit mensen enorm helpt om zich netjes aan de regels te houden. Ik heb stapels e-mails van mensen met fotootjes en beschrijvingen van situaties waarin dat niet het geval was. De politie zal over het algemeen enorm zegenrijk werk doen, maar mocht daar nog ietsjes meer aandacht voor komen, dan zou dat volgens mij enorm helpen.

Minister **Grapperhaus**:

Excuus, voorzitter, voor het feit dat ik iets te snel reageerde op mevrouw Van Tongeren en u oversloeg. Ik ben in ieder geval blij dat mevrouw Van Tongeren het met mij eens is dat de politie over het algemeen zeer zegenrijk werk doet. Inderdaad, we moeten er altijd voor zorgen dat de regel is en blijft: alleen bij noodzaak.

De **voorzitter**:

Ten slotte was er nog een interruptie van meneer Von Martels.

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

Ik heb veel waardering voor mijn collega Dijkstra van de VVD, maar hij riep de Minister min of meer op om de verkeersveiligheid te verhogen door iemand eerst woordvoerder verkeersveiligheid te laten worden en vervolgens ook nog staande te laten houden. Dat zou de verkeersveiligheid enorm helpen. Ik wil de Minister niet adviseren om dat over te nemen. We hebben het Verkeersveiligheidsmanifest en daarin staat heel duidelijk: we moeten meer handhaven en vooral ook slimmer handhaven. Op welke manier gaan we slimmer handhaven?

Minister **Grapperhaus**:

Daar heb ik net ook al het een en ander over gezegd. Het Openbaar Ministerie is begonnen met een aantal pilotprojecten om te kijken of ze het aantal staandhoudingen aanzienlijk kunnen vermeerderen. Een heel goed voorbeeld is de handhaving op snelheid bij wegwerkzaamheden, juist ook omdat je daar het effect waar het Kamerlid Dijkstra op doelde, meteen te pakken hebt. Je krijgt meer staandhoudingen en je krijgt meteen dat schrikeffect, zodat mensen het voortaan wel zullen laten. Dat is één voorbeeld, maar ik heb er in mijn vorige ronde wel een stuk of zes genoemd.

De **voorzitter**:

Afrondend, de heer Von Martels.

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

Staande houden vind ik niet echt een slimmere manier van handhaven. Ik vind dat een vrij calvinistische manier. Ik zoek meer naar technologische oplossingen in de toekomst. Het is meer een pleidooi, niet een specifieke vraag. Ik hoop meer dat de toekomstige ontwikkelingen in die richting gaan plaatsvinden. Dus meer, maar ook vooral slimmer.

Minister **Grapperhaus**:

Een vraagteken veronderstellend wijs ik u ook op de technologie voor bijvoorbeeld de handhaving ten opzichte van handheld bellen met camera's op voertuigen van de politie. Er zijn ook experimenten, maar dan begeef ik mij op het terrein van mijn geachte collega en dat ga ik niet te veel doen, met hoe je mobiele telefoons kunt instellen of verplicht zou kunnen instellen. Ik ga niet treden in het terrein van die lenW-technologie, want dat is aan de collega, maar ik ondersteun haar, en dat heb ik ook voor dit AO uitgesproken, met het vertalen van die technologische mogelijkheden naar de daaraan gekoppelde zinvolle regelgeving.

De voorzitter:

Daar wordt instemmend op gereageerd. Daarmee zijn we aan het eind gekomen van de eerste termijn van de zijde van beide bewindspersonen. Dan mag ik de collega's een compliment maken, want dan hebben we ons echt heel keurig aan de tijd gehouden. Dat betekent dat ik ook heel royaal kan zijn als het gaat om uw spreektijd in tweede termijn. Drie minuten, maar geen seconde te veel, en het liefst geen interrupties, anders gaat het natuurlijk wel verkeerd. De bewindspersonen zullen daarna ook weer strak door mij geleid worden, zodat ze ook kort en krachtig antwoorden. De heer Dijkstra, VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik dank de Ministers voor hun beantwoording. Ik heb er vertrouwen in dat de urgentie wordt gedeeld. Ik wacht de voorstellen verder af als het gaat om de apk, de AMvB, het progressieve boetestelsel, de straftoemeting en dergelijke.

Ook goed om te benadrukken is dat niet iedereen met een telefoon in z'n hand meteen een verkeershufter is, want dan zou driekwart van Nederland dat zijn, maar je moet er bewust mee zijn en je moet het niet doen als je achter het stuur zit, natuurlijk. Ik heb zelf ook ontdekt dat er een knopje op zit. Als ik nu naar de koelkast loop, dan blokkeert mijn telefoon al. Dan zegt 'ie: hé, je bent aan het bewegen. Gebruik dat soort toestanden gewoon, en gebruik je telefoon absoluut niet meer achter het stuur.

Het gaat om een drietrapsraket van voorlichting, preventie en gedrag en handhaving, maar dus ook de staandehouding – de pakkans moet echt omhoog – en de sanctionering. We moeten als overheid een norm stellen. We moeten zeggen: als je iemand doodrijdt, kom je niet meer weg met een taakstraf. Dat is onfatsoenlijk. Dat kan gewoon niet. Dat moet natuurlijk ook juridisch standhouden. Dus vandaar dat ik bij de begroting aandacht had gevraagd voor niet meer appen achter het stuur. Ik wil dit voortaan dus ook kunnen betitelen als zijnde roekeloos rijden, de norm die eigenlijk ook geldt voor drank en drugs. Juridisch is roekeloos rijden, zo heb ik opgezocht: zeer onvoorzichtig gedrag, waarbij onaanvaardbare risico's zijn genomen – waar natuurlijk ook een sluitende bewijslast voor nodig is – of een buitengewoon onvoorzichtige gedraging die heeft geleid tot zeer ernstig gevaar. Dat is de norm. Ik vind dat we appen moeten betitelen als zijnde roekeloos rijden. Ik roep de Minister daartoe op. Een ernstig verkeersongeval veroorzaken moet dus ook tot een hogere strafmaat volgens de Wegenverkeerswet kunnen leiden. Mijn motie werd gelukkig breed gesteund in de Kamer. Je komt niet meer weg met een taakstraf, als het aan ons ligt. Wat is de planning voor dit wetsvoorstel? Het is in de zomer al ingediend door uw voorganger Blok.

Ik ben toch ook benieuwd naar die staandehoudingen en of we daar nog een apart plan voor gaan krijgen.

Ik vind ook dat de telefoon uitgelezen moet kunnen worden als je achter het stuur geappt hebt en er iets is gebeurd. Dan is privacy wat mij betreft echt een stuk minder van belang dan een dodelijk slachtoffer dat daar op de grond ligt.

De trend van verkeersslachtoffers gaat de verkeerde kant op. We moeten er dus kien op zijn. Ik heb begrepen dat in 70% van alle ernstige en dodelijke ongevallen afleiding een rol speelt. Het zal me niet verbazen dat juist iedere keer die telefoon een stukje van de oorzaak is.

Voorzitter. Ik wil een VAO aanvragen, als dat mag, voor een evaluatie van de AMvB over snorfietzen op de rijbaan. Ik wil de AMvB eigenlijk ook van toepassing laten zijn op de speedpedelec.

Dan kom ik tot een afronding. Ik wil de Ministers voor de antwoorden bedanken. De meeste waren echt in de goede richting. We zijn er nooit en het vergt onze blijvende aandacht.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, keurig binnen de tijd. Ik noteer dat er een VAO is aangevraagd, met als eerste spreker de heer Remco Dijkstra namens de VVD. Dat zal via de plenaire voorzitter nog een keer nader tot u worden gebracht, alsook de planning wanneer het gehouden wordt. De heer Von Martels namens het CDA voor zijn bijdrage in tweede termijn.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Hartelijk dank voor de beantwoording. Die stelt mij op heel veel vlakken gerust. Nieuwe initiatieven worden getoond, er komt nieuwe wetgeving aan, alles met één doelstelling: de verkeersveiligheid verhogen.

Mijnheer Dijkstra eindigde met de speedpedelec. Daar wil ik eigenlijk op doorgaan. In de eerste termijn had ik te weinig gelegenheid om daar aandacht aan te besteden. De huidige regel is dat de speedpedelec niet op het fietspad moet, maar op de rijbaan. Veel automobilisten weten dat niet en zijn geïrriteerd, omdat ze denken dat een fietser zich vergist. Daar is extra communicatie voor nodig. Ook willen we de speedpedelec op de rijweg spoedig evalueren. Kan dat voor de zomer van 2018?

Er zijn in korte tijd 13.000 speedpedelecs verkocht. Dit vervoermiddel heeft een grote maatschappelijke meerwaarde op het terrein van stedelijke bereikbaarheid, doorstroming, gezondheid en ruimtebeslag; denk aan parkeren. De ideale plek voor de speedpedelec is het hogesnelheidsfietspad: de extra brede, geasfalteerde fietspaden die met name de woonsteden verbindt met de werksteden. Ik heb het al eerder gezegd: niet de tgv, maar de vgv heeft de toekomst. Het CDA wil dat de grote stromen van woon-werkverkeer tot een afstand van 30 kilometer in beeld komen. Vervolgens moeten we bezien of op al die locaties er hogesnelheidsfietspaden in ontwikkeling kunnen komen. Waar het ons om gaat, is dat we een dekkend systeem krijgen. De witte vlekken moeten in beeld komen. Zeker daar waar de filedruk nu hoog is, moet parallel aan de file het hogesnelheidsfietspad komen. Met de speedpedelec kan zo de filerijder gepasseerd worden. De Fietzersbond heeft al een mooie aanzet gegeven in het project Fiets filevrij! en ik wijs ook op het eindrapport over snelle regionale routes van Tour de Force.

Hartelijk dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mijnheer Von Martels. Dan is het woord aan de heer Van Aalst namens de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Verkeersveiligheid is een nationale prioriteit. Daar bleek in het eerste verkeersveiligheidsdebat weinig van. Na jarenlang verzet zijn mijn VVD- en CDA-collega's gezwichst voor het Amsterdamse republikeinse D66-gedram om snorfietzers naar de rijbaan te verbannen. Geen nationale maatregel dus, maar een lokaal experiment dat zelfs per straat kan verschillen en nota bene 6 miljoen zal gaan kosten. We gaan appen op de fiets verbieden – terecht, omdat dit te veel afleidt – maar we verwachten blijkbaar wel van snorfietzers dat ze continu om zich heen gaan kijken of ze nu op de weg of op het fietspad moeten gaan rijden. Kortom, als dit zelfs voor die hippe D66-speedpedelec'ers niet te volgen is, zoals de SWOV concludeert, op basis waarvan verwacht de Minister dan dat al die snorfietzers dat dan wel op gaan volgen?

Voorzitter. Ik ben blij met de toezegging het punt van de conflicterende verkeerslichten op te nemen in de ongevallenregistraties. Ik ben blij met de toezegging van de Minister van JenV over een terugkoppeling over de buitenlandse boetes.

Mijn collega heeft inmiddels aangegeven dat er een VAO komt. Dat ondersteunen wij graag.

De Minister heeft aangegeven dat wat betreft de ongevallenregistratie de nationaliteit al genoteerd wordt. Wij zouden graag van de Minister willen weten hoe het aandeel buitenlandse chauffeurs c.q. voertuigen eruit ziet ten opzichte van de ongevallen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ten aanzien van het VAO dat u mede ondersteunt, kan ik u vast mededelen dat de aanvrager heeft aangegeven er geen bezwaar tegen te hebben dat het na het kerstreces wordt gehouden. Daarmee denk ik dat we er genoegzaam van uit kunnen gaan dat het dus ook na het kerstreces wordt.

De heer Sienot, D66.

De heer **Sienot** (D66):

Dank u wel, mijnheer de voorzitter. Om te beginnen twee korte punten. Wij geloven dat educatie ontzettend belangrijk is. Je kunt allerlei regels gaan bedenken en daar vervolgens keihard op handhaven en prachtige verwachtingen van hebben, maar uiteindelijk moet er een norm aan ten grondslag liggen waardoor de regel breed geaccepteerd wordt. Appen achter het stuur of op de fiets, dat doe je gewoon niet. Het is gevaarlijk en je kan zomaar eens tegen iemand aan botsen.

Wat betreft de inrichting vinden wij het ook heel belangrijk dat de engineering van de omgeving veel aandacht krijgt. Gelukkig doet dit kabinet dat ook. We zijn ook blij dat vandaag het fietspad wordt teruggegeven aan de fietsers in de steden, die daarmee zeggen de verkeersveiligheid te bevorderen. Aan de slag met de AMvB! We komen er nog op terug met de zones, waar ik in mijn eerdere inbreng aan heb gerefereerd. Voor dit moment wil ik de Minister alvast uitnodigen voor een «helmpje op, helmpje af»-quiz in Amsterdam, zodat we gaan kijken welke straten wel en welke straten niet. Ik hoop dat we echt ergens een optimum vinden, want ik hoop dat de Minister wel met me eens is dat deze oplossing ook niet optimaal is.

Dan het volgende. Ik ben heel blij met een aantal zaken die de Minister heeft toegezegd of waarvan hij heeft gezegd ermee aan de slag te gaan: de schatkist aan verkeerskennis die we kunnen opbouwen met de keten, het licht veilig en duurzaam, en de drugstest, want het gaat om bij elkaar een miljoen mensen die potentieel slachtoffer hiervan zijn. Er is dus echt wel haast bij.

Tot slot zou ik toch nog het punt over de banden wat willen toelichten. Inderdaad zitten profiel en spanning in de apk, maar er is ook een aantal zaken, zoals de snelheid van de auto en het laadvermogen, dat niet in de apk zit. En die zijn vrij cruciaal. 6% van de auto's verlaat met eigenlijk de verkeerde banden de apk. Dat is zonde, want dat geeft kans op klapbanden en daarmee ongevallen, en die willen we voorkomen. Dus vandaar nog een keer de vraag aan de Minister om nog eens goed te kijken naar de banden en naar wat er niet in de apk zit, maar wat wel gaat helpen om ongevallen te voorkomen.

Dank u wel, mijnheer de voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mijnheer Sienot. Ten slotte: mevrouw Van Tongeren namens GroenLinks.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dank voor de twee toezeggingen over de ongelukkenregistratie wat betreft voetgangers en de voorbeeldfunctie van de politie.

Ook ben ik erg blij dat er nu in Amsterdam een oplossing kan komen voor die overvolle fietspaden. Ik hoop dat we daarop verdergaan. Aan de

Minister ook de vraag wanneer we harder gaan inzetten op zorgen dat scooters en snorfietsers elektrisch worden.

Aan de Minister de vraag over de trajectcontrole. Is dat niet verreweg de beste, meest eerlijke, niet-calvinistische methode om de hoge snelheden binnen de perken te houden? Als hoge snelheden ook veel voorkomen op N-wegen, waarom dan ook niet op N-wegen trajectcontroles houden? Dat is gewoon eerlijk voor iedereen en je weet waar je aan toe bent.

Dan heb ik een aangenomen motie over het inregelen van verkeerslichten. Vooral in kleinere gemeenten is niet altijd een verkeersdeskundige aanwezig. Er wordt wat veranderd en dan werkt zo'n groene golf niet meer. Het is fijn voor de auto's, het is goed voor de luchtkwaliteit en het betekent ook dat fietsers en voetgangers een voorspelbaar oversteeekmoment hebben. Zou daar een antwoord op kunnen komen? Hoe loopt dat? Kunnen we daar wat meer aandacht aan geven?

Dan hebben we een aangenomen motie gehad of bij de apk gekeken kan worden of katalysatoren of andere verschonende maatregelen verwijderd zijn. Er waren bedrijven die daarmee adverteerden, van: wij halen je katalysator eruit. De vorige bewindspersoon zou zorgen dat dat niet meer ging gebeuren en dat dit bij de apk gecontroleerd ging worden.

Aan de Minister nog de vraag over die moderne veilige auto's die zelf in een baantje kunnen blijven en die ook heel goed af te stellen zijn met een dynamische snelheid, dat ze niet harder gaan dan 100 op de stukken waar dat verplicht is. Hoe kijkt de Minister aan tegen het geschikt maken van het wegennet hiervoor? Daarvoor helpt het dat lijnen goed herkend worden door de techniek van die auto's. Die auto is nooit afgeleid, of hij nou ruzie met zijn vrouw gehad heeft of doordat er iets op de radio is.

Dan een compliment voor mijn collega van de VVD. Hij kan harder dan 10 km/u sprinten naar de koelkast, want dan pas springen telefoons op de stand waarmee je niet meer kan appen. Ik nodig hem graag uit om eens een maand een SafeDrivePod te proberen. Ik kan dat bij het bedrijf voor hem regelen, zodat hij daar ervaring mee op kan doen. Dan gaat hij mij ongetwijfeld ook steunen in de brede uitrol van het technisch onmogelijk maken van het appen achter het stuur.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. De bewindslieden kunnen gelijk antwoorden. Dan gaan we gelijk door. Ik had al aangekondigd dat de Minister van Justitie en Veiligheid zal beginnen met de beantwoording, omdat de Minister zich laat excuseren vanaf in ieder geval halfzes.

Minister Grapperhaus:

Ik wil ingaan op wat uw collega-lid Dijkstra vroeg en op wat mevrouw Van Tongeren vroeg over trajectcontroles. Wat door de heer Van Aalst naar voren werd gebracht, was niet zozeer een vraag als wel een constatering. Ik zie daar niet echt een beantwoording in.

Ik ga naar Dijkstra en zijn vraag over het definiëren als roekeloos rijden. Ik heb twee weken geleden bij de begrotingsbehandeling al heel duidelijk gezegd dat ik dit soort gedrag in het verkeer onaanvaardbaar vind. Met onaanvaardbaar bedoel ik ook dat het een hogere strafmaat verdient. Het verdient aanpak en zo veel mogelijk met al dan niet innovatieve handhaving. Maar, heb ik net gezegd, als we de wet op dit soort zaken gaan finetunen, gaan aanpassen, dan wil ik graag samen met uw Kamer na een technische briefing heel goed kijken hoe we dat nou het beste doen, zodat we niet zo'n debacle krijgen als een paar jaar geleden met het alcoholslot, dat alleen in het bestuursrecht vastlag. Daar wil ik u, met behoud van uw democratische vrijheid, technisch in meenemen, zodat we vervolgens ook echt met de beste wet kunnen komen, binnen afzienbare termijn. Ik wil nu dus niet gaan zitten in welke definitie het wel of niet

moet krijgen, maar dat die strafmaten worden aangescherpt, dat is, neem ik aan, onze gezamenlijke missie.

De voorzitter:

U doet het aanbod voor een technische briefing. Kan ik richting de collega's het voorstel doen dat u dat in de procedurevergadering nog even terug laat komen via uw vaste voorzitter, die er zeer toe geëigend is om u daar dan in mee te nemen? Ja? Dan doen we dat. Gaat u door.

Minister Grapperhaus:

Dan over de trajectcontroles op N-wegen. Mevrouw Van Tongeren zei eigenlijk dat trajectcontroles het meest democratisch of iets dergelijks zijn. Kijk, het moet natuurlijk een mix van handhavingsinstrumenten zijn die optimaal werkt. Ik kan haar verzekeren dat trajectcontroles daar zeker ook een belangrijk element van zijn.

Dat is het, voorzitter. Dan wil ik eigenlijk, als u het goedvindt, mijzelf excuseren.

De voorzitter:

Dat mag u, maar ik kijk even naar de collega's of daarmee de vragen zijn beantwoord. Ik zie de heer Dijkstra toch een beweging maken richting de microfoon.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het aanbod van een technische briefing waardeer ik zeer, en ik denk ook meerdere collega's. Het is van belang dat we een goede wet in elkaar timmeren en dat de bewijslast juridisch ook standhoudt. We hebben er niets aan als we strenge regels hebben die vervolgens door slimme advocaten onderuit worden geschoffeld. Dan is de ellende alleen maar groter.

Minister Grapperhaus:

Die technische briefing ziet dus op het punt van samenloop van strafrecht en bestuursrecht. Dat is de vorige keer met het alcoholslot niet goed gegaan. Dat u dat even helder heeft, oké?

De voorzitter:

Voordat ik u met permissie van de collega's laat gaan, om het maar zo uit te drukken, zou ik van de gelegenheid gebruik willen maken om de vier toezeggingen die door u zijn gedaan, even te herhalen. Anders is het aan uw collega van Infrastructuur en Waterstaat om te beoordelen of ze goed zijn. Daarvoor wil ik haar wat beschermen. Ik lees voor en de collega's luisteren aandachtig mee.

- Medio 2018 ontvangt de Kamer een uitwerking van het voornemen tot invoering van een progressief boetestelsel.
- In januari krijgt de Kamer indexcijfers ten aanzien van boetes die zijn opgelegd aan houders van buitenlandse kentekens.
- In januari gaat het wetsvoorstel Straftoemeting bij verkeersdelicten in consultatie, waarin ook het appverbod in het verkeer wordt opgenomen.
- De Kamer ontvangt volgend jaar een aangepast wetsvoorstel dat strekt tot invoering van een apk- en kentekenplicht voor tractoren.

Heb ik daarmee de toezeggingen goed?

Minister Grapperhaus:

Die tractoren, dat is niet zo mijn ding, moet ik u zeggen.

De voorzitter:

Nee, dat is waar. Dat bent u niet.

Minister **Grapperhaus**:

Zelfs de politie kan niet 10 km/u sneller op een tractor.

De **voorzitter**:

Dan weten de collega's vast dat ik die dadelijk nog een keer voorlees. Ik stel voor dat we de Minister van Justitie en Veiligheid en zijn staf hartelijk bedanken voor hun deelname aan dit algemeen overleg en dat wij verdergaan met de beantwoording van de vragen die nog zijn gesteld aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

Dank u wel, voorzitter. Ik denk dat ik nog een keer kan benadrukken wat we in eerste termijn al met elkaar hebben geconstateerd. Het zal een samenspel blijven van gedrag beïnvloeden, techniek inzetten waar mogelijk, en wet- en regelgeving als sluitstuk op het geheel. Ik was het ook zeer wel eens met wat mevrouw Van Tongeren, die weg is inmiddels, en de heer Sienot zeiden over educatie. Het begint natuurlijk al heel jong. Ik denk dat in zijn algemeenheid geldt bij kinderen – dat heb ik zelf als ouder ook wel gemerkt – dat ze niet altijd je regels volgen, maar wel je voorbeeld. Je speelt daarin met elkaar een cruciale rol. Ik geef een voorbeeld. Nog niet zolang geleden reed ik met mijn eigen auto achter een andere auto. Bij het stoplicht werd bij de auto voor me het raampje opengedraaid. Daarin zat een moeder met meerdere kinderen. Ze leegde een asbak buiten het raam. Dat zijn van die momenten dat je denkt: hoe is het mogelijk? Dat zijn ook wel dingen waarin we met elkaar het goede voorbeeld moeten geven en waarop we elkaar moeten aanspreken. Er was nog een keer een heel specifieke vraag van de heer Van Aalst over de nationaliteiten in de ongevallenregistratie. Ik kan de website melden waar hij dat op kan vinden. Dat is <http://cognos.swov.nl>. Daar kunt u het allemaal precies terugvinden.

Dan is er nog over de speedpedelec gesproken. Kunnen we niet al gaan evalueren? De heer Von Martels vroeg daar uitdrukkelijk ook aandacht voor. Je moet natuurlijk ook een jaar eerst goed aan de gang zijn, wil je er iets van kunnen zeggen. Wij willen deze zomer met de evaluatie starten. U vraagt naar de communicatie. Er is natuurlijk al een communicatietraject geweest, maar ik herken en onderschrijf ook wel de behoefte om er toch opnieuw aandacht aan te besteden. We zullen zeker ook nog weer bekijken of we een verbeterslag kunnen maken in de campagne. Er werd in het kader van de snorfiets gezegd dat het een lokaal experiment zou zijn. Dat is het niet. Het is echt een landelijke mogelijkheid. Anders hadden we het via een experimenteerwet moeten gaan regelen en dan waren we een paar jaar bezig geweest voordat die wet klaar is. Het is dus echt een landelijke mogelijkheid en geen lokaal experiment. Iedere gemeente die dit wil, hoe klein of groot maakt niet uit, heeft deze mogelijkheid.

De **voorzitter**:

Ik zie de heer Dijkstra. We hadden de interrupties beperkt, maar goed, we zitten nu zo ruim in de tijd dat ik het maar toesta.

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

Ik begrijp dat zo'n AMvB voor heel Nederland geldt. Je kunt daar niet in discrimineren. Maar toch is de situatie in Amsterdam echt wel anders dan in een heel groot deel van Nederland, zoals waar wij vandaan komen.

De **voorzitter**:

«Wij» is wat ondefinieerbaar.

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

Ik kijk naar de heer Von Martels. Wij kennen de koeien en alles, en je kunt onbeperkt fietsen bij ons. Amsterdam is echt wel uniek. Amsterdam heeft ook huiswerk gedaan in aanloop hiernaartoe. Dit speelt natuurlijk al best heel erg lang. Wat ik niet wil, is dat we dit ongebreideld zomaar aan iedere stad toelaten. Natuurlijk, lokaal maatwerk is goed, maar moet echt wel onderbouwd zijn. Wat voor soort waarborgen kunnen we nou krijgen voor andere steden die dit, net zo'n soort traject als Amsterdam in de voorbereiding heeft gedaan, ook willen doorlopen, om te voorkomen dat je overal een wirwar krijgt? Er moeten waarborgen zijn dat de verkeersveiligheid op één staat en dat je gedegen bepaalt wat je gaat doen. Want we laten wel iets los hier. Ik vind dat prima, maar dat moet echt wel goed gaan, want ik wil het niet voor mijn verantwoordelijkheid nemen dat het negatief uitpakt. Dat zouden we met elkaar allemaal niet moeten willen.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Volgens mij hebben we geen enkel verschil van mening. Het ging mij even om het woord «experiment», omdat dat specifiek in de wetgeving een andere betekenis heeft. Dan zou je het dus via een experimenteerwet moeten regelen. We regelen het nu via een algemene maatregel van bestuur. Ik heb niet de verwachting dat allerlei andere gemeenten dit ook opeens zullen willen gaan doen. Ze moeten ook echt voldoen aan de regels die we in de AMvB stellen. Er hebben zich een handjevol gemeenten gemeld. Ik heb niet de indruk dat we nu ineens honderden aanvragen hiervoor gaan krijgen.

Dan is er nog specifiek gevraagd naar de nieuwe technologie en de inrichting van de weg hierop. We hebben in het regeerakkoord ook opgeschreven dat we kijken naar een transitie van het verkeersmanagement. Uw specifieke voorbeeld van de groene golven moet voor een belangrijk deel natuurlijk ook door gemeenten en provincies worden opgepakt. Gemeenten hebben hun eigen verkeerscirculatieplannen, waarbij ze ook die groene golven vaak op een ring rondom een stad of iets dergelijks hebben ingesteld. Daar zullen we natuurlijk graag met ze over in overleg gaan. Maar we nemen dat in de hele transitie van het verkeersmanagement mee. U heeft gelijk. Als we naar nieuwe technieken gaan, zoals adaptive cruisecontrol en wat er allemaal nog meer mogelijk is, zoals binnen de lijntjes blijven rijden, kijken we in de nieuwe aanpak uitdrukkelijk naar wat het betekent voor de nieuwe infrastructuur en voor de aanpassing van de infrastructuur. U hebt waarschijnlijk ook nog wel het notaoverleg MIRT in het geheugen, waarin we het ook over de SmartwayZ hebben gehad. Er lopen allerlei projecten om juist eerst te kijken naar de slimme oplossingen en dan pas naar nieuw asfalt, waar nodig. Binnen dat hele SmartwayZ-programma hebben we nadrukkelijk aandacht, juist ook in die regio van Helmond, bijvoorbeeld met TNO Automotive, voor wat we aan de inrichting van de weg zelf kunnen veranderen om het ook verkeersveiliger te maken.

De voorzitter:

Ik had de heer Dijkstra een vraag toegelaten. Mevrouw Van Tongeren meldt zich terecht ook. Ik kijk ook naar de rest van de collega's. Afrondend ga ik u allen nog vragen of u wat gemist heeft als het gaat om de beantwoording van vragen. Dan kunnen we dit AO netjes afronden. Mevrouw Van Tongeren, even één vraag.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik ben blij met het antwoord van de Minister. Het klopt dat gemeenten een verkeerscirculatieplein hebben. Dat wordt met een gekwalificeerde deskundige opgesteld. Maar dan wordt er iets veranderd in zo'n gemeente en dan hebben ze niet meer een deskundige die ernaar kijkt. Er is een aangenomen motie over van uw voorganger. Ik was benieuwd hoe het daarmee ging. Er zou steun verleend worden en/of aanmoediging, om te

zorgen dat het bij een verandering ook weer goed ging. Het is echt heel jammer: dan heb je in een kleinere gemeente een mooie groene golf, maar dan wordt er een ding veranderd bij een circulatieplein of een afslag, en dan ligt dat systeem eruit. Dat komt gewoon door een gebrek aan kennis op dit niveau bij al die verschillende gemeenten. Wellicht kan daar op enig moment nog aandacht voor komen. Met de rest van de beantwoording ben ik heel blij. We gaan zien in de verschillende monitoren en verslagen van het ministerie hoe dat vordert.

De voorzitter:

Afrondend, de Minister op deze vraag en de rest van de beantwoording.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Dan stel ik voor dat ik bilateraal met mevrouw Van Tongeren nog even kijk om welke motie het gaat. Dan gaan we die terugvinden en kijken hoe daar invulling aan is gegeven.

De voorzitter:

U mag bilateraal met elkaar praten, maar als u vervolgens iets doet, is het denk ik wel goed dat de Kamer daarover geïnformeerd wordt.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Uiteraard.

Dan had de heer Sienot het nog over de banden in de apk, om die op meer aspecten te controleren. Ik verwijs nog een keer naar wat er in de Europese regels staat. Er zijn al bepaalde specifieke veiligheidsaspecten van de banden die worden gecontroleerd: de profieldiepte, de bandenspanning, schade, slijtage, alle banden dezelfde maat. Daar is al heel veel aan gebeurd. Als u signalen hebt dat er echt nog veel meer aan moet gebeuren, dan moeten we daar eens verder naar kijken, maar die signalen hebben wij op dit moment niet.

Mevrouw Van Tongeren had nog gevraagd wanneer alle snorfietsen elektrisch zijn. Daar kan ik van melden dat de Staatssecretaris kijkt naar het uitfaseren van de brandstofsno-fiets. Eind eerste kwartaal 2018 zal dat naar de Kamer worden gestuurd.

Smart mobility, daar heb ik het over gehad. Dan denk ik dat ik rond ben, voorzitter.

De voorzitter:

Ik kijk nog in het bijzonder naar de heren Sienot en Von Martels of dat ook in hun ogen het geval is. Dat lijkt zo te zijn. Dan stel ik voor dat we inderdaad dit algemeen overleg afronden. Dat doe ik niet dan nadat ik wel even de toezeggingen hardop heb voorgelezen. Een hebt u er al vernomen: die zag op de tractoren. De andere volgen nu:

- In het najaar van 2018 ontvangt de Kamer informatie over de verbetering van de ongevallenregistratie. Daarbij worden de suggesties in overweging genomen ten aanzien van koppeling van informatie van verschillende partijen (Sienot), afstelling van verkeerslichten (Van Aalst) en de positie van de voetganger als verkeersdeelnemer (Van Tongeren).
- De Kamer ontvangt een terugkoppeling van interdepartementale afstemming tussen lenW, JenV en VWS over het eventueel aanpassen van de drugstest met het oog op het vrijstellen van personen die gebruikmaken van ADHD-medicatie.
- In het najaar wordt de Kamer geïnformeerd over de suggestie te werken met zogenoemde voertuigfamilies «op basis van snelheid, massa en afmeting».

Omdat ik die van de tractoren al heb genoemd, heb ik daarmee alle toezeggingen genoemd. Dat wordt bevestigd door de collega's en van de Minister hoor ik geen commentaar. Toch wel? Dan moet u het nu zeggen.

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga:**

Even voor alle duidelijkheid, zodat er geen misverstand over bestaat: het gaat niet om het aanpassen van de drugstest zelf, maar om de regelgeving eromheen.

De **voorzitter:**

Het gaat om de regelgeving. Dat is bij dezen nog een keer bevestigd.

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga:**

Om het even helemaal zuiver te hebben.

De **voorzitter:**

Ik had u al verteld dat er een VAO komt. Dat VAO zal zijn na het kerstreces. U hoort allen wel wanneer dat ingepland wordt. Voor nu dank ik de collega's. Ik dank in het bijzonder de bewindspersoon van Infrastructuur en Waterstaat, en de aanwezigen hier voor hun attentie bij deze vergadering. Ik wens u allen nog een fijne dag en fijne avond. Dank u wel.

Sluiting 16.59 uur.