

Vergaderjaar 2020–2021

35 591

Initiatiefnota van het lid Postma over aanpak van hufterig gedrag in het verkeer

Nr. 13

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 11 februari 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid hebben op 2 februari 2021 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de initiatiefnota van het lid Postma d.d. 6 oktober 2020 over aanpak van hufterig gedrag in het verkeer (Kamerstuk 35 591, nr. 2);**
- **de brief van de Minister van Justitie en Veiligheid d.d. 18 december 2020 inzake reactie op de initiatiefnota van het lid Postma over aanpak van hufterig gedrag in het verkeer (Kamerstuk 35 591, nr. 3);**
- **de brief van het lid Postma d.d. 27 januari 2021 inzake beantwoording vragen commissie over aanpak van hufterig gedrag in het verkeer (Kamerstuk 35 591, nr. 2) (Kamerstuk 35 591, nr. 4).**

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,
Rijkers

Voorzitter: Ziengs
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Remco Dijkstra, Laçin, Von Martels, Postma, Schonis en Ziengs,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 17.01 uur.

De **voorzitter**:

Goedemiddag. Hartelijk welkom bij de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Hartelijk welkom aan de leden, die ik zo even zal noemen. Hartelijk welkom aan de Minister met haar gevolg en natuurlijk aan mevrouw Postma, de initiatiefnemer van deze initiatiefnota. Zij mag straks in de verdediging gaan, zo heb ik begrepen.

Allereerst een paar mededelingen. Het was de bedoeling dat de heer Grapperhaus vandaag ook aanwezig zou zijn bij dit notaoverleg. In verband met coronagerelateerde zaken is hij nu niet aanwezig, maar hij heeft de commissie laten weten dat zijn ambtenaren meeluisteren en dat de gestelde vragen hem zullen worden ingefluisterd, zodat hij op 9 februari – uit mijn hoofd gezegd vindt de beantwoording dan plaats – wellicht ook de juiste antwoorden kan geven.

Ik stel voor dat we twee interrupties in tweeën doen. Dat kunnen dus ook vier vragen zijn. We hanteren de sprekersvolgorde die in de convocatie staat. Dat is dezelfde volgorde als bij de begrotingsbehandeling. In de convocatie staat ook hoeveel minuten spreektijd de verschillende sprekers hebben. Als u korter wilt spreken, dan vind ik dat ook niet erg.

Hartelijk welkom aan de heer Van Aalst namens de PVV, de heer Dijkstra namens de VVD, de heer Von Martels namens het CDA, de heer Schonis namens D66 en de heer Laçin namens de SP. Daarmee hebben we vijf partijen aan tafel. Mevrouw Postma had ik natuurlijk al speciaal welkom geheten.

Ik geef allereerst het woord aan de heer Van Aalst van de PVV.

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

Voorzitter, dank u wel. Laat ik beginnen met het bedanken van de initiatiefnemer voor de nota. Het is altijd weer bijzonder dat iemand toch de moeite neemt om een nota te schrijven.

Voorzitter, misschien sluit mijn inleiding ook wel een beetje aan bij wat u zei over de heer Grapperhaus, maar daar komen we zo wel op. Ik zat namelijk helemaal klaar voor vandaag: eindelijk zouden we het verkeersstuig in Nederland nu eens hard gaan aanpakken samen met het CDA. Het krantenartikel van afgelopen september waarin het CDA stelde «we zullen onze wegwerkers beschermen met spijkermatten», heb ik intussen wel tien keer gelezen. Zo mooi vond ik het. Ook het zwaarder willen straffen van verkeersellendingen en het in beslag nemen van hun auto's klonk de PVV als muziek in de oren. Na vier jaar regeren eindelijk een beetje lef van deze partij. Mijn dag kon niet meer stuk

Ik verheugde mij al enorm op vandaag, maar mijn blijdschap verdween – waarschijnlijk net als de heer Grapperhaus – als sneeuw voor de zon toen ik de initiatiefnota van mevrouw Postma er vervolgens bij pakte. Het woord «spijkermaat» komt er niet meer in voor. Over hogere straffen en het in beslag nemen van auto's wordt met geen woord gerept. Wat is dit voor stuk, dacht ik bij mijzelf. Waar zijn al die keiharde maatregelen van het CDA gebleven? Mijn enthousiasme voor vandaag sloeg om in teleurstelling toen ik beseftte dat we vandaag dan toch weer het ouderwetse CDA-riedeltje moeten aanhoren. Stoere woorden in de krant, maar als het erop aankomt, blijft daar weer niet van over. Heel sneu.

Voorzitter. Wat krijgen we dan wel? Verplaatsbare flitspalen. Een mooie nieuwe manier om de burgers weer eens flink uit te melken voor elke kilometer die zij te hard rijden. Laat het helder zijn dat de PVV niets opheeft met al die nieuwe manieren om de gewone automobilist te pakken. Het doel moet zijn om verkeershuffers aan te pakken. Daarvoor moet je ze gewoon staande houden. De PVV is het in dat opzicht ook eens met mevrouw Postma als ze in haar initiatiefnota schrijft dat de daling van het aantal staandehoudingen te fors is geweest, maar dat is dan met een CDA-Minister op Justitie. Als je als een idioot over de weg rijdt, moet je gewoon aan de kant worden gezet en ga je desnoods direct met de agent mee naar het politiebureau terwijl je auto wordt weggesleept. Daar zijn we het over eens. Alleen, hoe gaan we dat dan doen? Want de politie is al onderbemand; het is al vaker in verkeersveiligheidsdebatten aan bod geweest. Dan moet er geld bij. Dan moet er extra mankracht bij. Daarom stellen we zowel aan de Minister die niet aanwezig is maar wiens ambtenaren meeluisteren, als aan mevrouw Postma de vraag welk budget zij gaat vrijmaken voor die extra wagens op de weg.

Voorzitter. Dan een vraag over het probleem van alcohol in het verkeer, waar mevrouw Postma terecht uitgebreid aandacht aan besteedt in haar initiatiefnota. Tot onze spijt is afgelopen week het alcoholslot afgeschaft, met helaas alleen de stem van de PVV tegen. Is mevrouw Postma het met de PVV eens dat hierdoor een extra middel tegen rijden met alcohol is weggefallen en dat dat eigenlijk heel erg zonde is? Kan zij toelichten waarom het woord «alcoholslot» niet voorkomt in de initiatiefnota? Wij waren niet erg blij toen we lazen dat het niet meer mag worden gebruikt, maar misschien heeft mevrouw Postma hier andere gedachten over. Die horen we dan graag.

Verder zouden we graag van mevrouw Postma horen hoe groot de groep alcoholrijders binnen de groep verkeershuffers is. Hoe groot is dat aantal? Kunt u een percentage geven van alcoholrijders op het totale aantal verkeershuffers?

Als ik bladzijde 9 van haar initiatiefnota erbij pak, zie ik een aantal opmerkelijke cijfers. Op wegen waar je 120 km/u of 130 km/u mag rijden, valt 7% van het aantal verkeersdoden. Op wegen van 80 km/u valt 19% van het aantal verkeersdoden. Op wegen van 50 km/u valt maar liefst 29% van het aantal verkeersdoden. Deze ongevallen zijn natuurlijk stuk voor stuk vreselijk, maar je kunt wel de conclusie trekken dat de ernstige ongevallen vallen op het onderliggende wegennetwerk. Hoe gaat mevrouw Postma de plaatsen waar de meeste ongelukken gebeuren dan aanpakken? Veel is natuurlijk gemeentelijk beleid. Graag een reactie. Dan moeten we het nog even hebben over het idee van mevrouw Postma om intelligente snelheidsbegrenzers te gaan inbouwen. Om eerlijk te zijn, de PVV vindt het een doodeng idee dat Vадertje Staat voor de gewone man gaat bepalen hoever hij of zij het gaspedaal mag intrappen. Los daarvan lijkt het ons ook heel gevaarlijk. Stel dat je invoegt op de snelweg en merkt dat de invoegstrook iets te kort is. Je hebt nog wat extra gas nodig om even in te voegen voor die andere auto, maar dat gaat niet, want de snelheidsbegrenzer van mevrouw Postma beperkt je daarin, met alle gevolgen van dien. Graag een reactie van mevrouw Postma, want een snelheidsbegrenzer levert in dat geval wat ons betreft vele nieuwe gevaren op en we hebben al onze cruise control.

Tot slot een reactie op mevrouw Postma en de pakkans. De PVV hamert er al jaren bij de Minister op dat hij eens werk moet gaan maken van al die verkeersboetes die nog openstaan in het buitenland en die maar niet geïnd worden. Vergeet niet dat we met grote regelmaat in de krant kunnen lezen hoe een arbeidsmigrant uit het Oostblok weer eens als een gek tekeerging op onze wegen. En laten we ook de Fransen niet vergeten. Als je kijkt naar de staatjes zijn zij toch wel oververtegenwoordigd in het vooral niet betalen van hun boetes. Als die Fransen geflitst worden, halen zij over het algemeen lachend hun schouders op, want een groot deel van

die buitenlandse verkeershufters betaalt die boetes niet. Mijn vraag aan mevrouw Postma is of zij wel de juiste doelgroep in het vizier heeft met haar extra flitspalen, als er alleen maar boetes van Nederlanders worden geïnd.

Reken maar niet dat het andersom ook is. Ik heb al vaker gezegd: als ik over de Autoroute du Soleil een paar kilometer te hard rijd, weten ze mij in Nederland direct te vinden. Daarom nogmaals de vraag aan mevrouw Postma waarom de aanpak van dit probleem zo onderbelicht blijft in haar initiatiefnota.

En voor de Minister die vandaag niet aanwezig is, nog even een korte tip. Ik weet niet of de Minister zijn huwelijksreis al gepland heeft, maar misschien is het een idee om, wanneer de coronacrisis dit weer toelaat, die te houden in het land waar de meeste openstaande verkeersboetes zijn. Het lijkt mij een fantastisch idee dat hij gelijk persoonlijk die boetes gaat innen, bijvoorbeeld in Duitsland. Boter bij de vis en dan kunt u weer verder rijden.

Voorzitter, ik zit aan mijn tijd, dus ik rond af. De PVV deelt de wens van de initiatiefnemer om verkeershufters aan te pakken, al missen we in dit voorstel de harde hand daarvoor. Daarom heeft de PVV een aantal vragen en suggesties en zelfs tips gedeeld. Wij zien uit naar de antwoorden. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Dijkstra namens de VVD. Acht minuten schone spreektijd, vier minuten in tweede termijn. Ik stel voor dat ik rond de acht minuten even een seintje geef.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb wat algemene punten over verkeersveiligheid, een onderwerp dat de hele Kamer breed deelt. Ik heb nog wat vragen aan de initiatiefnemer, mevrouw Postma, die ik ook complimenten geef, nu al. Ik loop vervolgens de zeven punten langs die u heeft opgeschreven.

Voordat ik begin, ik vind het echt jammer dat de heer Grapperhaus van Justitie en Veiligheid hier vandaag niet is. Ik snap dat hij druk kan zijn met coronagerelateerde zaken, maar we hebben een overleg over verkeersveiligheid al eerder een paar keer uitgesteld omdat hij er niet bij kon zijn. Ik kan me niet voorstellen dat hij verkeersveiligheid niet belangrijk genoeg vindt om hier te zijn. Ik weet dat de ambtenaren meeluisteren, maar ik denk dat de vragen die wij aan hem stellen, dan schriftelijk beantwoord kunnen worden voor volgende week, als wij een vervolg hebben. Nogmaals, ik vind het jammer. Hij zit niet in het buitenland. Hij is ook niet ziek of iets dergelijks. Anders had ik hier een kaart laten rondgaan met «beterschap». Blijkbaar is er iets anders. Jammer dat hij niet hier kan zijn, want de Kamer is wel het hoogste orgaan wat dat betreft.

De voorzitter:

Ik maak even één puntje hierover, want we hebben dit overleg natuurlijk in twee gedeeltes opgesplitst. In dit gedeelte zal mevrouw Postma in ieder geval overgaan tot de beantwoording van de aan haar gestelde vragen. En op 9 februari zullen de vragen aan de adviseurs beantwoord worden, in dit geval de heer Grapperhaus en mevrouw Van Nieuwenhuizen. Dus u vroeg net om een schriftelijke beantwoording. Was dat ingegeven door het feit dat u wellicht verwachtte dat dat nu zou gaan plaatsvinden?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nee, de vragen die ik richtte aan de heer Grapperhaus. Ik ben blij dat mevrouw Van Nieuwenhuizen er wel is; die is er natuurlijk altijd als wij over verkeer praten. Maar de heer Grapperhaus mis ik nu wel, want veel gaat over handhaving, pakkans en dat soort zaken. Nou, hij kan dat dan

volgende week zelf beantwoorden, maar misschien kunnen die antwoorden ook schriftelijk komen, want vandaag gaan we ze natuurlijk niet horen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wellicht ter verdediging van collega Grapperhaus: ik ga vandaag ook niet antwoorden. Dat zit niet in de procedure, toch?

De voorzitter:

Dat bedoelde ik ook aan te geven: dat op 9 februari die beantwoording zal plaatsvinden. Dus om dat nu schriftelijk te gaan doen terwijl in feite die mondelinge beantwoording dan zal plaatsvinden... Het enige wat de ambtenaren nu natuurlijk gaan doen, is de vragen verzamelen die nu gesteld worden. Die beantwoording vindt inderdaad plaats op 9 februari. Ik moest dat even melden voor de verheldering, en voor het beeld van de mensen die dit online volgen. Ik stel voor dat de heer Dijkstra doorgaat met zijn inbreng.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Allemaal prima. En ik heb het in ieder geval genoemd. Nou, wat ik net al in mijn inleiding zei: verkeersveiligheid is iets wat ons allemaal raakt. Je kent de schrijvende verhalen van mensen die hier petitie hebben aangeboden, de verhalen die je af en toe op televisie ziet en in de media ziet, die je ook aangrijpen. En dan denk je als Kamerlid: wat kan ik daaraan veranderen? Heb ik daarin zelf een rol? Hoe is de wetgeving, hoe sluit die daarbij aan? Doe ik recht aan de slachtoffers? Dat zijn zaken waar ik in ieder geval de afgelopen drie jaar mee bezig ben geweest. Dat heeft in ieder geval op mij behoorlijk veel indruk gemaakt, en ik denk op de meesten van u. En we zijn allemaal voorstander van een verbeterde verkeersveiligheid. Het is ook echt een speerpunt geweest in deze periode voor velen van ons.

En er zijn ook stappen gezet – en dat vind ik wel mooi – niet alleen in het regeerakkoord, maar ook in de uitvoering. Niet alle stappen, maar er zijn natuurlijk wel de zwaardere straffen gekomen voor verkeersshuffers, wat denk ik een goede zaak is. We hebben het appverbod gehad in de auto, en nu ook op de fiets. We hebben de campagne Rij MONO en dergelijke gehad. Roekeloos rijden was, denk ik, een hele interessante qua wetgeving, en die hebben we voortgezet, waardoor je dat inderdaad ook kan toepassen; en dan kunnen rechters dat ook doen, ook met de omkering van de bewijslast. Met verzekeraars is gesproken et cetera. En een hele belangrijke, denk ik: het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, waarin deze Minister van Nieuwenhuizen het op een rij heeft gezet, met al die actiepunten die daarin zitten. We worden regelmatig over de voortgang geïnformeerd, natuurlijk met een ambitie van nul verkeersdoden. Die is misschien irreëel, maar wel een ambitie die je moet nastreven, omdat ieder slachtoffer er natuurlijk eentje te veel is. We hebben dat als VVD altijd volledig gesteund, en er ook geld bij gedaan, mede namens andere partijen in de Kamer, toen in de begroting: 10 miljoen euro. Dat is een goede zaak, want ook 22.000 zwaargewonden per jaar – mevrouw Postma heeft heel helder op een rijtje gezet wat er allemaal aan de hand is – is natuurlijk niet goed.

De maatschappelijke schade van die verkeersslachtoffers, de impact daarvan op ons leven is heel groot. En het is, denk ik, belangrijk dat we die cijfers kunnen delen, maar ook de statistieken en de oorzaken om te kunnen achterhalen waar dat dan in zit. Zit het inderdaad in de berm die we moeten aanpassen, of in de maximumsnelheid of in bepaalde locaties bij scholen? Nou ja, al die zaken zijn hier natuurlijk de revue gepasseerd, en dat is mooi.

Het CDA zet zich ook in voor verkeersveiligheid, zo heb ik gelezen. Een mooi blauw kaftje, dus ook meteen herkenbaar voor mijn partij. We

hadden het bijna zelf geschreven kunnen hebben. Maar ik wil het even met u doorlopen, want ik heb nog wat vragen. Want als je vraagt «wil je verkeershufters aanpakken?» dan zeggen de meeste mensen natuurlijk ja. Maar mijn vraag aan mevrouw Postma: wat is nou precies een «verkeershufter»? Ben ik dat als ik toevallig een keer 50 km/u rijd hier in de stad, terwijl er een bordje met «30» staat? Of is dat iemand die zeven boetes krijgt voor 3 km/u te hard, omdat hij net effe te snel Den Haag uit rijdt, bijvoorbeeld bij de trajectcontrole? En hoe erg is dat? Wanneer ben je nou een hufter en wanneer ben je dat nou niet? En ja, gaat het dan ook echt over notoire overtreders, en wat voor definities hanteren we daar dan voor, zo vraag ik mevrouw Postma.

Ik heb haar al geccomplimenteerd, maar wat ik wel zie bij die zeven punten, is dat het soms heel erg neerkomt op oude wijn in een nieuwe zak – of andersom; ik weet niet of ik het spreekwoord verkeerd gebruik. Want heel veel acties zijn natuurlijk al in gang gezet. Heel veel acties lopen al. En u geeft dan een extra zetje, maar wat is dan – zeg maar – precies het nieuwe in die nota? Dat vroeg ik me toch echt wel af.

De voorzitter:

Ik heb een interruptie voor u, van de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

De heer Dijkstra vraagt naar een definitie van het woord «hufter».

Misschien dat de heer Dijkstra die definitie zelf kan geven. Dat bespaart ons straks tijd in de beantwoording.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat is een heel mooie en goeie vraag. Ik heb het antwoord niet. Ik denk ook dat het heel moeilijk te formuleren is. Ik kan me wel voorstellen dat we allemaal iemand een notoire hufter vinden die onder invloed van drank en drugs met 200 km/u achter op een file duikt en een gezin verwoest, vermoordt. Als je zeven keer per jaar 3 km/u te hard rijdt, wat is dat dan? Over de overschrijding van de maximumsnelheid gaf ik net een voorbeeld. Er is bij de Bezuidenhoutseweg een zone waar je 30 km/u mag rijden, maar waar iedereen 50 km/u of misschien 55 km/u rijdt. Dat is fors te hard, maar ben je dan een hufter of niet, als dat één keer voorkomt?

De voorzitter:

Volgens mij wil de heer Von Martels daar wat dieper op ingaan, onze woordkunstenaar.

De heer Von Martels (CDA):

Ik wil het niet helemaal uitdiepen, maar de VVD zegt dat je eerst een ongeluk moet veroorzaken voordat je omschreven wordt als een hufter. Maar ik kan me ook voorstellen dat iemand die drank, drugs of lachgas gebruikt al binnen die omschrijving past. Is de VVD het daarmee eens?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, dat denk ik zeker. Je hoeft niet iets te veroorzaken om gestraft te worden. Dat kan bijvoorbeeld met het nieuwe voorstel over roekeloos rijden. Dan heb je niet echt een delict, een ongeluk of slachtoffers nodig om dat te bewijzen. Dat is op zich een goeie zaak. Dat is gelukt: we hebben met elkaar afgesproken dat we de notoire overtreders zwaarder gaan straffen. Het is niet gelukt om de lichte overtredingen lichter te bestraffen. Dat vind ik jammer. Daar is de heer Grapperhaus nog in gebreke gebleven. Dat vind ik jammer. Ik hoop dat hij er volgende week op kan reageren waarom dat niet gelukt is. Hoe erg is het als je 2 km/u of 3 km/u te hard rijdt, natuurlijk vooral op de snelweg?

De voorzitter:

Ik stel voor dat u doorgaat met uw inbreng.

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

Ja. Dan technologie. U zegt dat technologie een grotere rol gaat spelen, met mobiele flitscamera's en dat soort dingen. Ik ben niet zo van dat stiekeme gedoe, maar u wilt dat wel. Tegelijkertijd zegt u: nee, het gaat ook om het persoonlijke gesprek van Piet Politie – ik noem hem even Piet – die jou een preek geeft op de vluchtstrook of ergens waar je een overtreding hebt begaan. Hoe rijmt u dat met elkaar? U wilt technologie. Dat snap ik. Dan kun je de pakkans vergroten en appen achter het stuur aanpakken omdat je op een viaduct staat. Daar gebeuren nu dingen mee en dat is ook belangrijk. Tegelijkertijd wil je ook gewoon dat de politie zichtbaar is en dat die handhaaft, want dat maakt indruk. Ik ben zelf – ik rijd nu bijna 30 jaar – drie keer aangehouden, geloof ik. Dat maakt indruk. Maar die tien verkeersboetes in de afgelopen 30 jaar betaal je en dat is het dan. Daar zit dus een verschil in.

Ook een vraag aan de heer Grapperhaus: hoe ziet hij dat dan? Is die technologie echt uitgekristalliseerd? En we gaan toch niet achter iedere boom een flitskastje zetten? Laten we daar handhaven waar dat echt nodig is. Volgens mij is dat niet zozeer op de snelweg, maar juist binnen de bebouwde kom. Ik wil weten hoe mevrouw Postma daarover denkt. Daar kunnen alle fietsers met een e-bike niet op tijd remmen voor het stoplicht en worden ze vervolgens aangereden. Of ze vallen zelf en krijgen eenzijdige ongelukken. Ik vind dat we te veel alleen op de automobilist focussen. Er zijn ook verkeersshuften op de fiets die zonder licht rijden. Dan zie ik ze niet, maar ben ik als automobilist wel verantwoordelijk. Hoe kijkt mevrouw Postma daartegen aan?

Ik weet niet hoe ik zit in mijn tijd, voorzitter, maar ik ga nog even door...

De **voorzitter**:

Richting de acht minuten geef ik u een seintje. U zit nu op zes minuten.

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

Dan ga ik lekker door, want dit is interessant. Een boete binnen één week op de mat, is dat nou echt uitvoerbaar? Dat willen we ook niet bij iedere boete, neem ik aan, zo vraag ik mevrouw Postma. Er is wel een verschil. De meeste boetes zijn op kenteken; dat is geloof ik de wet-Mulder. Maar sommige boetes zijn dat niet. Bij zwaardere verkeersovertredingen wordt uitgegaan van een strafbeschikking. In dat soort gevallen kan ik me voorstellen dat je een persoonlijk bezoekje aan de deur krijgt van een dienstdoende agent. Maar dat kunnen we natuurlijk niet bij alle boetes gaan doen. Als je verkeershandhaving als prioriteit stelt, wat gaan we dan niet meer doen? Laten we de opsporing van kinderporno lopen omdat we verkeersshuften belangrijker vinden? Hoe zit het met de capaciteit en prioriteit? Daar heb ik wel wat bedenkingen over. Dan de overheids campagnes.

De **voorzitter**:

Normaal kijk ik altijd wel naar de rechterkant, hoor. Meneer Laçin, gaat uw gang.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter, ik vind het helemaal niet erg als u wat vaker naar links kijkt. De heer Dijkstra begint terecht over de capaciteit. Dat punt maakte de heer Van Aalst ook. Capaciteit speelt altijd een rol, bij de subjectieve pakkans en bij staandhoudingen. Het is een feit dat er in de afgelopen tien jaar op meerdere overheidsapparaten is bezuinigd, ook op de politie. Van die bezuiniging is de afgelopen paar jaar een heel klein deel goedgemaakt, maar de politie moet nog steeds prioriteren. Is de heer Dijkstra het met de SP eens dat het voor die subjectieve pakkans, naast slimme technologie

die we moeten inzetten, broodnodig is dat de politie, zoals ze zelf ook aangeeft, meer capaciteit zou moeten krijgen om al die prioriteiten die wij hier met z'n allen stellen echt waar te kunnen maken? Is de VVD inmiddels zo ver dat zij ook vindt dat er meer capaciteit voor de politie bij moet komen?

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

Persoonlijk zou ik graag meer politie op straat zien, omdat het een combinatie is van enerzijds preventie, voorlichting, campagnes en dat soort dingen en anderzijds de sanctionering die we nu redelijk op orde hebben. Maar het gaat ook om dat tussenstuk, de handhaving en hoe groot de kans is dat je wordt aangehouden. Hoe vaak moet u blazen? Hoe vaak heeft u het afgelopen jaar geblazen? Nou, hier op het Plein altijd met kerst, dat weet je zeker, maar hoe vaak word je voor de rest nou aangehouden? Hoe vaak word je nou om je rijbewijs gevraagd? Hoe zit dat in het buitenland? Hoe gaat dat daar dan? Natuurlijk zou ik er graag 3.000 of 5.000 agenten bij willen, maar je kunt niet van alles prioriteit maken. Je moet ook keuzes maken. We hebben ook andere prioriteiten. Je moet het ook risicogestuurd doen.

Dus terecht dat u de subjectieve pakkans benoemt en niet zozeer de objectieve pakkans, maar het hangt wel met elkaar samen. De trend van dalende staandehoudingen is nu gelukkig gekeerd. Die was dramatisch gedaald en die gaat nu gelukkig weer een beetje omhoog, en ik hoop dat die lijn zich voortzet. Die nieuwe mooie Audi's A6 die ze nu hebben, die drieliter-tdi's met 272 pk, vind ik gaaf. Dus: pak die boeven! In het verleden is dat allemaal weggesneden en nu komt dat gelukkig weer terug. Ik mocht een keer mee met zo'n undercoverauto. Toen zaten we achter een plofkraker aan op de A1. Hij is helaas wel ontsnapt, maar zijn auto is gevonden met gasflessen erin want hij was op weg naar Duitsland om een paar pinautomaten te kraken.

De **voorzitter**:

De heer Dijkstra verhaalt uit eigen werk. Ik heb het idee dat al zo'n beetje zichtbaar wordt wat hij in de nabije toekomst gaat doen, maar het wordt nu wel een erg uitgebreid antwoord. Ik vraag de heer Laçin of hij behoefte heeft aan een tweede interruptie.

De heer **Laçin** (SP):

Zeker. Als die plofkraker is ontsnapt, moeten we misschien voor nog snellere auto's pleiten; ik denk dat de heer Dijkstra dat nog leuker vindt. Hij snijdt overigens wel een terecht punt aan, bijvoorbeeld waar het gaat om de alcoholcontroles. Ik rijd zelf sinds mijn 20ste. Ik ben nu net 35 geworden en ikzelf heb die alcoholcontroles al jaren niet meer gezien. Ik denk dat dat een gevolg is van onder andere de bezuinigingen en de prioriteiten die gesteld moeten worden vanwege keuzes die hier in Den Haag worden gemaakt. Daarom ben ik ook wel blij dat de heer Dijkstra zegt: natuurlijk zou ik dat ook willen. Ik hoop dan wel dat de VVD, zijnde op dit moment de grootste partij – de verkiezingen komen eraan – die capaciteit, die subjectieve pakkans zwaar laat meewegen als we verkeersveiligheid prioriteren. De SP vindt namelijk dat dit echt een wezenlijk probleem is dat we moeten aanpakken.

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

Je wilt het verkeer zo veilig mogelijk maken. Ik ben het ook met u eens dat het een wezenlijk probleem is, maar het moet natuurlijk ook verstandig gebeuren. Risicogericht is volgens mij belangrijk. Vroeger had je politiefuiken die er de hele avond stonden. Nu krijg je een sms'je van je vrienden of krijg je appjes binnen, in de trant van: ze staan daar en daar. Dus dat werkt niet meer zo. Dat je bij festivals gaat kijken of mensen die weggrijden onder invloed zijn van drugs, of ook nog de volgende dag, is

iets waar we inmiddels een slag in gemaakt hebben. Het moet op een slimmere manier met de capaciteit die je hebt. Wat mij betreft komt er capaciteit bij, maar ik heb makkelijk praten.

De voorzitter:

Ik stel voor dat u doorgaat met uw inbreng.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja. Over de snelheidsbegrenzer heeft mijn collega al wat gezegd. Dan de overheidscampagnes. We hebben al de Rij MONO-campagne. Ik denk dat dat een hele mooie is, maar in de nota schrijft de initiatiefnemer een soort van sociale norm te willen. Je moet in ieder geval niet rijden met alcohol, maar je moet ook een soort sociale norm hebben als het gaat om drugs en het Rij MONO-gebeuren. Het gaat dan ook om asociaal gedrag bij jou in de straat van bijvoorbeeld de pakketbezorgdienst om zes uur of de mensen die even snel hun kinderen heen en weer rijden. Vaak zijn het ook de mensen in je eigen straat die te hard rijden en er tegelijkertijd over klagen. Hoe krijg je het dan tussen de oren? Gaan we dan miljoenen verspillen aan campagnes die geen effect hebben? Want de echte notoire overtreders bereiken we er toch niet mee, zoals u zelf nota bene schrijft in antwoord op de vragen. Dus hoe ziet u dat? We kunnen heel Nederland wel braaf maken, maar als tien mensen dat niet doen, zijnde de notoiren die ongelukken veroorzaken, wat bereiken we dan? Dan het meelopen in een revalidatiecentrum. Ik zie dat de Minister daarop ook ingaat in de beantwoording. Dit is iets wat al wordt toegepast bij de educatieve maatregelen en dergelijke. Dus wat verschilt dat dan ten opzichte van wat u wilt? Nogmaals complimenten en volgende week zal ik nog wat extra vragen stellen aan de bewindspersonen. Dank u wel.

De voorzitter:

Dan geef ik nu het woord aan de heer Von Martels namens het CDA.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Eigenlijk kunnen we deze bijeenkomst beschouwen als een extra uitzending van Blik op de Weg. Maar als we allemaal een goede blik op de weg hadden gehad, dan was deze bijeenkomst waarschijnlijk helemaal niet eens nodig geweest. Ik heb uit de notitie van mevrouw Postma begrepen dat de meeste ongelukken worden veroorzaakt door, zeg maar, driemaal O-H, want het gaat over overmoed, onverschilligheid, onkunde en hufterigheid. Dus driemaal O-H vormt vaak de aanleiding voor een ongeluk.

Maar ik wil beginnen mijn fractiegenote mevrouw Postma hartelijk te bedanken voor en te feliciteren met de mooie nota die hier op tafel ligt. Het is een belangrijk onderwerp. Ik denk dat het ook op het juiste moment komt, want heel veel is in beweging ten aanzien van dit onderwerp. Het is dus fijn dat zaken in ontwikkeling zijn, maar ook dat ze in ontwikkeling worden gezet, mede dankzij deze nota waarschijnlijk. Ik wil ook de ondersteuning van mevrouw Postma hartelijk dankzeggen, want het is natuurlijk altijd een hele klus om zo'n nota op tafel te krijgen. Er is veel voorwerk mee gemoeid, dus dat is een extra reden voor complimenten. Ik heb de initiatiefnota met interesse gelezen, maar hier en daar zou ik toch een opmerking willen plaatsen. De initiatiefnemer geeft aan dat bij verkeersveiligheid precies hetzelfde geldt als bij corona: hou je aan de regels om jezelf en anderen niet in gevaar te brengen. Maar hoe kan het volgens de initiatiefnemer dat zelfs de grootste braverik achter het stuur kan veranderen in een enorme aso? Kan de initiatiefnemer ook schetsen wat naast het grote maatschappelijke leed de maatschappelijke kosten zijn van verkeersongevallen?

Voorzitter. Wat de CDA-fractie betreft komt de initiatiefnota op een belangrijk moment, want in de initiatiefnota lezen we niet voor niets dat amper tien jaar geleden de rest van Europa naar de succesvolle Nederlandse aanpak van verkeersveiligheid keek. Maar met Malta en Zweden heeft ons land nu helaas de twijfelachtige eer om de enige Europese landen te zijn waar ten opzichte van 2010 meer verkeersdoden zijn gevallen. Dan valt ook nog eens te bedenken dat 2020 een jaar was waarin veel minder verkeer was, door de coronacrisis. De maximumsnelheid op de wegen is ook verlaagd naar 100 km/u.

De voorzitter:

Ik heb een interruptie voor u.

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

Prima.

De voorzitter:

Het is een interruptie van de heer Dijkstra.

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

Terecht geeft de heer Von Martels van het CDA complimenten aan het CDA. Dat vind ik echt terecht. Dat zou ik zelf ook doen. Ik zou er blij van worden. Ik heb twee vragen. De vraag voor nu gaat over het feit dat we een beetje achteruit zijn gebungeld op die lijstjes. U noemde Zweden en Malta. Heeft u ook een idee hoe dat komt? Waar zit dat dan in?

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

Je moet alles natuurlijk relatief zien. We zagen dat met name die landen en Nederland het in 2010 nog heel erg goed deden. Als je een snelle stijging hebt bereikt in voorgaande jaren en het valt daarna stil, dan zorgt dat voor een achteruitgang. Ik denk dat dat een redelijk grote verklaring is voor het feit dat men name de landen die ik net noemde, Malta, Zweden en Nederland, in ieder geval relatief gezien het duidelijk laten afweten.

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

Maar komt dat dan door meer drank- of drugsgebruik? Zijn er minder controles? Komt dat door te lage straffen? Waar ligt dat volgens het CDA aan? Is dat gewoon de algemene norm die is vervaagd?

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

Het is een combinatie van factoren. Dat komt ook in de initiatiefnota duidelijk naar voren. Het aantal staandehoudingen, minder alert zijn op verkeersovertredingen; automobilisten en andere verkeersdeelnemers gaan ervan uit dat de pakkans niet zo groot is en dat je er makkelijk mee weg komt. Er is algeheel minder aandacht voor het onderwerp, waardoor er waarschijnlijk sprake is van een aantal ontwikkelingen die eigenlijk gewoon gekeerd moeten worden. Daarnaast zijn ook het drugs- en lachgasgebruik erbij gekomen als mogelijke oorzaken van ongelukken en het gestegen aantal gewonden. Daarmee noemde ik zomaar wat voorbeelden op.

De voorzitter:

Ik heb nog een interruptie voor u, van de heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Ik werd even getriggerd door de opmerking van de heer Dijkstra over de complimenten die het CDA aan het CDA maakte. Volgens mij heeft een andere collega van het CDA in september vorig jaar het idee geopperd om bij snelheidsovertredingen dan maar een spijkermaat voor een auto te gooien; de heer Van Aalst refereerde daar al aan. Dat voorstel zie ik niet

meer terug in de initiatiefnota. Ik ben dus benieuwd hoe het CDA nu tegen die maatregel aankijkt. Is dat nog iets wat actief nagestreefd wordt of is dat idee inmiddels verlaten?

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

Natuurlijk heb ik dat ook opgemerkt. Die opmerking over spijkermatten is inderdaad eerder gemaakt. Bepaalde partijen zijn wel van het matten, maar niet zozeer van de spijkermatten. In dit geval geldt dat ook voor ons. Dat heeft te maken met het feit dat het plaatsen van spijkermatten weleens tot grote gevolgen kan leiden voor de veiligheid van bestuurders. Als iemand op een spijkermaat rijdt, kan het zomaar zijn dat het hele voertuig in de file duikt, waardoor er onaanvaardbare risico's worden genomen op het punt van de veiligheid. Dat is waarschijnlijk ook de reden waarom mevrouw Postma dit niet heeft opgenomen in haar initiatiefnota. Ik heb daar bij haar ook navraag naar gedaan. Uiteindelijk zal ze dat zelf moeten toelichten, maar dat is voor mij ook wel een belangrijk aspect om te zeggen dat het niet verstandig is om dat zomaar te introduceren zonder te beseffen dat daar enorme risico's aan kleven.

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

Ik hoorde collega Von Martels van het CDA terloops zeggen dat we tegenwoordig met drugs maar ook met lachgas te maken hebben. Dat vind ik natuurlijk interessant, want het was nota bene de Minister van Justitie van het CDA die de motie van de PVV ontraadde om het lachgas op te nemen in de verkeersveiligheids campagnes. Uiteindelijk heeft de Kamer zich daar niet zo heel veel aangetrokken en heeft zij die motie toch aan een meerderheid geholpen. Maar vindt u het niet gek dat u dit nu inbrengt, terwijl uw Minister daar eigenlijk tegen was?

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

Ik dacht niet zozeer als eerste aan de Minister, maar vooral aan mijn collega Anne Kuik, die dat onderwerp heel erg hoog op de agenda heeft geplaatst. In die zin is het logisch dat ik die opmerking heb gemaakt, omdat ik weet dat dit een serieus probleem is.

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst nog aanvullend.

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

Dan constateer ik in ieder geval dat het duale stelsel heeft gewerkt en dat de Minister gecorrigeerd is; laten we het daar maar op houden, maar het is toch bijzonder dat hij van CDA-huize is. Dan mijn tweede vraag over iets waar de heer Von Martels wel heel veel van weet. Als je het dan over verkeersshuften hebt: de heer Von Martels heeft ervoor gezorgd dat al die snorscootertjes naar de rijbaan zijn gegaan. We hebben een heleboel overlast gezien in Amsterdam. Kunt u mij uitleggen wat dat gedaan heeft met de verkeersveiligheid? Want ik zie alleen maar een negatief effect voor de verkeersveiligheid. Volgens mij hebben we het er vandaag over om dat positief te benaderen.

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

Ik heb werkelijk waar geen idee wat de resultaten zijn geweest van het naar de rijbaan verplaatsen van de snorscooters. Volgens mij was de huidige burgemeester van Utrecht van PvdA-huize – die was toen wethouder van Amsterdam – uitermate enthousiast over de resultaten hiervan. Ik ben dus erg benieuwd, want we moeten wel gaan kijken wat de resultaten hiervan zijn. Mocht blijken dat de verkeersveiligheid ernstig in het geding is, dan moet je dergelijke maatregelen ook durven heroverwegen.

De voorzitter:

Ik stel voor dat u doorgaat met uw inbreng.

De heer Von Martels (CDA):

Ik was nog bezig met Zweden en Malta. Wat is er nodig om ervoor te zorgen dat de doelstellingen wel worden behaald? Wat het CDA betreft kiezen we er nu voor om door te pakken om zo het aantal verkeersdoden echt naar beneden te brengen.

Dan het negeren van een rood kruis. Op oudejaarsdag ging het op de A2 bij Zaltbommel nog mis. Een weginспекteur van Rijkswaterstaat en een medewerker van de bergingsdienst ontsnapten aan de dood nadat een vrachtwagen op een afgesloten rijstrook van de snelweg op hen was ingereeden. De chauffeur verklaarde later dat hij aan het appen was. In het coronajaar 2020 is een recordaantal automobilisten beboet voor het negeren van rode kruizen. Met 4.920 bonnen was er een stijging van maar liefst 55%. Kan de initiatiefnemer aangeven hoe zij dit probleem van het negeren van rode kruizen wil aanpakken? Komt afleiding vaak voor? Zouden camera's op de auto's van de weginспекteurs van Rijkswaterstaat kunnen helpen voor de handhaving op het negeren van rode kruizen? Kan de Minister aangeven hoe het staat met de handhaving en het creëren van een juridische basis voor het gebruik van beelden van Rijkswaterstaat voor handhaving? Kan de Minister toezeggen dat dit voor de zomer is geregeld?

Iedereen heeft het over het vergroten van de pakkans en het mensen bewuster maken van hun gedrag. De initiatiefnota is een goed pleidooi om de pakkans te vergroten. Maar kan de initiatiefnemer aangeven of de afname van het aantal staandhoudingen volgens haar te fors is geweest? Het CDA kan zich ook vinden in het idee om verkeershufters bewuster te maken van hun gedrag door bij boetes van snelheidsovertredingen ervoor te zorgen dat deze binnen één week op de mat liggen, en door bij boetes die voortkomen uit hufterige verkeersovertredingen ook een persoonlijke brief toe te voegen over de gevaren en mogelijke gevolgen. Kan de initiatiefnemer aangeven wat de gedachte is achter beide voorstellen? Wat vindt de initiatiefnemer van de reactie van de Minister op deze punten? En wat wil de Minister doen om de pakkans te vergroten en mensen bewuster te maken van hun gedrag?

Dan stelt de initiatiefnemer voor om via een grote overheids campagne over asociaal rijgedrag ervoor te zorgen dat de sociale omgeving van iemand die asociaal rijgedrag vertoont, dit gedrag gaat ontmoedigen. Kan de initiatiefnemer aangeven in hoeverre een overheids campagne een succesvol instrument is of kan zijn? Is een overheids campagne op zichzelf voldoende om mensen te beïnvloeden? Waarom richt de initiatiefnemer zich specifiek op het beïnvloeden van de omgeving?

Dan de mensen met extreem problematisch rijgedrag. Om deze mensen aan te pakken stelt de initiatiefnemer onder andere voor om een intelligente snelheidsbegrenzer in te stellen als blijkt dat mensen op structurele basis veel te hard hebben gereden. Hoe effectief is een snelheidsbegrenzer en waarom is dit bij deze mensen een passende interventie? Tot slot de provinciale en gemeentelijke wegen. Ook de heer Van Aalst had het daar al over. Hij zegt dat de meeste doden en gewonden met name op de provinciale en gemeentelijke wegen vallen. In hoeverre zien de initiatiefnemer en de Ministers mogelijkheden om hier vanuit de rijksoverheid regie op te voeren?

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Nog een interruptie van de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ten eerste is het knap van de heer Von Martels dat hij hier dit verhaal houdt, terwijl hij normaal gesproken niet de woordvoerder verkeer is. Hij neemt het nu van mevrouw Postma over. Ik vind het een goed, in ieder geval helder verhaal. Ik heb hierover de volgende vraag. Stel je nou voor dat je, in een ideale wereld, een nieuw regeerakkoord hebt. Wat moet er dan in het nieuwe regeerakkoord volgens het CDA? Er zijn hier zeven punten genoemd en u heeft er zelfs nog een paar aan toegevoegd. Wat is dan het belangrijkste punt dat u in dat regeerakkoord zou willen hebben? Is dat dan de pakkans? Zijn dat dan al die andere zaken? Kiest u er eens een of twee uit waarvan u zegt: die moeten per se terug in een nieuw regeerakkoord.

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

De heer Dijkstra en ik zouden graag aan tafel zitten om mee te denken over het regeerakkoord. Ik weet zeker dat we dan, als het gaat om de pakkans of om de aanhouding, dolgraag zouden zien dat mensen eerder geconfronteerd worden met de overtredingen die ze maken. Of dat nu fysiek via staandhoudingen, via slimme camera's, door het verzamelen van data, of op wat voor manier dan ook gebeurt: het maakt ons – ik spreek al over «ons» – niet uit. Maar het zou het CDA in ieder geval niet uitmaken als die onderwerpen sterk naar voren zouden komen in het nieuwe regeerakkoord dat de titel draagt Stuur aan een sterke toekomst.

De **voorzitter**:

Kijk, de heer Von Martels kent zijn klassiekers. De heer Laçin, aan u het woord.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Allereerst wil ik ook mijn waardering uitspreken voor de initiatiefnemer, mevrouw Postma, en haar team voor het opstellen van deze initiatiefnota. Er zit veel werk in het maken van zo'n notitie. Als je denkt dat je een zo volledig mogelijk verhaal hebt gemaakt, dan krijg je nog eens ruim honderd vragen van je collega's. Die zijn ook prima beantwoord. Het toont in ieder geval aan dat zowel mevrouw Postma als de commissie de verkeersveiligheid een belangrijk onderwerp vindt. Want we zijn allemaal voor verkeersveiligheid en tegen verkeershuffers. Niemand zal zichzelf als een verkeershuffer aanduiden, maar ik denk dat we allemaal wel een moment kunnen terughalen waarbij we of zelf niet helemaal correct hebben gehandeld, of in het verkeer andere weggebruikers hebben gezien die hufferig gedrag vertoonden.

De voorstellen in dit voorstel vallen ruwweg uiteen in het vergroten van de pakkans, mensen bewust maken van het eigen gedrag en het versterken van de sociale norm, namelijk dat hufferig gedrag in het verkeer niet kan. Met name voor het vergroten van de pakkans doet de initiatiefnemer een aantal voorstellen: van het beter gebruikmaken van bestaande apparatuur tot de inzet van slimme camera's. Ook zou de politie meer staandhoudingen moeten verrichten. Dat laatste punt onderschrijft de SP ten zeerste. Staandhoudingen vergroten de subjectieve pakkans en hebben als bijkomend voordeel dat een verkeersdeelnemer direct wordt geconfronteerd met de overtreding die is begaan. Het draagt vrijwel direct bij aan de bewustwording. Wanneer bijvoorbeeld andere passagiers in de auto aanwezig zijn, versterkt dat mogelijk ook de sociale norm waar de initiatiefnemer het over heeft.

Maar hier wringt wat mij betreft de schoen. De initiatiefnemer geeft aan dat verkeersveiligheid als een van de handavingsprioriteiten gezien moet worden. Zij vindt, zoals gezegd, dat er meer staandhoudingen moeten plaatsvinden. Het feit dat er de afgelopen jaren minder staandhoudingen zijn verricht, heeft natuurlijk ook te maken met de bezuinigingen op het politieapparaat. In de beantwoording van de feitelijke vragen laat de initiatiefnemer het open of er meer capaciteit bij de politie moet komen. In

plaats daarvan verwijst zij naar een slimme combinatie van staandehoudingen met assistentie bij ongevallen en vaststelling van criminele feiten. Pas als het nodig blijkt te zijn, zou er extra politiecapaciteit bij kunnen komen. De SP vindt het jammer dat mevrouw Postma op dit onderdeel niet durft door te pakken. Keer op keer schreeuwt de politie om meer capaciteit. Zo lang die er niet is, zal de verkeersveiligheid lijden onder de keuzes die noodzakelijkerwijs gemaakt moeten worden. Kan de initiatiefnemer toelichten waarom zij niet onverkort kiest voor die broodnodige extra capaciteit? Wat houdt haar hierin tegen?

Ik heb nog een aantal punten. Ik heb niet zo veel spreektijd als de vorige partijen, dus ik ga door. De SP ziet graag dat verkeersshufters die bijvoorbeeld met 250 km/u racen over snelwegen en dit vervolgens posten op socialmediakanalen als TikTok en Instagram aangepakt worden op basis van die beelden. Hier hebben wij ook schriftelijke vragen over gesteld aan de Minister van JenV, die als reactie vooral opsomde waarom het niet kan. In Engeland is dit bijvoorbeeld ook gaande. Daar zijn ze er ook mee bezig. Social media hebben een grote invloed op jongeren, die dat gedrag dan sneller kopiëren. Vinden we de initiatiefnemer aan onze zijde als we willen onderzoeken wat nodig is om dit toch voor elkaar te krijgen? Hoe kijkt de initiatiefnemer aan tegen verkeerslessen op middelbare scholen, als veel jongeren de leeftijd bereiken waarop ze een scooter- of autorijbewijs kunnen halen? We zijn ervan overtuigd dat de aandacht voor verkeersveiligheid juist dan heel belangrijk is. We zien nu dat er op basisscholen heel veel aandacht aan wordt besteedt, maar dat het op middelbare scholen vaak wegvalt, terwijl dat juist de cruciale fase is.

Voorzitter, tot slot. De SP vindt dat het Strategisch Plan Verkeersveiligheid onder deze Minister niet veel verder is gekomen dan een stuk waar we vaak over hebben gesproken, maar dat in de praktijk nog niet heel veel heeft opgeleverd. Hoe kijkt de initiatiefnemer hiertegen aan? Is een van de redenen waarom zij dit initiatief heeft genomen dat zij ook vindt dat er sneller actie ondernomen moet worden?

Ik heb nog één slotvraag als dat mag, voorzitter.

De voorzitter:

Ja, hij gaat dan ten koste van uw tweede termijn.

De heer Laçin (SP):

Ja, heel kort. We hebben het over overheidscampagnes gehad. Ook de initiatiefnemer heeft dit genoemd. Maar ik wil graag van de Minister weten wat bijvoorbeeld de MONO-campagne tot nu toe heeft gekost, maar ook vooral wat die heeft opgeleverd. Zijn daar al resultaten van? Moeten we inderdaad ook voor een grote vervolgoverheidscampagne gaan? Wat kunnen we daarvan verwachten? Daar laat ik het bij, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Dan heeft u daarmee nog anderhalve minuut over voor uw tweede termijn. De heer Schonis. Gaat uw gang. Vijf minuten. Ik geef u richting de vijf minuten wel even een seintje.

De heer Schonis (D66):

Dank u wel, voorzitter. Als hekkensluiser sluit ik natuurlijk graag aan bij de complimenten die de collega's hebben gegeven aan collega Postma. Het is altijd goed om te zien dat een Kamerlid over een onderwerp dat in dit geval haar hart heeft, weet ik, een initiatiefnota schrijft en die hier verdedigt. Dus complimenten, ook aan het team dat u geholpen heeft. Ik zal even twee punten uit de nota bespreken en dan kom ik nog met een aantal suggesties om de verkeersveiligheid op een ander punt ook te verbeteren. De nota van mevrouw Postma laat duidelijk zien hoeveel ernstige verkeersongevallen er per jaar nog steeds plaatsvinden in

Nederland. Dat zijn natuurlijk droge getallen. Maar goed, zoals de heer Dijkstra ook zei: achter die getallen gaat altijd een groot persoonlijk drama schuil. Uit de aangehaalde onderzoeken komt duidelijk naar voren dat het in de meeste gevallen toch gewoon menselijk handelen betreft waardoor het ongeluk is gebeurd; door roekeloos rijgedrag of afleiding door het gebruik van het mobieltje. Er werd ook een voorbeeld aangehaald van mensen die zitten te gamen, te Candy Crushen, in de auto. Dat moet je echt niet willen. We staan dus ook positief tegenover campagnes, die de initiatiefnemer heeft genoemd in de nota.

Ik ben wel benieuwd of er nog andere succesvolle voorbeelden zijn uit het buitenland van dit soort campagnes of van vergelijkbare campagnes waar we in Nederland ons voordeel mee zouden kunnen doen. Dus heeft u nog een goed buitenlands voorbeeld wat we hier ook zouden kunnen implementeren?

Nu we het toch over die campagnes hebben, sluit ik me een beetje aan bij de vraag die meneer Laçin net stelde. We hebben de MONO-campagne natuurlijk al een tijdje gehad. Ik heb nog een keer een mooie sleutelhanger gehad van de Minister. Ik ben wel benieuwd naar de effectiviteit van die campagne. Wat levert ons dat nou jaarlijks op? En zou de Minister een volgend kabinet adviseren om daarmee door te gaan? Of zou zij ze nog wat tips en trucs meegeven om dat voortaan anders te doen? Kijk, de sleutelhangers zijn er nog steeds. Ik heb hem al. Dit is hem: de enige echte MONO-sleutelhanger.

Menselijk falen kun je tegengaan door bijvoorbeeld nieuwe, slimme technieken te gebruiken. We kennen bijvoorbeeld al Park Assist en Lane Assist. We gaan zelfs toe naar zelfreizende auto's, heb ik mezelf laten vertellen. Ik dacht altijd dat bakmeel dat is, maar het is tegenwoordig niet de zelfrijdende auto, maar de zelfreizende auto. De verwachting is dat dat de komende jaren meer zal zijn. We gaan daar natuurlijk meer van zien. Dat gaat de verkeersveiligheid ook verbeteren. Ik ben wel heel benieuwd – dat is een vraag aan de Minister – of zij al effecten ziet in de cijfers over de implementatie van dit soort technische hulpmiddelen en oefjes. Wat kunnen we daar de komende jaren nog van verwachten? Is ze bereid om zich daar nog meer voor in te zetten? Op welke wijze ondersteunt en faciliteert zij de automotivesector om dit soort innovaties van de grond te krijgen?

Er is natuurlijk wel één voorstel uit het ...

De voorzitter:

Ik heb allereerst nog een interruptie voor u van de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Ik wil nog even teruggrijpen op die campagnes. Enerzijds stelt de heer Schonis dat D66 een voorstander is van die campagnes. Anderzijds hoor ik heel veel vragen over het nut en de noodzaak van die campagnes en wat de campagnes die al eerder geïnitieerd zijn nou hebben opgeleverd. Wat is de reden dat ook D66 groot voorstander is van die overheidscampagnes?

De heer Schonis (D66):

Het heeft natuurlijk altijd met bewustwording en voorlichting te maken. Mensen moeten erop gewezen worden wat hun gedrag eventueel tot gevolg kan hebben in plaats van gelijk handhaven. Ik denk dat de heer Dijkstra dat net goed verwoordde. Er is natuurlijk in feite een heel stappenplan vanuit de overheid. Het begint met goede voorlichting en uiteindelijk moet je ook gaan handhaven. Dan komt de repressie aan bod. Maar het begint met goede voorlichting, vandaar dat wij daar groot voorstander van zijn.

De heer Von Martels (CDA):

Nou ja, ik vroeg me alleen af wat de resultaten zijn uit eerdere campagnes. Hoe belangrijk zijn die nog als bij voorbaat al wordt gesteld dat ze altijd van toegevoegde waarde zijn?

De heer **Schonis** (D66):

Dat was mijn vraag aan de Minister: wat is het effect van die campagne, kun je dat meten? Ik heb daarom juist bewust aan mevrouw Postma gevraagd of zij bijvoorbeeld voorbeelden kent die goed gewerkt hebben in het buitenland die we hier ook zouden kunnen implementeren. Het begint daarmee. Het is niet gezegd dat dit nooit effect heeft. Ik snap dat laatste punt van meneer Von Martels dus niet zo goed.

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

Misschien moet ik dat nog even toelichten?

De **voorzitter**:

Heel kort, dan. Want in feite ...

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

Omdat ik heel duidelijk van de heer Schonis hoorde: wij zijn ook een voorstander van overheidscampagnes, zeker ten aanzien van dit onderwerp. Daarna volgden in een keer een heleboel vragen over eerdere campagnes, dus ik wilde even toegelicht hebben waarom hij bij voorbaat al fervent voorstander is van overheidscampagnes, terwijl hij anderzijds benieuwd was naar de resultaten van eerdere campagnes.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Misschien dat daardoor de vraag wat verduidelijkt is richting de heer Schonis?

De heer **Schonis** (D66):

Ja, dat is wel duidelijker geworden. Maar het een sluit het ander niet uit. Je kunt groot voorstander zijn van overheidscampagnes en nog steeds benieuwd zijn naar en geïnteresseerd zijn in de effectiviteit.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Daarmee is hij ook beantwoord. Ik stel voor dat u doorgaat met uw inbreng.

De heer **Schonis** (D66):

Prima, want ik kom nu op het punt uit de initiatiefnota van mevrouw Postma waarbij mijn wenkbrauw toch wel wat omhoogging. Dat ging namelijk over het idee om veroordeelde verkeersshuften verplicht in een revalidatiecentrum rond te leiden. Hoe zou dat dan zijn, vraag ik me af, als je daar in een revalidatiecentrum zit en er loopt ineens een groep van vijftien veroordeelde verkeersshuften rond onder leiding van een reclasseringsambtenaar? Zit mevrouw De Vries van 83 jaar, die daar dan toevallig met een dubbele heupoperatie aan het revalideren is, daarop te wachten, vroeg ik me af. En laat staan de zorgmedewerkers, die het natuurlijk al druk genoeg hebben: volgens mij moeten we mensen niet onnodig met extra werk opzadelen. Ook gelet op het antwoord dat het kabinet heeft gegeven, vraag ik me af of ze nog steeds zo enthousiast is over dit deel van haar voorstel of dat we daar wellicht van af zouden kunnen zien.

Voorzitter. Dan heb ik zelf nog twee punten als het gaat om verkeersveiligheid. Dat zijn de naleving van de rij- en rusttijden van chauffeurs en het handhaven van verkeersovertredingen in de stad; dat kwam net ook al even ter sprake. Wij zijn natuurlijk blij dat de Europese Commissie de regeling rondom rij- en rusttijden heeft aangescherpt. We zien hoe vrachtwagenchauffeurs onder hoge druk staan, juist in deze tijden van

corona. Ze moeten lange uren maken, daarna eten en slapen, en dat allemaal op dezelfde 2 m² die een cabine groot is. De huidige coronamaatregelen verergeren die werkomstandigheden eigenlijk nog, want je mag nu ook niet bij een tankstation 's avonds laat uitstappen, omdat die gesloten zijn, dus je kunt geen kopje koffie meer krijgen. Dat brengt natuurlijk ook bepaalde vermoeidheidseffecten met zich mee. Vandaar de vraag aan de Minister: wordt nu extra toegezien op die rij- en rusttijden en wordt daar extra inzet op gepleegd? Wij maken ons daar toch wel zorgen over.

Dan tot slot, de verkeersovertredingen in de stad. Het kwam net al ter sprake. Je zou daar heel goed mobiele flitskasten kunnen neerzetten. Ik bedoel dat je op een bepaalde verkeersonveilige plek een aantal weken extra handhaaft en later de kast daar weer weghaalt. Niet alleen op snelwegen, maar juist in de bebouwde kom kan dat het meeste effect hebben. Ik zal afronden. Met een onverwachte, of onvoorziene – ik zou het woord «stiekem», zoals meneer Dijkstra net zei, niet willen noemen – controle kun je best wat effecten bereiken. Ik heb alleen op dit moment het signaal gekregen vanuit de gemeente dat het heel lang duurt, ik geloof een maand of vier, voordat je aanvraag als gemeente überhaupt in behandeling wordt genomen en voordat je zo'n flitskast krijgt. Dus ik ben wel benieuwd of ze die procedures kan inkorten. Ik stel die vraag maar aan de Minister van IenW, maar ze kan die dan doorgeleiden naar de Minister van JenV. Volgens mij ben ik dan aan het eind van mijn tijd.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan heeft u daarmee nog tweeënhalve minuut over voor uw tweede termijn. Ik zag een interruptie, de laatste van de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Allereerst vind ik het een goed punt dat de heer Schonis van D66 de effectiviteit van campagnes bekijkt. Hij geeft aan voorstander te zijn. Ik was benieuwd wat hij vindt van het Belgische voorbeeld, waarbij je ook een sleutelhanger krijgt, maar dan van een overleden kind. Dat is één. En twee: een vraag over mensen op de fiets in de stad die onder de drugs zitten. Ik hoor graag van D66 wat ze daarvan vinden en hoe we die moeten aanpakken.

De heer Schonis (D66):

Twee heel bijzondere vragen. Allereerst de eerste vraag, over de sleutelhanger met een kind erop dat door een verkeersongeluk om het leven is gekomen. Ik vergelijk het een beetje met de pakjes sigaretten waar je de longaandoening of andere aandoeningen van mensen op ziet. Dat heeft even effect, en dan valt het shokeffect weer weg. Dus je zou dat een keer kunnen doen, maar mijn inschatting is dat dat op lange termijn niet het gewenste effect heeft. Ik vind wel dat je heel erg met privacy zit, bijvoorbeeld als het gaat om kinderen. Je doet dan nogal wat.

Dat tweede punt vind ik een beetje opvallend, want natuurlijk zijn er fietsers die overtredingen begaan en natuurlijk zijn er drugsgebruikers die overtredingen begaan. Over dat laatste hoeven we het niet te hebben; dat is strafbaar. Dat is gewoon artikel 5 van de Wegenverkeerswet. Dat is gevaarzettend rijden en dat mag gewoon niet. Daar hoeven we het dus niet over te hebben. En fietsers, ja, die zul je niet met flitskasten kunnen aanpakken. Dat moet je op een andere manier doen. Daar moet je ook naar kijken. U heeft dat net zelf ook al gezegd. Als je de verkeersveiligheid in de bebouwde kom wil verbeteren, moet je bijvoorbeeld ook gaan denken aan de verkeersinrichting van je binnenstad. Dat heeft de Minister in haar Strategisch Plan Verkeersveiligheid ook gezegd. Als je dat gaat omrekenen, was er iets van 200 miljoen per jaar structureel voor nodig. Ik ben heel benieuwd hoe het staat met dat deel van de uitvoering van het verkeersveiligheidsplan. Dat is wel een goede vraag, die kan ik gelijk aan

de Minister doorgeven. Want die gemeenten zitten nog steeds te wachten op dat geld om hun binnensteden verkeersvriendelijker in te richten.

De voorzitter:

Dank u wel. Zo kan een interruptie natuurlijk ook ingevuld worden qua beantwoording. We zijn bijna aan het einde gekomen van de eerste termijn. Ik heb met mevrouw Postma afgesproken dat zij in ieder geval tot 18.25 uur de gelegenheid krijgt voor de voorbereiding van de beantwoording van de vragen die gesteld zijn in de eerste termijn, met dien verstande dat ze de vragen die gesteld zijn waarbij zij de advisering nodig heeft van Minister Grapperhaus, op 9 februari zal beantwoorden. Dan is dat helder voor de leden hier. Dan schors ik hierbij tot 18.25 uur en zie ik u zo dadelijk allemaal weer terug.

De vergadering wordt van 17.53 uur tot 18.29 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen dit notaoverleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Ik twijfelde even, want ik zie de naam van de andere commissie hier ook staan, maar dat heeft natuurlijk te maken met het feit dat de heer Grapperhaus niet aanwezig is. Het onderwerp van dit overleg is de initiatiefnota van mevrouw Postma over de aanpak van hufferig gedrag in het verkeer, zoals ik daarstraks al heb gemeld.

We zijn aangekomen bij de beantwoording van de vragen die de diverse fracties hebben gesteld in hun eerste termijn. Mevrouw Postma heeft laten weten dat zij vier blokjes bedacht heeft. Zij begint met een algemene inleiding. Daarna gaat ze naar blokje twee, over de definities. Dan komt ze op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Dat is blokje drie. En dan komt het grootste blok, het blokje over gedrag. Dat wordt een groot blok, heb ik begrepen. Ja. Waarom verbaast mij dat niet? Zoals ik heb gemeld, worden vragen over onderwerpen zoals handhaving volgende week beantwoord door mevrouw Postma. Dat zal zijn op 9 februari.

Ik ga uit van twee interrupties in tweeën. Dat kunnen ook vier korte interrupties zijn.

Ik geef het woord aan mevrouw Postma.

Mevrouw Postma (CDA):

Voorzitter, dank. Mooi om hier te zitten. Ik dank de collega's ook voor hun aanwezigheid. Ik begin met een woord van dank aan de medewerkers die mij hebben ondersteund, want het is ontzettend veel werk om een initiatiefnota te schrijven en zonder hen had ik dat niet gekund. Vincent Botman zit hier naast mij en Max Runge volgt dit ook. Hij kan hier helaas niet fysiek aanwezig zijn, maar hij zit in zijn kamer mee te kijken. Heel veel organisaties hebben meegelezen of een inbreng geleverd. Ik wil die organisaties ook bedanken. Dat zijn de SWOV, met al haar goede onderzoeken, de Vereniging Verkeersslachtoffers, de Motorrijders Actie Groep, die ik ook heb geconsulteerd, en de verkeerspolitie Rotterdam, waarmee ik mocht meerijden. Ik heb sowieso heel veel mensen gesproken die jullie waarschijnlijk ook gesproken hebben en die ons eigenlijk constant inspiratie geven om tot nieuwe ideeën en verbeteringen te komen.

Er werd gevraagd: waarom zet je dit onderwerp op deze manier op de agenda? Ik denk dat wij allemaal zien dat de cijfers helaas achteruit- in plaats van vooruitgaan, ondanks alle goede bedoelingen, alle goede afspraken die zijn gemaakt en alle inspanningen die deze Minister heeft geleverd. We zien wel dat er echt veel meer gebeurd is dan in de vorige periode, maar desondanks is er sprake van een forse toename van verkeersslachtoffers. Niet alleen het aantal doden is weer gestegen, maar ook het aantal zwaargewonden. Die groep wil ik dus ook nadrukkelijk op de agenda hebben. We zitten al boven de 20.000 zwaargewonden per jaar.

Een vijfde daarvan herstelt gewoon niet. Dat is iets wat we ook in ons achterhoofd moeten houden: een vijfde van deze mensen heeft chronische pijnklachten of kan niet meer goed functioneren. Het leven van die mensen is ingrijpend veranderd, maar vaak ook dat van hun gezin en hun vrienden.

Toen corona begon, zagen wij opeens dat het gedrag dat we altijd vertoonden blijkbaar toch veranderd kon worden. We zagen naar elkaar om. In die periode zijn wij daarover gaan nadenken, zo van «wat gek eigenlijk dat we dat verkeersgedrag dat tot zo veel ongelukken leidt, altijd maar voor lief nemen». Het is ook een soort slippery slope. Als je die norm niet goed neerzet, wordt daar steeds verder van afgeweken. Maar waarom kunnen we in deze tijd van corona dan ineens wel 1,5 meter afstand houden en mondkapjes dragen? Waarom letten we dan wel op elkaar, terwijl wij wanneer wij in die auto zitten, het idee hebben dat we alleen op de weg zijn? Terwijl je juist dan heel veel rekening moet houden met andere verkeersdeelnemers, met name met fietsers en motoren. Een aantal overtredingen brengen meer risico's met zich mee dan andere. Dan kom ik ook bij het tweede blokje, het blokje over de definities. De VVD vroeg terecht: wat is dan zo'n «verkeershufter»? In de literatuur heb ik met name gekeken naar de vraag welke gedragingen in het verkeer voor extra ongevallen zorgen. Dat is het negeren van een rood kruis. Dat kan zo'n groot effect hebben. Dat is het rijden door rood licht, maar ook het veel te hard rijden, het meer dan 20, 30 km/u te hard rijden. Het is nadrukkelijk niet 1 of 2 km/u te hard rijden. De heer Dijkstra refereerde daaraan. Hij vroeg: ben ik dan een hufter? Nee. Op die manier heb ik het willen neerzetten. Daar zit ook wel een discussiepunt in. Ik heb het niet voor niets een notitie over verkeershufters genoemd. De PVV reageert er al lekker fel op, en andere partijen op een andere manier. Dat is ook precies wat we beoogd hebben. Gooi die discussie over wat een verkeershufter is nou eens open! Twintig jaar geleden vonden wij iemand die met alcohol op achter het stuur zat geen hufter. Daar kijken we nu heel anders tegen aan. Die sociale norm is verschoven. Als we kijken naar wat we met z'n allen doen, soms onbewust, namelijk die telefoon pakken als we aan het rijden zijn, en als je ziet wat voor groot effect dat heeft op de verkeersveiligheid, dan is de discussie die nu voor ons ligt of dat ook huftergedrag is. Als we kijken naar de campagnes die zijn ingezet, want dat is kijken naar de toekomst met elkaar, denk ik dat wij over vijf of tien jaar zeggen: dat gedrag dat toen vertoond werd, vinden wij nou echt niet meer kunnen. Dat is ook wat we met deze notitie hebben willen neerzetten.

Wat ook een heel belangrijk punt is, dat is ook opgebracht door de VVD, is of een fietser ook een verkeershufter kan zijn. Ja, natuurlijk. Wij denken vaak automatisch aan de auto – ten minste, dat heb ik, laat ik het bij mezelf houden – als we het hebben over wegverkeer. Ik zei al dat ik bewust met de Motorrijders Actie Groep (MAG) heb gesproken en met andere motorrijders, omdat zij juist een kwetsbare doelgroep zijn die hier heel veel last van heeft. Zij dienen zich ook te gedragen, maar het gedrag van de automobilisten is daarvoor ook heel belangrijk. Hetzelfde geldt voor een fietser. Een fietser kan net zo goed iemand aanrijden, als die zich niet aan de regels houdt. Absoluut, iedereen dient zich gewoon goed te gedragen in het verkeer.

Dat was mijn eerste blokje.

De voorzitter:

Dan kijk ik eerst naar de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb een korte vraag aan mevrouw Postma. Ziet zij ook een causaal verband tussen de verkeershufters en de crisiscijfers dat het aantal verkeersslachtoffers en gewonden weer toeneemt? Ja, we moeten verkeershufters aanpakken, maar hoe verhoudt zich dat tot het gehele

aantal? Ik vind het leuk dat we de verkeersshufteners aanpakken, maar we moeten de overgrote meerderheid niet vergeten. Dat is het risico. Enerzijds hebben we het SPV van de Minister, waarmee we iedereen proberen aan te pakken. Ja, ik wil verkeersshufteners aanpakken, maar om al ons geld op de verkeersshufteners te zetten,... Als ik kijk naar de cijfers van de SWOV, zie ik terug dat het met name gaat om elektrische fietsen. Dan kan je een hele discussie voeren over de verduurzaming, met elektrische scooters die je niet hoort. Is mevrouw Postma het met mij eens dat verkeersshufteners misschien maar een klein stukje zijn? Ja, daar moeten we wat aan doen, maar vergeet het grote geheel niet.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Dat is een terecht punt van de heer Van Aalst. In de cijfers over gewonden komen fietsers ontzettend vaak voor, met name eenzijdige ongelukken bij elektrische fietsers. Met deze notitie heb ik beoogd om hier echt naar te kijken, want ik zie wel degelijk dat deze groep vrij groot is en ook ontzettend veel ongevallen creëert, met name bij anderen. Dat vind ik ook zo zorgwekkend. Ik kom later terug op de vraag hoe groot de groep is van verkeersshufteners met alcohol op in het verkeer. Dat is een aanzienlijke groep. Maar ik wil dit juist aanpakken, omdat deze mensen stelselmatig te hard rijden, alcohol op hebben in het verkeer, onder invloed zijn van drugs, bijvoorbeeld van lachgas, waar de heer Van Aalst terecht constant aandacht voor vraagt. Zij hebben het grote gevaar in zich dat zij anderen meenemen in de effecten van hun gedrag en dat is iets wat wij volgens mij niet moeten tolereren.

De **voorzitter**:

Aanvullend, meneer Van Aalst?

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

Heel kort, want deels ben ik het met mevrouw Postma eens. Wat ik dan mis, is hoe we dat gaan doen. Hoe gaan we daar effectief met elkaar voor zorgen, bijvoorbeeld bij die telefoon of dat lachgas? We kunnen dit allemaal uitspreken en daar zijn we het waarschijnlijk unaniem over eens: geen telefoon meer achter het stuur, maar het gebeurt toch. Hoe gaan we dat doen? Je kunt zeggen: we verbieden dat telefoontje, we gaan handhaven, we gaan zulke zware boetes opleggen. Ik zoek wel een oplossing hoe we dat gaan doen. Of gaan we over tien jaar zeggen: kijk, dat waren de verkeersshufteners? Dan zijn we er waarschijnlijk niks mee opgeschoten.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Daar heb ik een aantal voorstellen voor gedaan die daar volgens mij een goede bijdrage aan leveren. Een daarvan is om de subjectieve pakkans te vergroten. Dat kan je doen door camera's in te zetten. Staandehouding is een ontzettend goed middel om in te zetten. Volgens mij moet je zo constant alles beetpakken wat je aan mogelijkheden hebt om te doen. Hetzelfde geldt voor gedragscampagnes – daar kom ik later nog even wat uitvoeriger op terug – waarmee je echt een norm neerlegt, en zegt: dit is het effect dat het heeft. Het is eigenlijk zoals die bob-campagne, waarbij je zegt: als iemand met alcohol op achter het stuur kruipt, dan is dit het effect dat dat kan hebben; en de sociale omgeving geeft daar dan eigenlijk al weerstand aan. Die gedragscampagnes helpen alleen maar met handhaving. Dat is toen in de tijd waarin die bob-campagne werd ingevoerd, ontzettend goed gedaan: er waren toen veel meer blaastesten en staandehoudingen dan nu het geval is. Dus als we dan weer kijken naar wat we kunnen doen op het gebied van handhaving van het gebruik van die mobiele telefoon, dan hebben we die innovatieve camera's, die je overal neer kan zetten en die eigenlijk dan al kunnen spotten of jij bezig bent met die telefoon terwijl je dat niet zou moeten. En we hebben die

bussen die ingezet worden door de politie, die dat daar gaan doen. Het doel is uiteindelijk dat iemand op een verjaardag komt en zegt «ah nee, ik had zo'n ontzettende boete», en dat een ander dan zegt: ja, het is ook idioot van je om dat te doen. Dan weet je dat je goed bezig bent.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we naar het blokje Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Mevrouw Postma (CDA):

Ja. Ik richt mij dan even met name tot de SP, die vroeg: hoe verhoudt dit zich tot het Strategisch Plan Verkeersveiligheid; vindt het CDA dan dat dat plan eigenlijk niet genoeg is? Dat is eigenlijk de samenvatting die ik daaruit haalde. Ik wil allereerst zeggen dat het Strategisch Plan Verkeersveiligheid een ontzettend mooi initiatief is van heel veel organisaties, die samen met de Minister aan de gang zijn gegaan om te kijken wat ze kunnen doen om hier het tij te keren. Er zitten heel veel initiatieven in. Tegelijkertijd komt er feedback over – en volgens mij refereert de heer Laçin daaraan – van: we zouden eigenlijk wat meer willen doorpakken; we moeten nu vanuit die tekentafel veel meer richting de praktijk komen. En dat is wat wij als CDA eigenlijk ook wel een beetje zien, die wens om veel meer te willen doorpakken, veel meer actie hierop te hebben. Dat is een van de redenen dat ik met die initiatiefnota ben gekomen, om in ieder geval op dat punt meer door te gaan pakken.

De voorzitter:

Hebben we daarmee het stukje Strategisch Plan Verkeersveiligheid gehad, als blokje? Ja? Dan gaan we nu naar het grote blok gedrag.

Mevrouw Postma (CDA):

We gaan volgens mij heel snel, voorzitter.

De voorzitter:

Dat zullen we nog gaan zien. Dat weet ik nog niet, hoe dat afloopt. Er zijn nog veel leden aan tafel, en er zijn ook nog veel gelegenheden voor interrupties. En kijk eens aan, de heer Laçin heeft toch een interruptie op dat andere blokje. Ja, dat heet bijna «uitlokking». Meneer Laçin, ga uw gang.

De heer Laçin (SP):

Ja, voorzitter. Dat onderonsje heeft mij tot een vraag gebracht, moet ik eerlijk zeggen. Want ik ben blij om te horen dat mevrouw Postma het in dat opzicht met de SP eens is, dat het SPV, het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, veel plannen omvat, maar wat ons betreft nog niet te weinig heeft geleid tot maatregelen in de praktijk. Maar wat ik me dan wel afvraag – en die vraag is ook door een aantal anderen gesteld richting mevrouw Postma – is: hoe ziet zij dit voorstel in combinatie met de provincies en de gemeenten? Want het Strategisch Plan Verkeersveiligheid speelt daarin ook een belangrijke rol, maar hoe ziet mevrouw Postma dat in haar initiatiefvoorstel? Die vraag is ook gesteld door anderen.

Mevrouw Postma (CDA):

Ja, een mooie vraag. Kijk, het lastige waar deze Minister mee te maken heeft, is dat zij verantwoordelijk is voor verkeersveiligheid, maar niet alle wegen onder zich heeft. Zij moet dus veel gaan samenwerken. Maar als iets verbindend is, dan is dat het gedrag dat je vertoont in het voertuig waarin je rijdt. En dat is de bijdrage die deze notitie levert: hoe kunnen wij zorgen dat iedereen zich aan die regels houdt in de domeinen waar dat belangrijk is? En juist in woonwijken bijvoorbeeld of op N-wegen is het

belangrijk dat je je aan de snelheid houdt; dat je daar niet zit te bellen, want er zou maar een kind of een fietser ook gebruikmaken van de weg, die je dan per ongeluk – want het is altijd een ongeluk, nooit expres – aanrijdt met alle gevolgen van dien. Dus dat is de bijdrage die deze notitie levert.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we nu naar het blokje gedrag.

Mevrouw Postma (CDA):

Er werd gevraagd hoe het nou precies komt dat je lieve buurvrouw in een grote aso verandert als zij in een auto stapt. Hoe verandert de grootste braverik nou in de grootste aso? Er is heel veel onderzoek gedaan naar wat er nou eigenlijk gebeurt met iemand in een auto. Het heeft een beetje hetzelfde effect als we op internet heel erg zien. Mensen denken dat ze in anonimiteit ander gedrag kunnen vertonen omdat ze niet gecorrigeerd worden. Vandaar dat we met deze notitie heel erg de nadruk proberen te leggen op laten zien dat je wél gezien wordt. Dat is eigenlijk wat je doet met constant staande houden. De heer Dijkstra zei het al: die drie keer dat hij is aangehouden door een agent maakte meer indruk op hem dan die tien boetes die hij heeft gehad. Je haalt iemand even uit de anonimiteit. Ik mocht zelf meerijden met de Verkeerspolitie Rotterdam. Ik heb volwassen mannen echt zien blozen toen ze aangehouden werden omdat ze betrapt waren op bellen achter het stuur. Een aanhouding had veel meer effect dan een boete. Hier komt ook het voorstel uit voort dat ik gedaan heb over de brief veel persoonlijker maken. We hebben 9 miljoen verkeersboetes per jaar, dus je moet het niet bij elke brief doen, maar wel bij een overtreding met een bepaald risico. Haal die eruit en zorg dat het veel meer effect heeft.

De voorzitter:

Was daarmee het blokje gedrag al geweest? Ik kon me dat haast niet voorstellen. Ik zag mevrouw Postma net al even kijken naar de heren die allemaal wat glimlachten toen het ging over boetes, staandehoudingen en dergelijke, dus ik begrijp het wel. Maar we gaan nog even door met hetzelfde blokje, over gedrag.

Mevrouw Postma (CDA):

Voorzitter, ik zit te puzzelen hoe de Minister dit normaal gesproken doet bij een debat. Ik moet zoveel dingen beantwoorden! Even kijken... De boetes hadden we ook al gehad... Zo werkt dat...

De voorzitter:

Mevrouw Postma komt erachter hoe zwaar een bewindspersoon het normaal heeft met dit soort zaken. Ik zie mevrouw Van Nieuwenhuizen ook al lachen.

Mevrouw Postma (CDA):

Even kijken. Zullen we maar even doorgaan op die boetes?

De voorzitter:

Dat vind ik een goed idee.

Mevrouw Postma (CDA):

Ja, laten we het even over die brief hebben. Er werd al gezegd: hoe gaat dat proces dan plaatsvinden? Ik snap dat wij als politiek niet al te beste ervaringen hebben met ICT-processen en dat soort dingen. Mijn voorstel is dus: kijk of je er een overtreding uit kan halen en ga die personaliseren. Ik wijs op de nieuwe versie van de bob-campagne die ze in België doen – die werd al even genoemd – rondom de namen van drie kinderen die zijn

overleden in het verkeer, overigens met toestemming van de ouders, waardoor zij een gezicht krijgen. Een gezicht geven is enorm belangrijk voor de bewustwording over het waarom: waarom is het zo belangrijk dat je je aan deze norm houdt? Het voorstel van het CDA is om te kijken hoe je bijvoorbeeld bij iemand die een overtreding door alcohol heeft begaan, of toch bij te snel rijden, veel meer bewustwording neerlegt door er een persoonlijk verhaal bij te zetten.

Zijn overheids campagnes een zinvol instrument? Wij denken van wel, maar alleen als ze gecombineerd zijn met handhaving. Dat zien we volgens mij bij die bob-campagne heel erg terugkomen. Dat is een enorm effectieve campagne, volgens mij een van de effectiefste uit de geschiedenis, maar dat weet de Minister misschien beter. De combinatie met handhaving daarin was heel goed. We zien de MONO-campagne. Er werd al naar de resultaten daarvan gevraagd. Ik ben daar ook heel benieuwd naar. Persoonlijk heb ik het idee dat die MONO-campagne voor de fiets veel minder effectief was, omdat er alleen maar in de eerste maand gehandhaafd werd en het daarna losgelaten is. Je wilt juist een verhaal horen op een verjaardagsfeestje: ik heb een boete gekregen want ik deed iets wat niet goed was. Dan krijg je normstelling onder die groep. De VVD vroeg of een overheids campagne op zichzelf voldoende is om mensen te beïnvloeden. Nee, volgens mij is dat weggegooid geld. Als je het niet combineert met handhaving of iets anders, kan je het net zo goed niet doen. Dat zie je ook bij de dodehoekcampagnes. Die moeten ook om de zoveel tijd herhaald worden, omdat je anders de effectiviteit gewoon kwijt bent.

Ik ga weer even zoeken. Heb je een pauzemuziekje?

De voorzitter:

Maar u mag gewoon doorgaan. We hebben afgesproken dat we na afloop van een blok inventariseren of er nog interrupties zijn. Ik wil het ook wel anders doen, maar dan wordt het nog wat chaotischer. Ik stel voor dat we gewoon eerst even doorgaan met de beantwoording en dat we het zo doen als we hadden afgesproken.

Mevrouw Postma (CDA):

Zullen we dan eens naar de intelligente snelheidsbegrenzer gaan? Bij die intelligente snelheidsbegrenzer is het niet zo dat je alleen maar 90 km/u kan rijden zoals bij vrachtwagens het geval is, en het is ook niet zo dat je een auto alleen op 100 km/u of 120 km/u zet. Zo'n intelligente snelheidsbegrenzer geeft wel degelijk ook de mogelijkheid om gas te geven als je moet inhalen, juist om onveilige situaties te voorkomen. Het voorstel van het CDA zou ook zijn om die begrenzer niet bij iedereen in te bouwen maar om die alleen te gebruiken bij notoire snelheidsovertreders, ook omdat we zien dat de educatieve maatregel gedrag, de EMG, die vaak wordt opgelegd, helemaal niet zo effectief blijkt te zijn. Dus we zijn echt op zoek gegaan naar andere mogelijkheden ten aanzien van zo'n groep die elke keer de snelheidslimiet overtreedt. Dit is een van de voorstellen die we daarvoor doen. Een andere is de brief, bijvoorbeeld in combinatie met bezoek aan huis, zoals dat zo mooi blijkt te werken volgens het onderliggende onderzoek.

De VVD vroeg hoe de combinatie tussen technologie en het vergroten van de pakkans gezien moet worden. Volgens mij geldt hier en-en heel sterk. We weten uit de literatuur dat een staandhouding veel meer effect heeft, omdat je op dat moment op je gedrag wordt gewezen door iemand met autoriteit. We weten verder dat als je kort na de overtreding op die overtreding wordt gewezen, dit ook nog effect kan hebben. Dan maakt het wel uit hoe je dat precies doet. We weten ook dat hoe langer die tussenliggende periode duurt, bijvoorbeeld vijf tot zes weken, het effect eigenlijk nul is; de ogen worden even gesloten bij de betaling van de boete en dat

is het dan. Juist het gedrag veranderen is het allerbelangrijkste wat we willen bereiken. Dus wat ons betreft moet het die combinatie zijn. Als CDA hebben we wel het idee dat het bellen, het appen of het spelen van een spelletje achter het stuur eigenlijk veel onbewuster gedrag is dan bijvoorbeeld veel te hard rijden of alcohol- of drugsgebruik achter het stuur. Het is dus een soort andere categorie, waarbij we eigenlijk de hoop hebben dat als die subjectieve pakkans wordt vergroot door elektronische maatregelen of het inzetten van slimme bussen waar verkeerspolitie in zit die bonnen uitschrijft, dit echt gaat werken en een bijsturend effect heeft, gecombineerd dus met de bijbehorende gedragscampagne.

De SP had een heel mooi voorstel ten aanzien van campagnes. Op TikTok of andere socialmediakanalen zie je dat jongeren in hun ogen heldendaden neerzetten door veel te snel te rijden, met drugs achter het stuur te rijden of andere verkeersovertredingen te begaan. Wat het CDA betreft moet er goed gekeken worden hoe je dat kunt stoppen. Dat «hoe» weet ik zelf ook niet. Ik heb begrepen dat Groot-Brittannië daar al stappen in heeft gezet. Dus wellicht is het raadzaam om te kijken hoe zij dat doen. Ik kan mij voorstellen dat ook andere landen er problemen mee ondervinden. Dus dit is een absoluut waardevol voorstel van de SP.

De SP heeft ook vragen gesteld over verkeerscampagnes op middelbare scholen. De heer Laçin zei terecht dat hij die campagnes alleen ziet waar het gaat om de basisschoolleeftijd. We weten ook dat op die leeftijd kinderen het meest vatbaar zijn om te leren over verkeer. Verder zijn verkeerscampagnes voor middelbare scholen heel moeilijk om te maken. Het wordt veel geprobeerd door de sector. Ik noem Veilig Verkeer Nederland, de ANWB en TeamAlert als organisaties die er mee bezig zijn geweest. Het is gewoon ontzettend moeilijk om een goede campagne te ontwikkelen voor middelbare scholen. Een van de effectiefste is volgens mij Tommy-Boy, waarbij een vader vertelt hoe zijn zoon is overleden bij het oversteken omdat hij naar muziek aan het luisteren was. Dat soort campagnes hebben wel effect, maar het is ontzettend moeilijk. Het is echter wel de moeite waard. Volgens mij is dat ook wat de heer Laçin zei: ga er op focussen hoe je leerlingen van middelbare scholen daarin mee kan nemen.

De voorzitter:

Volgens mij zijn we hiermee bijna aan het eind van dit blokje gekomen want de heer Laçin heeft nog een vraag.

De heer Laçin (SP):

Het klopt inderdaad dat kinderen op de basisschool het meest vatbaar zijn voor wat ze leren. Ik heb zelf ook een zoon van bijna 10 jaar, die ook verkeerslessen heeft gehad en die dat supertof vond. Maar we hebben het hier wel specifiek over de verkeersveiligheid. Ik vind dat er een gat ontstaat bij jongeren van 15 jaar of 16 jaar die bezig zijn met het halen van hun theorie-examen voor een scooter of, iets later, voor het autorijbewijs. Ik begrijp dat dat lastig is, maar ik zou ook in dit debat, ook in de richting van de Minister, willen oproepen om te kijken hoe we dit beter kunnen inbedden in de middelbare school. Ik weet ook niet hoe dat precies moet, maar ik denk dat daar heel veel specialisten voor zijn. Ik ben wel blij dat mevrouw Postma dat ondersteunt. Ik overweeg ook om daar volgende week een voorstel voor te doen, maar dan wil ik volgende week ook nog wel horen hoe de Minister hiertegen aankijkt.

Mevrouw Postma (CDA):

Dat is mooi en het is goed dat de SP hier een voorstel voor doet. Ik denk dat het goed is om bij middelbare scholieren met name koptelefoons in het verkeer, maar inderdaad ook het bellen mee te nemen. D66 had nog een vraag. D66 staat positief ten opzichte van overheids campagnes en vroeg of er ook voorbeelden uit andere landen zijn. Ik heb al

een aantal voorbeelden genoemd van campagnes die heel succesvol waren. Die hebben we gewoon mooi overgenomen. Je ziet wel een heel groot verschil in de manier van campagne voeren. In Angelsaksische landen zijn de campagnes wat harder. Het wordt natuurlijk nagespeeld, maar je ziet echt een verkeersslachtoffer in beeld. We weten ook uit de theorie dat je dan eigenlijk heel kort een schokeffect krijgt, maar dat je daarna niet zoveel effect meer hebt. Het is dus goed om te kijken naar het buitenland, maar het is ook goed om te kijken wat bij onze cultuur en bij ons werkt.

Volgens mij was dit het einde van het blokje gedrag.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zag de heer Van Aalst nog.

De heer Van Aalst (PVV):

Het gaat mij met name om de combinatie. Ik had een vraag gesteld over het alcoholslot, dat vorige week via een hamerstuk toch afgeschaft werd. En hoe verhoudt dat zich tot die intelligente snelheidsbegrenzer? Want beide Ministers gaven aan dat het alcoholslot qua regelgeving et cetera lastig is en ook niet effectief zou zijn. Waarom zou die intelligente snelheidsbegrenzer dat dan wel zijn?

Mevrouw Postma (CDA):

Dat alcoholslot was echt een lang gekoesterde wens van het CDA. Mijn collega Sander de Rouwe heeft daar toen het initiatief voor genomen, volgens mij alweer tien à vijftien jaar geleden. Ook voor ons is het dus lastig dat dat niet werkte, omdat we wel het idee hadden dat je op die manier een problematische doelgroep kunt begrenzen. Waarom dat wetstechnisch gezien niet werkt, moeten we toch even bij de heer Grapperhaus neerleggen, maar wij zagen wel dat dat gewoon niet werkte. Dat is de reden waarom het nu weg is. Wij hebben wel aandacht gevraagd voor de enkelband, om te kijken of dat misschien een optie is die kan worden ingevoerd. Wij zouden eigenlijk gewoon willen kijken naar die snelheidsbegrenzer. Laten we gewoon kijken hoe die wél kan. Dat dit niet werkte, vind ik geen reden om het andere niet te doen.

De voorzitter:

Aanvullend.

De heer Van Aalst (PVV):

Enerzijds begrijp ik dat, maar anderzijds lopen we met de snelheidsbegrenzer volgens mij wetstechnisch tegen hetzelfde probleem op. En we doen dus niets meer aan alcohol, want de snelheidsbegrenzer gaat niet controleren op alcohol. Ik vind het dus een gemiste kans dat we alcohol nu laten lopen. Dat was ook de reden waarom wij vorige week zeiden dat we dat alcoholslot gewoon niet kwijt willen, want dat is wel een groot probleem.

Mevrouw Postma (CDA):

We hebben natuurlijk wel de pilot die loopt met de enkelband. Die is ook geschikt voor deze categorie mensen. Daarbij kan je ook meten of iemand alcohol gedronken heeft en kan je iemand dus ook uit het verkeer weren. Dat zou dus een goede vervanging kunnen zijn.

De voorzitter:

Dank u wel. Verder geen vragen meer? De heer Laçin nog.

De heer Laçin (SP):

Ik kijk ook naar de tijd, maar ik had een vraag gesteld waarop ik geen specifiek antwoord heb gehoord. Waarom kiest de initiatiefnemer,

mevrouw Postma, er niet voor om zich in de nota uit te spreken voor meer politiecapaciteit? Dat is een van de suggesties: capaciteit, subjectieve pakkans. De SP vindt dat daar onverkort bij hoort dat er meer capaciteit moet komen als je dit tot prioriteit wil maken en het aantal staandehou- dingen omhoog wil hebben. Waarom kiest de initiatiefnemer daar niet voor?

De voorzitter:

Het zou natuurlijk kunnen zijn dat dat bij het blokje met de heer Grapperhaus hoort. Dat vermoed ik; maar mevrouw Postma, ga uw gang.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ja, voorzitter, we hebben het inderdaad zo gepland. Juist omdat handhaving zo belangrijk is, leek het mij goed om dat in het volgende blokje te doen. Dat komt volgens mij goed uit, want dan is de heer Grapperhaus er ook bij. Dat lijkt mij ontzettend belangrijk.

De heer Laçin (SP):

Daar ben ik het mee eens, maar de vraag was ook specifiek aan mevrouw Postma gesteld. Dus als zij die vraag volgende week wil beantwoorden, dan is dat prima.

De voorzitter:

Dat zegt mevrouw Postma bij dezen toe. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van dit notaoverleg. Ik sluit hierbij de bijeenkomst. Het volgende deel zal, zoals aangekondigd, plaatsvinden op 9 februari. Ik sluit hierbij de bijeenkomst en wens u verder een plezierige avond toe. Wel thuis!

Sluiting 19.00 uur.