

Vergaderjaar 2020–2021

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 878

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 5 november 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 12 oktober 2020 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 mei 2020 inzake voortgang uitvoering Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (Kamerstuk 29 398, nr. 827);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 mei 2020 inzake informatie over een aantal onderwerpen ten behoeve van het algemeen overleg Verkeersveiligheid van 28 mei 2020 (Kamerstuk 29 398, nr. 825);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 juni 2020 inzake keuze traject voor pilot maximumsnelheden op matrixborden (Kamerstuk 29 398, nr. 830);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 juni 2020 inzake resultaten internetconsultatie ontwerpbesluit helmplicht snorfietsers (Kamerstuk 29 398, nr. 839);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juli 2020 inzake conceptonderzoeksrapport Royal Haskoning DHV over dodelijk ongeval met spookrijder op de A73 (Kamerstuk 29 296, nr. 37);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 juli 2020 inzake stand van zaken beoordeling aanvraag Stint Bus (Kamerstuk 29 398, nr. 844);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 augustus 2020 inzake reactie op de motie van de leden Van Aalst en Agema over tegengaan van het gebruik van lachgas in verkeerscampagnes meenemen (Kamerstuk 29 398, nr. 832) (Kamerstuk 29 398, nr. 849);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 augustus 2020 inzake gefaseerd weer aanzetten van de verlichting op de autosnelwegen (Kamerstuk 29 398, nr. 847);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 september 2020 inzake reactie op het eindrapport van de Alliantie Samen Sterk (rijscholenbranche) en aanbieding onderzoek kwaliteitsimpuls rijscholen (Kamerstuk 29 398, nr. 851);**

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 oktober 2020 inzake informatie over verschillende ontwikkelingen op het gebied van weginfrastructuur en verkeersveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 866);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 september 2020 inzake Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) rapport «Spookrijongeval A73. Leren van verkeersongevallen.» (Kamerstukken 29 296 en 29 398, nr. 38);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 september 2020 inzake stand van zaken ontwerpbesluit helmplicht snorfietzers (Kamerstuk 29 398, nr. 857);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 oktober 2020 inzake antwoorden op vragen over de stand van zaken van het ontwerpbesluit helmplicht snorfietzers (Kamerstuk 29 398, nr. 857) (Kamerstuk 29 398, nr. 867);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 oktober 2020 inzake stand van zaken van de aanvraag tot aanwijzing van de BSO-bus als bijzondere bromfiets (Kamerstuk 29 398, nr. 868).**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Schonis
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Gijs van Dijk, Remco Dijkstra, Kröger, Laçin, Postma, Schonis en Stoffer,

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

Aanvang 14.00 uur.

De voorzitter:

Aan de orde is vandaag het notaoverleg Verkeersveiligheid met de Minister van IenW. Er zijn ook overleggen met de Minister van IenW en de Minister van JenV, maar vandaag is het alleen de Minister van IenW. Welkom alvast. Welkom aan alle Kamerleden hier in de Oude Zaal. Dat is natuurlijk een hele mooie plek om te mogen vergaderen, alleen is de akoestiek wel een ding. Ik verzoek dus echt om goed gebruik te maken van de microfoons, want anders bent u niet te verstaan, kan ik u verzekeren. Ik heet van harte welkom de heer Dijkstra namens de VVD, mevrouw Postma namens het CDA, de heer Stoffer namens de SGP, mevrouw Kröger namens GroenLinks, de heer Laçin namens de SP en de heer Van Dijk namens de PvdA. Wij verwachten nog de heer Van Aalst namens de PVV en wellicht mevrouw Van Brenk van 50PLUS. Mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie heeft zich afgemeld. Ikzelf ben Rutger Schonis namens D66. Ik mag vandaag ook nog voorzitten.

We hebben vandaag tot 18.00 uur de tijd en iedereen heeft vier minuten spreektijd. Ik zal dat even toelichten. Op de agenda staat 17.00 uur, maar het is een notaoverleg en mensen moeten natuurlijk nog tijd hebben om hun laatste termijn te gebruiken om hun moties in te dienen. Daar willen we wel de tijd voor hebben. De zaal is in ieder geval beschikbaar tot 18.00 uur; laat ik het zo formuleren. Ik weet van een aantal leden dat ze eerder naar huis moeten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben alleen nog een vrijwilliger nodig om de moties te kopiëren, geloof ik.

De voorzitter:

Ja, we moeten nog even een bode zoeken, maar dat schijnt wel geregeld te worden. Volgens mij heeft iedereen in de tweede termijn voldoende tijd om zijn of haar moties in te dienen.

Ik stel voor dat we vandaag in eerste termijn twee keer twee interrupties hanteren. Ik zal ze netjes bijhouden. Iedereen heeft, zoals gezegd, vier minuten spreektijd. De heer Laçin zit te kijken of daar onderhandelruimte in zit. Nee.

Ik geef als eerste de heer Dijkstra het woord voor zijn inbreng. Zijn vier minuten gaan nu in.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u, voorzitter. Verkeersveiligheid is een belangrijk onderwerp, dat iedereen ook belangrijk vindt. Terecht, want ieder ongeval is vervelend, naar en brengt ook grote schade met zich mee, zeker als er slachtoffers vallen en als het te voorkomen lijkt. We hadden sinds de vorige eeuw een forse daling van het aantal verkeersslachtoffers, maar het stagneert momenteel weer. We zien ook nieuwe trends, zoals afleiding in het verkeer, de relatief toch wel beperkte pakkans die er is en, nog steeds, verkeersshuften die zich nergens iets van aantrekken. Vaak zijn de slachtoffers dan jongeren of ouderen – denk aan de e-bikes; heel veel mensen zijn boven de 60 – of kinderen, wat natuurlijk helemaal een drama

is. Dan praten we over ongeveer 680 doden en ruim 22.000 gewonden. Dat is verkeerd.

We steunen de Minister dus als het gaat om een goede aanpak op het gebied van verkeersveiligheid. We boeken daar nu ook resultaat en dat moet zich vertalen in minder slachtoffers. Dat doen we met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid – we hebben geld gereserveerd voor de uitvoering: tien jaar lang 50 miljoen, dus een half miljard in totaal – met cofinanciering en vooral ook met beter inzicht in de data en de oorzaken van verkeersongevallen, waardoor we het beter kunnen gebruiken om zaken te voorkomen. We stimuleren gemeentes en provincies om te investeren in de fysieke infrastructuur, waar nog steeds iets van winst te behalen is. Ook hebben we een aanpak als het gaat om gedrag. Ik denk dat we dit punt moeten benadrukken: verkeersveiligheid als een breed punt in deze kabinetsperiode, waar veel partijen natuurlijk achter staan. Dat succes moeten we ook vieren.

Dan heb ik een aantal specifieke punten, zoals de Stint. Op woensdag of donderdag kregen we de brief over de bso-bus, zoals ik 'm voortaan zal noemen, want het is een ander apparaat geworden. We steunen de Minister daarin en vragen haar om de voortgang te bewaken. In de brief lees ik ook dat er een soort beleidsregel moet komen waarbij je juridisch een en ander vastlegt. Misschien kan de Minister daarop ingaan, maar graag zien wij 'm spoedig en veilig terug op de weg in de nieuwe vorm. De helmplicht is een punt dat in de media voorbijkwam en waar collega's over beginnen. Wij zien daar voor snorfietsen niets in. We hebben het al voor brommers, maar voor snorfietsen willen we het niet, omdat het een inperking is van de vrijheid en de mobiliteit van heel veel mensen. Dat is behoorlijk ingrijpend. Ik benadruk ook de zorgvuldigheid die we hier willen, want we willen niet een verschuiving van snorfietsen naar de rijbaan, waar sommige steden toch wel erg op hinten, en we willen de mensen ook niet dwingen om hun vrijheid op te geven of een ander vervoermiddel te kiezen, dat misschien sneller gaat en ook weer nadelen heeft.

Dan de punten die ik zelf inbreng. Een week of twee geleden heb ik met collega's schriftelijke vragen gesteld over de vrachtwagenchauffeur van de melkvrachtwagen in Drenthe. Dat is een meneer met een aangeboren handicap, die ruim 20 jaar naar alle tevredenheid heeft gereden, zonder schade. In één keer wordt hij geconfronteerd met een brief van het CBR waarin staat: het kan niet meer op deze manier, uw rijbewijs wordt niet verlengd en u bent uw rijbewijs kwijt. Die meneer zit dus thuis sinds de zomer. Ik heb daar vragen over gesteld en daar net de antwoorden op gekregen. Ik vraag wel of er een soort coulancregeling mogelijk zou zijn. Er is ook een petitie gestart. Er was behoorlijk wat maatschappelijke onrust. De Minister heeft gelukkig erkend dat de communicatie beter had gekund, maar volgens mij zou het uitgangspunt moeten zijn: is deze persoon, en zijn soortgelijke personen, in staat om zo'n voertuig goed te besturen en op tijd tot stilstand te laten komen? Want als dat het geval is – en daar gaat het om – dan moeten we niet op zijn kafkaïaans optreden als overheid versus het individu. Ik kreeg daar een beetje een nare smaak van.

De voorzitter:

Meneer Dijkstra, op dat punt wil mevrouw Postma interrumperen.

Mevrouw Postma (CDA):

Dit punt over die vrachtwagenchauffeur is absoluut een belangrijk punt. Volgens mij heeft hij in 1987 zijn rijbewijs gehaald. Toen was het zo dat het CBR daar zo mee begaan was dat er vier instructeurs naar Groningen zijn getogen, zo heb ik begrepen, om te kijken of deze man een vrachtwagen kon besturen. Sterker nog, degene die verantwoordelijk was voor het uitgeven van het rijbewijs zei: ik ga er ook heen, want dan weet ik

zeker, als deze man slaagt en er iets misgaat, dat wij met z'n allen hebben gezien dat deze man wel kan rijden en dat het daar niet aan ligt. Is de VVD het met het CDA eens dat je een samenleving wilt die op die manier kijkt naar dit soort gevallen en niet zegt: dit is een aandoening die we in een medische lijst hebben staan, waardoor we weten dat het niet meer kan? En niet een samenleving waarbij we niet meer naar de persoon zelf kijken en daardoor eigenlijk een samenleving creëren waarin je dus niet meer kunt meedoen als je niet aan de goede kant van het lijstje zit?

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

Dat is precies de reden waarom wij vragen hebben gesteld. Als je dit zo ziet, komt dat over als: ja, wat is dit nou weer? Iemand die het altijd goed heeft gedaan, mag in één keer niet meer rijden van de grote boze overheid van buiten, waar hij dan tegen moet vechten. Dan kan zo iemand in bezwaar en beroep. Ja, maar dan krijg je zo'n brief zonder enige uitleg. Dat is niet fraai en het is niet goed. Ik hoop dat er dus wel oplossingen mogelijk zijn. Aan de andere kant moeten we ook reëel zijn: de regels hebben we niet voor niks. Maar ik denk dat de menselijke maat hier een belangrijk begrip is. Ik weet niet of je met vier man daarnaartoe moet afreizen. Dat heeft ook weer allerlei kanten. Maar ik vraag of hiervoor een oplossing te vinden is. Het gaat mij niet om de persoon zelf, maar eigenlijk staat hij symbool voor het individu versus die grote overheid, die de regels heel strak hanteert en in één keer ergens achter komt, terwijl de overheid zelf misschien ook wel iets te verwijten valt. Dat is niet goed, dus ik hoop dat die menselijke maat terug kan komen, die we eigenlijk allemaal willen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Postma, heeft u daar een vervolgvraag op? Nee? Dan mag meneer Dijkstra zijn betoog vervolgen.

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

Dan een ander punt, over de voorstellen die we hebben gelezen om met een geldig rijbewijs en een behoorlijk aantal jaren ervaring, via een praktijkexamen te kunnen motorrijden op een lichte motor van maximaal 125 cc. Dat is hartstikke leuk. Heel veel mensen doen dat al tijdens hun vakantie. Je kunt zo'n ding in het buitenland gewoon huren met je autorijbewijs en een bepaalde leeftijd. Er zijn al 13 landen in Europa waar dat kan. Wil de Minister daarnaar kijken? Ook hierbij geldt weer de vrijheid voor mensen om zelf een vervoermiddel te kiezen. Op een lichte motor heb je die vrijheid. Dat is ook leuk. Je moet dan wel een helm op, natuurlijk. Zeker voor kortereafstandsvervoer en in het licht van corona, de files en alles zou dat goed zijn. Er moeten wel waarborgen zijn voor de veiligheid, dat snap ik. Maar ik heb begrepen dat de branche en de rijdschoolsector daar best voor openstaan.

De **voorzitter**:

Meneer Dijkstra, u bent door uw spreektijd heen.

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

Precies. Kan de Minister daarnaar kijken en naar ons daarover terugkoppelen op het moment dat zij daaraan toe is? Dat is het.

De **voorzitter**:

De heer Van Dijk heeft nog een vraag aan u.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

De heer Dijkstra had het in zijn inbreng over de vrachtwagenchauffeurs. Veel vrachtwagenchauffeurs in Europa vinden Nederland eigenlijk een

soort walhalla, omdat hier toch veel wordt toegestaan en er weinig handhaving is. Een van de redenen is dat het met de boetes op dit moment zo werkt dat je, op het moment dat je de rij- en rusttijden overtreedt als vrachtwagenchauffeur en ILT erachter komt, wel een boete krijgt, maar wel zo mag wegrijden. Is het niet een idee om naast een boete ook staking van arbeid in te voeren, waarbij de chauffeur ook echt moet stoppen en de werkgever dus echt een boete krijgt, in plaats van alleen de geldboete?

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

Ik heb dat zelf niet teruggezien in de brief van de Minister, maar misschien heb ik eroverheen gelezen. Ik weet wel dat de heer Van Dijk dit punt vaker gemaakt heeft. Wat zit u trouwens ontzettend ver weg, een vrachtwagenlengte ver. Laten we ernaar kijken. Als u zo meteen goede voorstellen heeft, dan kunnen we samen kijken wat er nodig is. Als er overtredingen zijn, moet er gehandhaafd worden, moet er een pakkans zijn en moet er ook een sanctie op staan. Laten we goed kijken wat de gevolgen zijn. Als u het wat strenger wilt, sta ik er zeker voor open om te kijken wat nodig is.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Dijkstra, voor uw bijdrage. Dan geef ik het woord aan mevrouw Postma van het CDA.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Dank. Ik heb vier punten: een initiatiefnota over hufterig gedrag in het verkeer, de matrixborden, de bso-bus en de helmplicht.

Ik begin met hufterig gedrag in het verkeer. Aan het begin van de coronacrisis hebben we gezien hoe solidair we kunnen zijn met onze medemens, zelfs als je diegene niet kent. Bij verkeersveiligheid geldt precies hetzelfde als bij corona. Als je je aan de regels houdt, dan breng je jezelf en anderen niet in gevaar. Maar hufterig gedrag hoort daar niet bij. Toch zie je dat zelfs de grootste braverik achter het stuur kan veranderen in een enorme aso, waarbij «ikke eerst» geldt en de ander niet bestaat op de weg. Nederland holt achteruit op de internationale lijstjes van verkeersveiligheid. Volgens het CDA is dit het moment om te breken met deze negatieve trend en ons gedrag te verbeteren, zodat het aantal onnodige slachtoffers de komende jaren weer gaat afnemen.

Ik ben deze week met een initiatiefnota gekomen met voorstellen om verkeershufters aan te pakken en hen te confronteren met hun gedrag, zodat het aantal onnodige slachtoffers de komende jaren afneemt. Graag zou ik daarom via de griffier deze initiatiefnota aan de Minister willen aanbieden.

De **voorzitter**:

De bode komt naar u toe om de nota in ontvangst te nemen en te overhandigen aan de Minister. Dat doen we coronatechnisch netjes op 1,5 meter afstand. Dat is bij dezen gebeurd.

Ik neem aan dat er geen bezwaar tegen bestaat dat dit stuk ter inzage wordt gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Kamer.

(Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.)

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer Dijkstra gelijk een vraag voor u heeft, mevrouw Postma.

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

Ik heb 'm digitaal gelezen deze week. Mijn complimenten. Ik zie dat het CDA blauw gekleurd is op de voorkant van de nota, dus dat is ook mooi. Ik heb zeven punten gezien, maar ik miste datgene wat uw collega mevrouw

Van Toorenburg twee weken geleden zei: laten we spijkermatten gaan neerleggen om de mensen die bij rode kruizen doorrijden, te laten verongelukken of in ieder geval te laten stoppen. Dat voorstel zie ik niet terug in de nota. Hoe zit dat? Is het CDA voor of tegen spijkermatten op de snelweg om het doorrijden bij rode kruizen tegen te gaan?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik denk dat wij allen mevrouw Van Toorenburg kennen als een zeer enthousiast mens. Zodra het woord «hufter» valt, springt zij op en kijkt zij hoe die aangepakt kunnen worden. In haar enthousiasme heeft zij dit voorstel gedaan. De heer Dijkstra zei terecht dat het gaat om het terugdringen van het aantal slachtoffers in het verkeer. Dat is het echte doel van deze notitie. Dit voorstel ziet u dan ook niet terug in de nota, want spijkermatten neerleggen op een snelweg is misschien goed om de hufters aan de pakken, maar niet per se voor de verkeersveiligheid.

De **voorzitter**:

Meneer Dijkstra, nog een vervolgvraag?

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

Dank voor dit heldere antwoord. Het was dus even een slip of the tongue van mevrouw Van Toorenburg. In hetzelfde verhaal zei zij: auto's zijn moordwapens. Hoe denkt het CDA daarover? We gaan toch niet 8 miljoen auto's verbieden of iedereen onder die noemer scharen?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Dat is wat we zien als je niet juist met je auto omgaat. Er is een kleine groep mensen in Nederland die keer op keer gedrag vertonen dat enorme risico's met zich meebrengt: veel te hard rijden, bumperkleven, negeren van rode kruizen. Dat is de groep die we willen aanpakken; daar doen we ook voorstellen voor. Als je een auto niet goed gebruikt, kan dat ontzettend veel schade en leed veroorzaken.

De **voorzitter**:

Dan zag ik nog een interruptie van meneer Van Aalst.

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

Ik had me voorgenomen om te wachten tot het moment dat de initiatiefnota zelf aan de orde is, maar ik voel me toch wel wat getriggerd door mevrouw Postma, vooral door haar vergelijking met de corona-aanpak: we moeten solidair zijn. Als we het hebben over hufters, de corona-aanpak en het voldoen aan regels, zitten die hufters volgens mij in vak-K. Ik mis het hoofdstuk «zelfreflectie». Kan mevrouw Postma daar misschien wat over zeggen?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Het blijft altijd prachtig, die interrupties van de PVV!

Deze nota zet juist neer wat dat hufterige gedrag is en hoe je een hufter daarmee kunt confronteren. Er zit bijvoorbeeld een voorstel in waarin we zeggen: als je keer op keer een overtreding maakt of een overtreding maakt die heel veel risico met zich meebrengt, loop dan maar eens een keer mee met de mensen die daarvan slachtoffer zijn geworden. Ga eens naar een revalidatiekliniek om zelf te zien wat daar gebeurt. Juist die reflectie en juist die confrontatie zijn zo ontzettend belangrijk hierbij. Voorzitter. Het CDA pleit al langer om op de matrixborden langs de snelweg de juiste snelheid aan te geven. Het CDA vindt het een belangrijke stap dat er een pilot wordt uitgevoerd op de A27 tussen Utrecht-Noord en knooppunt Eemnes. Van wanneer tot wanneer loopt deze pilot precies en zouden we de resultaten al in het eerste kwartaal van 2021 in de Kamer kunnen hebben?

Verder lezen wij dat het versnellen van de vervanging van de matrixborden en de wegkantpuntsystemen niet mogelijk is en dat er een afronding is in 2027, maar dat is wel heel ver weg. Welke kansen ziet de Minister om dat alsnog naar voren te halen of om sommige al eerder te starten?

De heer **Laçin** (SP):

Ik dacht dat mevrouw Postma door zou gaan over haar initiatiefvoorstel; vandaar dat ik even wachtte. Maar ik heb daar toch wel een vraag over. Ik heb 'm nog niet helemaal gelezen, maar ik begrijp dat het persoonlijk aanspreken van zo'n verkeershufter onderdeel uitmaakt van de aanpak die het CDA voorstelt. Volgens mij is daar niks mis mee, maar is het CDA het ook niet met de SP eens dat om hufters daadwerkelijk aan te pakken, ook de subjectieve pakkans, dus het gevoel dat je gepakt kan worden als je een overtreding begaat, echt omhoog moet? Ik rijd ook weleens in een auto, maar de laatste keer dat ik een alcoholcontrole heb gezien in Rotterdam – ik kijk effe de Minister aan – is ook alweer heel lang geleden. Dat kan aan mij liggen, want misschien rijd ik niet al te laat op de avond. Maar dingen als die subjectieve pakkans zijn volgens mij een wezenlijk onderdeel van de aanpak van verkeershufters. Is het CDA het daarmee eens?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ja, absoluut. Dat staat ook voor een groot deel in de nota zelf. Daarin doen we voorstellen om zowel de pakkans als het aantal staandhoudingen te vergroten. Dat is namelijk een heel effectief middel om mensen op hun gedrag te wijzen. Maar daarnaast willen wij ook elektronische middelen inzetten en mensen vervolgens confronteren met hun gedrag. Het gaat dus constant om die drie elementen bij elkaar. Inderdaad, zodra mensen de weg opgaan moeten ze, omdat het zo ontzettend belangrijk is, doorhebben dat ze in de gaten worden gehouden en dat ze zich moeten gedragen.

De heer **Laçin** (SP):

Dat is goed om te horen. Ik heb zelf de paragraaf verkeershufters bewaard voor het verkeersveiligheidsdebat met de Minister van JenV dat we later hebben, om te voorkomen dat we in een discussie terechtkomen die we vandaag niet kunnen beslechten.

Voorzitter, ik wil toch wel even een soort punt van orde maken. De heer Van Aalst noemde bewindspersonen net weer «hufters» en ik vind dat we daarmee moeten kappen. We zijn hier gewoon een debat aan het voeren. Bewindspersonen die hier niet zijn, wegzetten als hufters, vind ik gewoon niet passen bij het debat. Laten we het gewoon over de inhoud hebben. Dat wilde ik eigenlijk net al zeggen, maar ik zeg het nu ik toch het woord heb.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Laçin, uw punt is gemaakt.

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

Ik vind het heel normaal om mensen aan te spreken op regels en verkeersregels, of het nou verkeershufters zijn of andere mensen die regels overtreden. Ik vind het geen enkel probleem om die mensen allemaal gewoon hufters te noemen. Punt! Ik snap dat meneer Laçin dat niet wil, maar dat zijn we gewend van de SP.

De **voorzitter**:

Nou... Dat laatste punt, waarvan akte.

Mevrouw Postma, u mag nog reageren op meneer Laçin. Ik zie u kijken, maar er is inderdaad niet echt een vraag gesteld. U kunt dus ook uw betoog vervolgen.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Voorzitter. Mijn derde punt is de bso-bus. Ik heb een vraag over het voorwaardelijke besluit. In eerste instantie is het goed nieuws voor de kinderopvang dat we weer verder kunnen op een manier die daarbij past. Het CDA is wel heel benieuwd wat de achterliggende reden was waarom de SWOV geen bindend advies heeft gegeven over het wel of niet toelaten van het voertuig. Hoe heeft de Minister het advies dat er wel licht, meegewogen? Mijn laatste vraag daarover: is de Minister tevreden over hoe het proces tussen de RDW en de SWOV is doorlopen? En biedt dit ook een blauwdruk voor andere voertuigen die we eventueel in de toekomst via dit traject zouden willen testen?

De **voorzitter**:

Meneer Van Aalst, u heeft een interruptie?

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

Ja, over de bso-bus. Ik kijk even of collega Postma klaar is met de bso-bus of dat er nog een vervolg komt. Zo te zien is ze klaar, al zit ik wat ver weg, namelijk helemaal op de rechterflank.

Voorzitter. Even een vraag. Het CDA was er, geloof ik, na drie zinnen klaar mee. Ik heb het rapport van SWOV gezien en maak mij daar toch wel ernstige zorgen over als ik die risicoanalyse zie en alle opmerkingen daarbij. Is de collega van het CDA het met mij eens dat we juist voor dat tijdelijke handelingskader hadden afgesproken dat SWOV leidend zou zijn en ons zou adviseren? Is zij het met mij eens dat het bij zo veel opmerkingen toch wel heel gek is dat er al een voorgenomen besluit is om de bso-bus toe te laten?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Dat was de reden dat ik de vraag aan de Minister heb gesteld hoe zij dat ziet, tegenover het bindend advies. Ik zie wel dat het SWOV-onderzoek heel gedegen is. Ik zie ook dat de RDW het goedgekeurd heeft. Daarnaast hadden we een debat in deze Kamer, volgens mij was dat in mei 2019, en ligt er een convenant met de kinderopvang, waarin bekeken is welke routes die kinderopvangorganisaties kunnen nemen om veilig vanaf school naar de buitenschoolse opvang te komen. Ik wil wel graag van de Minister horen of die combinatie dan meegewogen wordt. Vandaar mijn vraag hoe zij dat in haar besluit heeft meegenomen. Maar ik vroeg ook naar de toekomst toe of we gaan naar een bindend advies van SWOV of dat het bij dit soort adviezen blijft.

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

Het is wel een beetje gek dat het CDA nu naar de Minister gaat wijzen. Nee, de Minister heeft met ons afgesproken dat SWOV een bindend advies zou geven. Als dat niet het geval is, zou de Minister volgens mij bij ons terug moeten komen en zeggen: «Goh, ik kan deze procedure niet volgen; wat vindt de Kamer daarvan?» Het convenant dat er nu ligt met de kinderopvang, is leuk en aardig, maar dat zegt helemaal niks. We hebben gewoon wetgeving en als ik constateer dat zowel RDW als SWOV opmerkingen maken over dingen die niet voldoen, dan vind ik het heel merkwaardig dat er nu een voorgenomen besluit ligt en dat het CDA de Minister daarmee blijkbaar weg laat komen. Bent u het met mij eens dat dat niet de bedoeling zou moeten zijn, gezien de procedure die we met elkaar zouden volgen?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik heb een aantal vragen aan de Minister gesteld. Ik verwacht dat ze daar een antwoord op gaat geven na onze eerste termijn. Dan hebben wij nog een tweede termijn, waarin we kunnen kijken wat voor antwoord dat is. Maar als ik kijk naar het rapport van SWOV en naar de studies die bij de RDW gedaan zijn, als ik kijk naar het convenant dat er ligt, dan heeft het CDA daar vertrouwen in. Wel ben ik op zoek naar waarom het SWOV-advies geen bindend advies is en hoe ze daarin verdergaat. Die afweging hoor ik heel graag nog.

De voorzitter:

De laatste interruptie van meneer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, mijn laatste interruptie. Er ligt helemaal geen advies van SWOV, dat is nu juist het punt. Er is geen advies en SWOV weigert in mijn optiek ook om een advies uit te brengen. Daar kun je van alles van vinden, maar de afspraak is: SWOV brengt een advies uit alvorens de Minister een besluit neemt. Dat advies ligt er niet, dus volgens mij kun je dan ook geen besluit nemen. Is het CDA het met mij eens dat de Minister gewoon terug moet naar de Kamer met de vraag hoe we hier nu mee omgaan, want dit is niet wat we met elkaar hebben afgesproken?

Mevrouw Postma (CDA):

Ik kan herhalen wat ik net zei. Volgens mij ligt er een gedegen risico-analyse van SWOV, volgens mij ligt er een goedkeuring van de RDW en een convenant vanuit de kinderopvang.

De voorzitter:

Dank u wel. U kunt uw betoog vervolgen. U heeft nog anderhalve minuut.

Mevrouw Postma (CDA):

Dan kom ik bij mijn laatste punt, namelijk de helmplicht. Het CDA is niet te spreken over het proces rond de helmplicht. Het begint erop te lijken dat de politieke wil van de Minister ontbreekt om deze ontwerpwet naar de Kamer toe te sturen. Het is een langdurige wens van de Tweede Kamer, die al in januari 2019 is begonnen met de motie-Van Martels c.s. om spoedig met een wetsvoorstel voor een helmplicht te komen. Daarnaast hebben we in mei 2020 nog een debat gehad, ook in deze zaal, waarin we weer een motie hebben ingediend om te vragen of die ontwerpwet toch echt aan het einde van het zomerreces deze kant op zou kunnen komen. Maar we zien hem nog steeds niet. We zien wel dat elke keer weer nieuwe onderzoeken worden opgestart. Waarom weten we eigenlijk ook niet, want sinds 2019 is het al een langdurige wens van de Tweede Kamer om te komen tot een helmplicht voor de snorfiets. Wij wachten dus ook met smart op de ontwerpwet voor de helmplicht voor de snorfiets en willen de Minister vragen deze binnen twee weken naar de Tweede Kamer te sturen. Ik eindig met een hele simpele vraag. Is de Minister daartoe bereid?

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Postma. Ik zie dat de heer Dijkstra een vraag voor u heeft.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik weet hoe het CDA hierin staat, maar ik vraag wel aandacht voor zorgvuldigheid, zeker als je een consultatie hebt en blijkt dat heel veel partijen daar negatief tegenover staan vanwege gevolgen die je nog niet goed kan inschatten. Ook vraag ik aandacht voor zorgvuldigheid, omdat de Raad van State misschien nog een advies gaat geven. Als je als Tweede Kamer een wet behandelt, moet je wel goed de ins en outs en de voor- en nadelen kennen. Mijn vraag aan mevrouw Postma is: wat is nou

precies het verschil tussen met 25 km/u ergens tegenaan rijden met een snorfiets of met een e-bike?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Hier zitten verschillende vragen achter. Ik wil even bij de eerste beginnen. Zorgvuldigheid is altijd belangrijk, maar we zijn al in januari 2019 begonnen. Dat is bijna twee jaar geleden. Het is een hele simpele wijziging van de wet. Ik wil even teruggaan in de geschiedenis. Ik heb een geschiedenislerares gehad die altijd wijs zei: geschiedenis leer je, zodat je van je fouten kan leren. Ik wil even terug naar de invoering van de veiligheidsgordel. Wie van ons draagt er geen veiligheidsgordel in de auto? Volgens mij doet iedereen dat. Wie van ons gaat er niet in een auto zitten of rijden omdat die een gordel om moet doen en dat een beperking vindt van de vrijheid? Ik kan jullie vertellen dat toen de veiligheidsgordel in Nederland zou worden ingevoerd, alle liberalen moord en brand schreeuwden, want het zou weleens zo kunnen zijn dat mensen de auto links lieten liggen. De ANWB heeft toen ontzettend stevig tegen de gordel gelobbyd, want het zou weleens de vrijheid in de weg kunnen zitten en mensen zouden minder graag in de auto willen zitten. De SWOV, een instituut dat echt ontzettend goed wetenschappelijk onderzoek aflevert, zegt tegen ons: wij kunnen onderzoeken waarbij je vraagt naar het potentiële gedrag van mensen in de toekomst, niet wetenschappelijk staven. Je ziet ook dat er feitelijke onjuistheden zitten in de antwoorden die de ANWB, BOVAG en RAI geven in de brief.

Wat wij dus eigenlijk zien, is een discussie die we 20 à 30 jaar geleden ook hadden over de gordel. Als CDA, en volgens mij ook als Kamermeerderheid, zeggen wij al sinds 2019 dat het inderdaad een verandering is en even vervelend, want je moet iets doen wat je hiervoor niet deed. Maar we hebben 130 artsen die ons smeken en zeggen: kijk eens wat ik op de operatietafel heb liggen. Dan lijkt het ons juist om nu te zeggen: dit is iets waarmee we de veiligheid in het verkeer kunnen verbeteren.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw uitgebreide antwoord, mevrouw Postma. Ik kan me niet voorstellen dat meneer Dijkstra nog een vervolgvraag heeft, maar ik zie toch zijn hand omhooggaan.

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

Ja, dit is mijn laatste vraag hierover. Op zich is zorgvuldigheid volgens mij wel essentieel. Zo'n wet moet namelijk ook juridisch kloppen. Het tweede deel van mijn vraag was wat het verschil is als je met 25 km/u ergens tegenaan rijdt met een snorfiets of met een e-bike. Het antwoord daarop is niet gekomen. Het onderscheid is er op dit moment wel, maar zo meteen niet meer. Want waarom zou je dan nog een snorfiets hebben? Wat is dan nog het verschil tussen een snorfiets en een bromfiets? Je hebt de kans dat je de 790.000 mensen die zo'n snorfiets hebben – althans, zo veel rijden er rond in Nederland – dupeert, want zij hebben bewust voor zo'n apparaat gekozen. Die moeten dan naar alternatieven zoeken. Het is volgens mij...

De **voorzitter**:

Meneer Dijkstra, uw vraag is helder.

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

... wel handig om te weten wat mensen gaan doen. Heeft het CDA erover nagedacht waarom ze zo'n grote groep mensen die bewust voor een snorfiets hebben gekozen, wil duperen?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Het is voor ons vooral belangrijk wat er gebeurt als je een ongeval hebt als je wel of geen helm op hebt. Wij zien dat het wel degelijk letsel scheelt als je een helm op hebt en een ongeluk met een snorfiets hebt. Wij weten ook dat niet alle snorfietsers netjes 25 km/u rijden. Dat is gewoon de praktijk. Wij zien ook dat een snorfiets zwaarder is qua gewicht. De intensiteit, de kinetische energie, die vrijkomt bij zo'n botsing is dus groter dan op een elektrische fiets. Wij zien een snorfiets als iets anders dan een elektrische fiets. Het is gewoon een heel apparaat. In de praktijk is het vaak een omgebouwde bromfiets.

De voorzitter:

Dank u wel. Nee, meneer Dijkstra, u heeft geen interrupties meer. Dank u wel voor uw bijdrage, mevrouw Postma. Ik kijk even rond. Niemand heeft nog een vraag, dus dan is het woord aan de heer Stoffer namens de SGP-fractie.

De heer Stoffer (SGP):

Dank, voorzitter. Ik wil beginnen met een compliment aan mevrouw Postma voor het initiatief om de verkeersveiligheid in dit land te verbeteren. Dat verdient gewoon altijd een compliment. Ik zal het met plezier tot mij nemen en alle goede dingen steunen die erin staan. Dat spreekt voor zich.

Voorzitter. Vorig jaar zijn er 661 mensen omgekomen in het verkeer. Dat is de belangrijkste reden dat de SGP aandacht blijft vragen voor de structurele financiering van verkeersveiligheid. Ondanks de moeilijke financiële situatie op dit moment doen veel gemeenten en andere overheden mee aan de impulsregeling verkeersveiligheid. De regering heeft 100 miljoen euro naar voren gehaald. Heel goed, ook dat is een compliment waard. Maar het gaat natuurlijk wel af van het budget voor de komende negen jaar. De uitvoeringsprogramma's op basis van de risicoanalyses moeten nog van start. Mijn vraag is heel concreet: zorgt de Minister voor voldoende budget voor de uitvoeringsprogramma's op lange termijn?

Voorzitter, dan de helmplicht voor de snorfietsers. De SGP steunt de Minister bij haar zorgvuldige aanpak van de helmplicht voor snorfietsers. Graag vaart maken, maar wel met oog voor de praktijk. Als we alleen maar de jongeren voor ogen hebben die met een opgevoerde snorfiets door Amsterdam razen, dan doen we geen recht aan senioren in het buitengebied die de snorfiets gebruiken om op hun dooie gemak naar de plaatselijke supermarkt te tuffen. Om het scherp te krijgen: zit de verkeersveiligheidswinst vooral in de overstap naar een ander vervoermiddel of zit die in het dragen van de helm? Als de snorfietscijfers alleen maar verbeteren omdat mensen overstappen op een ander vervoermiddel, dan moet je wel goed kijken wat dat dan weer betekent voor de verkeersveiligheid in algemene zin en het duurzaamheidsaspect. Ik vind dat bij een helmplicht ook een speedpedelec-helm of een ander alternatief voor de bromfietshelm toegestaan moet worden. Dan zullen minder mensen de neiging hebben om te kiezen voor bijvoorbeeld de auto. We moeten niet vergeten dat de maximumsnelheid voor snorfietsen nog steeds lager ligt dan voor speedpedelecs. Een bromfietshelm kunnen we snorfietsers gewoon niet aandoen. Sorteert de Minister bij het onderzoek ook hierop voor?

Voor elektrische deelscooters heeft een helmplicht een enorme impact, terwijl de scooters begrensd zijn op 25 km/u. Ook snorfietsen met trapondersteuning gaan niet harder dan 25 km/u. Mijn vraag is of daar uitzonderingen voor komen.

Dan de rijks-N-wegen. Die zijn vaak smal zonder fysieke rijbaanscheiding. Na onderzoek van Arcadis kijkt Rijkswaterstaat nu naar toepassing van reguliere geleiderails, zo nodig in combinatie met wegverbreding. Afgelopen zomer was ik op de Afsluitdijk voor een werkbezoek. Omdat die

dijk niet zo breed is, is voor dit project de innovatieve SafeStar-geleiderail toegepast, een prachtig product...

De voorzitter:

Meneer Stoffer, er is een interruptie van mevrouw Postma.

De heer Stoffer (SGP):

Over de geleiderail, hoop ik. Daar wou ik net een heel enthousiast verhaal over beginnen.

Mevrouw Postma (CDA):

Dat hoor ik dan ook graag, maar het gaat over de helmplicht. De heer Stoffer noemde al de deelscootertjes, bijvoorbeeld die hier in Den Haag rondrijden van Felyx, waarvan we allemaal een brief hebben gehad. Ze geven aan: we zijn eigenlijk bang dat het ons business kost, dat mensen dan niet op die deelscootertjes gaan zitten. Maar wat schetste mijn verbazing? Ze gaven een beeld: het is allemaal zo moeilijk, het is zo lastig om te zorgen dat mensen dan een helm dragen. Ik woon zelf in Ypenburg, een nieuwbouwwijk in Den Haag. Daar kwam ik toevallig zo'n scootertje tegen – ik heb de foto op Twitter gezet – die al heel mooi zo'n helmkoffertje had en waar je dus gewoon een helm voor de snorfiets uit kon halen. Dat is een brommer, hoor ik hier naast me. Dat kan je dus ook op je snorfietsen doen. Het is niet zo moeilijk: gewoon een koffertje achterop en twee helmen erin. Is de heer Stoffer het ermee eens dat als het zo makkelijk is, we daar toch naar moeten kijken? Daar zitten met name jongeren op die vaak 's avonds misschien ook nog wel wat alcohol hebben gedronken, wat natuurlijk helemaal niet mag en wat we niet aanbevelen. Voor hun veiligheid en voor de ouders is toch wel fijn als iedereen weer heel thuis komt en misschien kan zo'n helm net het verschil maken.

De heer Stoffer (SGP):

Daar zijn mevrouw Postma en ik het over eens. Alleen, het werkt net als bij de mondkapjes. Ik was vanochtend in de supermarkt. Het is, denk ik, heel verstandig om daar een mondkapje op te doen, maar de ene helft doet het wel en de andere niet. Dat heeft gewoon nog even tijd nodig en wellicht moet er ook nog even goed naar gekeken worden hoe je dat doet. Dat geldt ook voor de helm. Wij zijn er echt voor dat dit gebeurt – daarom hebben we destijds de motie medeondertekend – maar je moet het wel zorgvuldig doen. Ik denk dat de Minister wat dat betreft best vaart wil maken; daar ga ik tenminste van uit. Het gaat erom dat je dat zorgvuldig doet en dat je met name kijkt: wil iedereen het? Helpt het echt voor de verkeersveiligheid? Gaan we daarmee niet de duurzaamheid weer een negatief zetje geven, omdat mensen dan denken: als ik die helm toch op moet doen, dan ga ik maar met de auto of pak ik een ander vervuilend ding? Het gaat mij er dus om dat het echt effect sorteert: niet voor de groep die het toch al wil, maar juist ook voor de groep die het hard nodig heeft en het langst weigert om dat ding op te zetten.

De voorzitter:

Mevrouw Postma wil daar nog op reageren.

Mevrouw Postma (CDA):

Ik vind die mondkapjes wel een mooi voorbeeld. Vorige week droeg nog niemand die in een binnenruimte. De eerste dag na de persconferentie zag je er eentje in de winkel en inmiddels zie je er veel meer. Dus we hebben met z'n allen altijd een gewenningsperiode nodig. Het kenmerk daarvan is dat je weerstand krijgt. Ik noemde niet voor niets dat voorbeeld van de autogordel, waar zo'n stevige weerstand tegen is geweest terwijl dat eigenlijk een van de allerbeste oplossingen voor de verkeersveiligheid

is geweest die we in Nederland gekend hebben. Ik zie deze hier weer liggen. Dus ik snap dat het zorgvuldig moet zijn. Tegelijkertijd is dit een hele makkelijke wetswijziging, die makkelijk uitvoerbaar is en die dus snel naar de Kamer kan en heel veel leed kan besparen. Is meneer Stoffer het met mij eens dat je die drempel toch ook over moet durven gaan met z'n allen?

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik ben het ermee eens. Ik gebruikte dat voorbeeld van die mondkapjes ook omdat het eenduidig is. Je hebt geen andere keus dan het op te zetten of niet. Als het verplicht zou worden, kom je de supermarkt gewoon niet meer in. Maar met die helm is het anders, want je kunt ook een alternatief kiezen, omdat je je haar een beetje netjes wilt houden of weet ik veel wat. Dan ga je niet met de scooter maar met de auto en dan hoef je dat ding niet op. Of je verzint nog een andere creatieve oplossing. Dus omdat er heel veel weglekeffect kan zijn, wil ik het graag zorgvuldig doen, zodat iedereen dat dadelijk ook op een fatsoenlijke manier doet en we echt effect sorteren. We willen geen weglekeffect ten koste van de brede verkeersveiligheid of de duurzaamheid.

Daarnaast roep ik iedereen die op zo'n scooter zit – dat zijn we met elkaar eens – op om dat ding gewoon op te doen. Dat is veel verstandiger. Gewoon doen. Maar ik weet zeker dat niet iedereen daarnaar luistert. Want als de premier al roept dat je een mondkapje op moet doen en niemand het dan doet, gaan ze zeker geen helm opzetten als de heer Stoffer dat roept.

De **voorzitter**:

Ik hoor in ieder geval een dwingende oproep van de heer Stoffer. Mevrouw Kröger heeft nog een vraag hierover.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, over datzelfde punt. Ik hoor heel veel tegenstrijdigheden in het betoog van de heer Stoffer. Aan de ene kant hoopt hij dat mensen het uit zichzelf gaan doen maar aan de andere kant zegt hij: eigenlijk zie ik ook wel dat dat niet zo reëel is. Dat illustreert hij met het mondkapjesvoorbeeld. Ook is hij bang voor een weglekeffect. Maar dan kom ik toch weer bij het betoog van mijn collega van het CDA over de autogordel. Toentertijd hebben we toch ook niet gezegd: o, we gaan hem maar niet invoeren, want wie weet gaan mensen dan niet meer met de auto? Dat was toen toch geen overweging? Er is gewoon gezegd: als mensen met een auto gaan, om welke reden dan ook, dan willen we dat dat veilig gebeurt; die gordel helpt daarbij, ergo, we stellen hem verplicht. Diezelfde logica geldt hier toch ook? Als we weten hoeveel leed we kunnen besparen, dan moeten we die verantwoordelijkheid toch gewoon nemen en dat zo snel mogelijk verplicht stellen?

De heer **Stoffer** (SGP):

Ja, toen ik nog een jongetje was, hadden mijn vriendjes nooit een gordel om, maar ik moest dat van mijn vader toen dat nog niet verplicht was. Hij liet ze zelfs achter in de auto inbouwen. Dus ik ben daarvoor. Maar toch even terug naar die auto: ik denk dat mevrouw Kröger het wel met mij eens is dat alle alternatieven voor de auto beter zijn voor duurzaamheid enzovoorts. Mensen zullen niet gauw een alternatief kiezen voor de auto, want dat is toch wel het optimum om je lekker vrij voort te kunnen bewegen zonder dat je allerlei dingen hebt. Dat weglekeffect was toen niet zo groot, want mensen gingen niet met de fiets of met de bromfiets omdat ze die gordel niet om wilden. Hierbij is dat wel het geval. Ik heb ook een aantal dingen aangegeven over het soort helmen en de categorieën. Ik steun de Minister in die zorgvuldige aanpak, zodat het echt goed gebeurt. En als u er tegenstrijdigheden uit haalt: ik heb er goed over

nagedacht en voor mij klopt het als een bus. Maar daar zijn we het nog niet helemaal over eens, begrijp ik. Maar ik denk dat we het er wel over eens zijn dat we moeten voorkomen dat mensen van zo'n elektrisch scootertje, of weet ik veel wat, overstappen naar de auto, want dat is niet goed voor de verkeersveiligheid en al helemaal niet voor het milieu. Daar moet GroenLinks toch niet voor zijn.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Als dat betoog over zorgvuldigheid nou in januari 2019 was gekomen, dan was ik het geheel met de heer Stoffer eens en hadden we tegen de Minister gezegd: doe het zorgvuldig, maak een mooi wetsvoorstel, kom naar de Kamer, hopsekiedee! Maar we zijn nu bijna twee jaar verder en het enige wat de Minister doet, is nog meer onderzoek en nog meer redenen verzinnen waarom het toch echt vooruitgeschoven moet worden en we nu op z'n vroegst in 2022 wellicht een regeling hebben. Dan wordt zorgvuldigheid toch een eufemisme voor uitstelgedrag omdat er geen politieke wil is? De heer Stoffer heeft die politieke wil wel, want hij wil wel die helmplicht. Ergert hij zich er dan niet samen met mij groen en geel aan hoe zorgvuldigheid vooral wordt gebruikt om de boel lekker voor ons uit te duwen?

De **voorzitter**:

Meneer Stoffer, ergert u zich groen en geel?

De heer **Stoffer** (SGP):

Nee, je moet wel heel wat met mij doen voordat ik me groen en geel erger. Dus ik zeg gewoon: vaart maken op een goede manier. Ik heb de indruk dat dat nu gebeurt. Ik denk dat we qua intentie hetzelfde voor ogen hebben, maar we kijken misschien net iets anders aan tegen de weg daarnaartoe.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U vervolgt uw betoog.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik was zo lekker bezig over die SafeStar-geleiderail. Daar was ik echt heel enthousiast over. Dat komt natuurlijk doordat ik jarenlang naar geleiderails heb gekeken, ze heb moeten laten vervangen en dat soort dingen. Als de Minister die SafeStar-geleiderail niet kent, heb ik wel iets bij me waar dat in staat. Die geleiderail neemt veel minder ruimte in beslag dan de reguliere geleiderail, maar zat niet in het onderzoek van Arcadis. Mijn vraag is of deze innovatieve vangrail ook perspectief biedt voor rijbaanscheiding op smalle enkelbaans N-wegen. In ieder geval is mijn vraag of de Minister ervoor wil zorgen dat Rijkswaterstaat de mogelijkheid om die geleiderail toe te passen, meeneemt in zijn afwegingen. Rijkswaterstaat kent de geleiderail, want die is ook toepast in een project op de Afsluitdijk. Voorzitter. Dan nog twee puntjes. In de beantwoording van de Kamer-vragen over de studie Kansrijk mobiliteitsbeleid bevestigen CPB en PBL opnieuw dat het fiscaal stimuleren van veiligere auto's voor de verkeersveiligheid heel positief uit kan pakken. We hebben daar als SGP eerder voor gepleit. Het ADAS-convenant zegt dat er gekeken zal worden naar het financieel stimuleren van de aankoop van veilige auto's en het inbouwen van rijkshulpsystemen. Mijn vraag is: wanneer komt het daarvan? Voorzitter. Tot slot de snelwegverlichting. Ik vind het onacceptabel dat het 's nachts aanzetten van snelwegverlichting weer uitgesteld wordt omdat de Natura 2000-onderzoeken afgewacht moeten worden. Het kan niet zo zijn dat de Europese natuurregels ten koste gaan van onze verkeersveiligheid. Ik zeg: zet deze verlichting aan en zorg voor goede monitoring. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Stoffer. Ik kijk even rond, maar volgens mij heeft niemand meer een vraag voor u. Dan mag ik het woord geven aan mevrouw Kröger voor haar bijdrage.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik begin graag met een korte uitleg over waarom ik verzocht heb om dit debat van donderdag naar vandaag te verplaatsen, want ik weet dat een heleboel mensen uitkeken naar donderdag. De reden is dat mijn fractie het van groot belang vindt dat er vandaag ook de mogelijkheid is om een motie in te dienen om de Minister op te dragen echt zo snel mogelijk met die helmplicht te komen. We hebben daar net al verschillende interruptiedebatten over gehad. De Minister lijkt het echt aan politieke wil te ontbreken. Zij legt twee eerdere Kamermoties over de helmplicht voor snorfietsen eigenlijk naast zich neer of schopt ze op de lange baan. Wij zijn daar echt ontstemd over. Wij vinden het een onnodige vertraging van de helmplicht. De Kamer is er heel helder over geweest. Eigenlijk staat niets de helmplicht nu nog in de weg. Wij willen nogmaals benadrukken dat wij het pleidooi van de traumachirurgen en het pleidooi van SWOV echt volgen en zeggen dat die helmplicht er moet komen. Los daarvan – dat is een separaat traject – moeten we onderzoeken voor welke light electric vehicles een helmplicht nuttig en noodzakelijk is. Dat is dan in het bredere verhaal rond de light electric vehicles, waarbij een heleboel dingen geregeld moeten worden: wanneer mogen ze op de weg, waar mogen ze op de weg, hoe wordt er gehandhaafd en toezicht gehouden? Maar wat ons betreft is verder getreuzel over de helmplicht echt onverantwoord. We hopen dus dat de Minister vandaag in actie komt.

Dan de Stint of de bso-bus. Ik moet zeggen dat ik ook daar vind dat het proces geen schoonheidsprijs verdiende. Ik vind het pijnlijk dat er bij een onderwerp dat zo gevoelig ligt en waar we als Kamer zo vaak en in detail over gedebatteerd hebben, uiteindelijk de avond voor een debat een voorgenomen besluit ligt, met niet alleen het voorgenomen besluit over een specifiek voertuig, maar ook met een verandering in het afwegingskader. De SWOV is namelijk van opsteller van een doorslaggevend advies toch in een andere rol geplaatst. Ik kan mij voorstellen dat de SWOV zegt dat het geen bindend advies kan geven en in een andere rol wil staan ten opzichte van de RDW. Dat is een verandering in het proces. Ik had graag van de Minister gehoord hoe het proces vormgegeven zou worden. Vervolgens is de toetsing of een individueel voertuig daar wel of niet aan voldoet, eigenlijk aan de Minister. Ik denk niet dat wij als Kamer per voertuig moeten gaan keuren hoe en wat. Dat loopt nu dus allemaal weer door elkaar heen. Mijn vraag aan de Minister is hoe we zorgen dat dit weer duidelijk gescheiden trajecten worden en of de Minister er zelf van overtuigd is dat de bso-bus nu, met het huidige regelkader, goed en verantwoord de weg op kan en dat daar ook toezicht op is. Kan zij daar duiding aan geven?

Dan, voorzitter, heb ik nog een paar losse vragen. De eerste gaat over de afspraak om te stoppen met de bomenkap door de provincies rond de N-wegen. Ik begrijp dat de Minister in gesprek is gegaan met de provincies en ik hoor heel graag hoe dat nu verdergaat. Zijn er projecten waarbij er wel een kapbedoeling was maar die nu gestopt zijn? Komen er alternatieve maatregelen? Worden de richtlijnen aangepast? Hoe verder? Dan een punt over verkeersveiligheid rond scholen. Ik kijk even naar de voorzitter om te zien hoe ik in de tijd zit. Dat gaat goed, zie ik. Uit het SWOV-advies met betrekking tot de bso-bussen wordt heel duidelijk dat de SWOV eigenlijk generiek zegt dat er risico's zitten aan het vervoer van kleine kinderen in een situatie met 50 km/u in het verkeer. Ik lees dat SWOV-advies eigenlijk als een heel warm pleidooi voor 30 km/u rond, van en naar scholen. Daar hebben wij natuurlijk eerder al heel vaak aandacht

voor gevraagd. Wat gaat de Minister met dat SWOV-advies doen? Wat komt er nu uit de pilots die eerder zijn gestart over verkeersveiligheid rond scholen? En wanneer pakt de Minister door met een integraal plan om 30 km/u rond scholen te garanderen?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Dat was keurig binnen de tijd. Ik kijk nog even of iemand een interruptie voor u heeft. Dat is niet het geval. Dan geef ik het woord aan de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Ik begin met een onderwerp waarover ik het bijna in elk verkeersveiligheidsoverleg heb gehad. Dat zijn de lichte elektrische voertuigen. Op 22 augustus jongstleden heb ik met een paar honderd bestuurders deelgenomen aan de demonstratie van LegaalRijden. Het was tevens de eerste legale groepsrit van LEV's. Dat smaakte naar meer, ook al was het in de stromende regen. Ik heb vaker gezegd dat we als land hopeloos achterlopen op andere Europese landen. Vele hebben de toelating van LEV's al geregeld, met de bijbehorende verzekeringen. Deze Minister heeft vooral op de rem getrapt in haar periode, en doet dat wat ons betreft nog steeds. In haar brief van 1 oktober verwijst ze weer naar een EU-norm voor PLEV's die nog in ontwikkeling is, en geeft ze aan dat de RDW de opdracht heeft gekregen om te kijken naar het Duitse model van toelating en handhaving, en dat terwijl Duitsland als enige afwijkt en veel andere Europese landen het Belgische model hebben overgenomen voor bijvoorbeeld e-steps. Die zijn daar gelijkgesteld aan de fiets of de e-bike en de verzekering is geregeld via een aansprakelijkheidsverzekering. Waarom kijkt de Minister ook niet naar dit model en neemt ze het niet over? Wat ons betreft moet de toelating van deze LEV's zo snel mogelijk geregeld worden, ook omdat de verkoop ervan in coronatijd flink is gestegen en er steeds meer mensen gebruik van maken en zullen gaan maken.

Voorzitter. In het onderzoek dat de Minister heeft laten uitvoeren door MetrixLab, zie ik vooral veel achterhaalde en misleidende informatie. Er wordt nog steeds gesproken over LEV's als speelgoed dat niet op de openbare weg hoort. Wat ons betreft moet dat echt stoppen. Voertuigen van soms € 1.500 tot € 2.000 waar duizenden kilometers mee gereisd wordt, zijn wat ons betreft geen speelgoed. Dat weten ook de gebruikers, die er bijvoorbeeld bij waren tijdens de demonstratie. Waarom praat de Minister niet met die groep om een beter beeld te krijgen? Is zij daartoe bereid?

Ook geven cijfers omtrent ongevallen een vertekend beeld. Veel ongelukken in andere landen vinden plaats door bijvoorbeeld deelsteps. Ongelukken met LEV's die persoonlijk bezit zijn, zijn er nauwelijks. Ik wil van de Minister weten wat zij gaat doen om dit beeld te corrigeren en wanneer zij verwacht dat LEV's net als e-steps en Onewheels legaal de weg op kunnen. Graag een reactie.

Voorzitter. Dan de helmplicht. Daar is al veel over gezegd. De Kamer heeft deze Minister 21 maanden geleden de opdracht gegeven om met een wetsvoorstel te komen voor een helmplicht voor snorfietsers. Dat voorstel is er nog steeds niet. Het schriftelijk overleg dat we hebben gevoerd levert eigenlijk nog meer uitstel op, door de onderzoeken. Dat is voor ons gewoon niet acceptabel. In februari heeft deze Minister zelf gezegd dat lopende onderzoeken geen vertraging zouden veroorzaken, en toch gebeurt dit. Ik wil de vraag van mevrouw Postma dan ook herhalen: is de Minister bereid om binnen twee weken een wetsvoorstel naar de Kamer te sturen?

Dan nog de bso-bus. Daar is ook het een en ander over gezegd. Het nieuwe voertuig staat klaar. De Minister is voornemens om de bso-bus toe laten, maar ik sluit me heel erg aan bij de procesafspraken die wij hierover hebben gemaakt, bijvoorbeeld ten aanzien van de rol van de SWOV, dat een bindend advies zou geven. De SWOV zegt zelf dat het dit niet kan doen en is met een risicoanalyse gekomen waarin toch redelijk wat opmerkingen staan, bijvoorbeeld over de inzittendenbescherming, die voor ons extra belangrijk is. Hoe is die risicoanalyse van de SWOV meegenomen door de RDW en in het voorgenomen besluit van deze Minister? En kan de Minister nog eens toelichten hoe de handhaving hierop, die niet goed geregeld was bij de Stint, nu beter geregeld is? Kan de Minister hierop een reactie geven?

Dan nog een laatste punt, voorzitter. Eind juni heeft de Alliantie Samen Sterk de Minister haar eindrapport aangeboden met het voorstel om de rijkschoolsector naar een hoger niveau te tillen. De SP zet zich daar ook al jaren voor in. In de voorstellen van de alliantie herken ik ook punten die wij zelf hebben aangedragen, zoals een rijkscholenregister en een kwaliteitsregister. Ik zie ook een positieve grondhouding bij de Minister als ik haar brief van 3 september lees, waarin zij reageert op het rapport. Inmiddels is er volgens mij nog een gesprek geweest met de alliantie. Ik zou graag van deze Minister willen horen welke korte- en langetermijnacties er gaan volgen, zodat we die sector snel naar een hoger niveau kunnen tillen.

Nog één laatste zin: ik sluit me heel erg aan bij de vragen van de heer Dijkstra over de vrachtwagenchauffeur, die al 31 jaar zo rijdt en nu niet meer kan rijden. Kan de Minister daarop reageren? Hoe kan dit opgelost worden?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Laçin. Ik kijk even of iemand een interruptie voor u heeft. Dat is niet het geval. Dan geef ik het woord aan de heer Van Dijk namens de PvdA.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank, voorzitter. Ik wil beginnen met de bso-bus, de opvolger van de Stint. Wij realiseren ons dat het sinds dat verschrikkelijke ongeluk voor de nabestaanden verschrikkelijk moet zijn als dit weer in het nieuws komt. Het staat die man natuurlijk vrij om een interview aan de Volkskrant te geven, maar wat dat met nabestaanden doet, zit denk ik altijd in ons hoofd en ons hart. Dat gezegd hebbend, ben ik blij dat er nu duidelijkheid is over de bso-bus, maar net als vele leden hier vraag ik: wat is nu precies het proces geweest? We zouden na drie maanden een uitkomst krijgen, maar dat duurde dertien maanden. Er verscheen een interview in de Volkskrant en een week later was het geregeld. Ik denk dat het vooral heel erg van belang is dat het proces duidelijk is en dat we echt een objectieve toets hebben, zodat we weten dat dat ding veilig is, gekeurd is en dat daar toezicht en handhaving op is. Dus wat wordt nu het proces voor de komende nieuwe voertuigen, waarvan we natuurlijk weten dat ze er zijn? De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft dat ook aangegeven. Er komen allerlei nieuwe soorten voertuigen en die moeten zich ergens aanmelden. Wat wij willen – de Partij van de Arbeid wil dat in ieder geval – is dat daar toezicht op is, dat de rolverdeling duidelijk is en dat we hier geen discussies hoeven hebben of er aan de voorkant wel voldoende getoetst is op veiligheid. Hoe staat het daarmee en hoe gaat het verder in zijn werk? Hoe gaat het met de kinderopvangsector? Dit bedrijf staat eigenlijk stil, terwijl heel veel kinderopvangorganisaties ons wel hebben weten te vinden met hun zorgen over de veiligheid van de middelen die ze nu hebben om te vervoeren. Wanneer kan die bso-bus dus ook echt gaan rijden?

Voorzitter. Ik kom bij slapen in de cabine. Veel buitenlandse chauffeurs zien Nederland nog steeds als een soort vrij land waar eigenlijk nauwelijks wordt gehandhaafd op de rij- en rusttijden. Ook de FNV maakt zich daar grote zorgen om. Ga maar eens bij Hazeldonk kijken. Daar staan weer tientallen vrachtwagens waar chauffeurs in hun cabine slapen. Buitenlandse chauffeurs vragen zich af waarom dat gewoon kan in Nederland. Ondertussen heeft de FNV een rechtszaak lopen tegen de ILT en tegen transportbedrijf De Rooy, een toch wel berucht bedrijf dat stelselmatig veel regels overtreedt. Hoe kan het zo zijn dat de ILT nauwelijks handhaaft, zegt de FNV. Ook heeft de FNV al sinds december 2018 een WOB-verzoek uitstaan om meer informatie te krijgen over hoe vaak de ILT een staandehouding doet, hoeveel boetes er zijn opgelegd en hoeveel boetes er zijn aangevochten. Waarom krijgt de FNV, en ook wij, deze informatie niet? Waarom handhaaft de ILT niet net als in België door standaard bij wegcontroles 28 dagen terug te kijken in de tachograaf, waarbij de chauffeurs moeten hebben gerust? Is de Minister bereid om dit ook door de ILT te laten doen? Ik stelde er net ook al een vraag over aan de heer Dijkstra. Is de Minister bereid om niet alleen te kijken naar het opleggen van een boete bij een overtreding, maar ook naar het middel van staking van arbeid? Daarbij rijd je dus niet meteen weg bij een overtreding, maar moet je blijven staan. Ik denk dat dat ook voor de verkeersveiligheid een enorme verbetering is.

Voorzitter. Ik kom bij de rij scholen. De heer Laçin had het daar ook al over.

De voorzitter:

Meneer Van Dijk, voordat u bij de rij scholen komt, heeft de heer Laçin nog een vraag over uw vorige punt, denk ik.

De heer Laçin (SP):

Ja, over de vrachtwagenchauffeurs. Ik ben het heel erg met de PvdA eens dat de omstandigheden beter moeten en dat de ILT beter moet handhaven. Maar ik werd net wel getriggerd – ik haat dat woord, maar toch – door de interruptie van de heer Van Dijk op de heer Dijkstra als het gaat over het staken van arbeid. Ik kan me er in principe wel in vinden, maar ik vind het wel belangrijk dat een vrachtwagenchauffeur daar niet de dupe van wordt. We zien steeds meer constructies waarbij ook Oost-Europese chauffeurs door hun werkgever gedwongen worden om door te rijden. Hoe ziet de PvdA het voor zich? Welke gevolgen kan het staken van zo'n vrachtwagenchauffeur hebben voor het werk van die chauffeur? Zo iemand zit vaak al in een flexcontract en heeft toch al weinig zekerheid. Zijn we het erover eens dat dat niet het gevolg moet zijn?

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ja, een goed punt van de heer Laçin. Dat was ook precies mijn dilemma, want dit punt komt ook vanuit de vakbeweging die heeft aangegeven: je moet echt iets zwaarders doen. We zien in de praktijk: je krijgt een boete, je rijdt weg en waarschijnlijk betaalt het bedrijf ook nog je boete. We willen inderdaad betere omstandigheden voor de chauffeurs zodat ze niet gedwongen worden de rij- en rusttijden te overtreden, wat nu vaak wel de praktijk is; het moet snel en nog sneller waardoor je uiteindelijk de regels overtreedt en het gevaarlijker wordt op de weg. Staking van arbeid betekent wel dat het bedrijf weet: die chauffeur is niet meer inzetbaar, dus kan ik hem niet meer pushen om uiteindelijk toch weer de weg op te gaan. Dus je raakt daarmee de chauffeur maar indirect ook het bedrijf. Dat is ook precies het dilemma, maar je moet wel iets doen, wil je echt wat bereiken voor de verkeersveiligheid.

De heer Laçin (SP):

Ik hoor dat de heer Van Dijk en ik er goed over moeten napraten en nadenken om met een goed voorstel te komen.

De voorzitter:

Dat komt vast goed. Meneer Van Dijk, u vervolgt uw betoog.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Ik was bij de rijsscholen. Het is, denk ik, niet onbekend dat in 2014 Kamerbreed een motie van Attje Kuiken is aangenomen om te komen tot een gezamenlijk keurmerk en een klachtenmeldpunt binnen de rijsscholenbranche, want we kennen de praktijk. Er zijn heel goede rijsscholen maar er zijn ook rijsscholen die echt heel slecht zijn en die we volgens mij ook Kamerbreed willen aanpakken. Wat gevraagd is in de motie, is er echter nog steeds niet. Waarom duurt dat zo lang? Waarom worden de keuzen voor die kwaliteitsverbetering steeds vooruitgeschoven? Er komt nu weer een onderzoek. Wanneer verwacht de Minister nu eindelijk de stap naar een echt keurmerk en een centraal klachtenmeldpunt te zetten? Hoe kijkt de Minister naar de marktwerking binnen de rijsscholenbranche die niet goed uitwerkt? Dat treft ook de leerlingen, want je kan maar net pech hebben door bij de verkeerde rijsschool te zitten, enorm veel geld kwijt te zijn en geen rijbewijs te halen. Dus op welke termijn verwacht de Minister dat ze met verbeteringen komt op dit punt?

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Van Aalst.

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

Dank u wel, voorzitter. Met stomme verbazing zagen wij hoe op de avond voor ons algemeen overleg Verkeersveiligheid de mailbox nog even volstroomde met stukken van de Minister over de bso-bus, voorheen de Stint. De Minister wilde dit belangrijke onderwerp nog even in een toch al vol algemeen overleg proppen. We zijn dan ook erg blij dat we daar als commissie een stokje voor hebben kunnen steken en we hier vandaag een notaoverleg hebben.

De stomme verbazing houdt daar niet op. Want hoe is het in hemelsnaam mogelijk dat deze Minister de bso-bus opeens weer de weg op wil sturen? De ondernemer was nog niet uitgesproken over het naar huis sturen van zijn personeel of de Minister draaide als een blad aan de boom om en liet weten dat deze elektrische bakfiets wel weer de weg op kon gaan. Of het nu de ouders, de ondernemer of de mensen thuis zijn, iedereen is verbijsterd over dit plotselinge en onbegrijpelijke besluit.

Dat is ook het goede woord, verbijsterd, want de PVV is bij het lezen van alle gestuurde informatie en onderzoeken van de ene verbazing in de andere gevallen. Ik citeer uit de brief van de SWOV van 1 oktober over de risico's die er nog steeds zijn: «Er zijn verscheidene risico's geconstateerd waarvan zowel de «kans» op het ongeval als het «gevolg» ervan zijn ingeschat als «middelgroot» of «groot». Er zijn daarnaast elf risico's geïdentificeerd waarvan de ernst van de mogelijke gevolgen als groot is ingeschat door de experts. De grootste gemene deler van deze elf risico's is de kwetsbaarheid van de inzittenden door het grotendeels ontbreken van een beschermende schil. Met name als er een aanrijding plaatsvindt met gemotoriseerd verkeer van 50 km/uur, kan de ernst van de gevolgen zeer groot en zelfs dodelijk zijn.»

Voorzitter. Ik wilde deze woorden even goed laten doordringen tot Onze Minister en al die politici hier die deze bso-bus weer de weg op willen sturen. De risico's zijn enorm. Hoe halen deze mensen het in hun hoofd om dit toe te staan? Zijn ze vergeten welke fouten we in het verleden hebben gemaakt? Hoe kan de Minister zeggen dat ze de verkeersveiligheid serieus neemt als je zulke argumenten als die van een wetenschappelijk

bureau als de SWOV naast je neerlegt? Sterker nog, dit advies zou leidend zijn, zoals met de Kamer is afgesproken.

Er kunnen straks tien kinderen in een bso-bus. Samen met de bestuurder is dat goed voor bijna 600 kilo, ruim een meter breed en ruim twee meter lang, en dat wordt geplaatst op het fietspad. Het laadgewicht wordt al overschreden bij een maximale bezetting van zes passagiers met een gewicht van 30 kilo. Zelfs de RDW waarschuwt voor de kans op overbelasting. Een overbelaste bso-bus leidt tot een langere remweg en verminderde wendbaarheid, wat desastreus kan uitpakken.

De PVV vindt het ook heel erg vervelend voor zowel de ondernemer en medewerkers als de kinderdagverblijven, maar onderaan de streep moet de veiligheid van onze kinderen toch echt op 1 komen. Daarom zullen we vandaag een motie indienen om te voorkomen dat deze nog steeds veel te onveilige bso-bus als bijzondere bromfiets straks de weg op kan.

Voorzitter. Er zijn nog andere zaken waar de PVV in dit notaoverleg aandacht aan wil besteden. Zo is het goed om te zien dat de Minister de aangenomen PVV-motie om het gebruik van lachgas in het verkeer te bestrijden serieus neemt en dat TeamAlert inmiddels de opdracht heeft gekregen hier een campagne voor op te zetten. We blijven graag op de hoogte.

Voorzitter. Dan nog zo'n punt waarin de Minister de PVV volledig gelijk heeft gegeven: de verlichting op de snelweg. Het kwam net al even voorbij. Het is fijn dat de Minister haar milieuaïvistische alter ego het zwijgen heeft weten op te leggen en de verlichting weer aanzet. Dat is stukken veiliger en prettiger. Het zou alleen ook fijn zijn als de Minister dit even doorgeeft aan al die domme bestuurders in de provincie die vervolgens hebben besloten om de verlichting op al die N-wegen uit te zetten. Kan de Minister vandaag degenen met dit idiote gedrag tot de orde roepen en bevestigen dat het de verkeersveiligheid niet ten goede komt als onze wegen donkerder worden? Onze automobilisten worden op deze manier geblinddoekt en stekeblind de weg opgestuurd. Dat kan natuurlijk niet waar zijn.

Voorzitter. Aangekomen bij de N-wegen die al zo onveilig zijn, vinden wij het als PVV nog steeds onbegrijpelijk dat op wegen zoals de N36 en de N50 geen extra tijdelijke maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ondertussen planten provincies vrolijk bomen langs deze weg. Ze maken deze wegen daarmee onveilig: raak je van de weg, dan is de kans op een lelijke botsing extra groot. Laat ik duidelijk zijn, want ik hoor mijn collega van GroenLinks al hardop lachen: het gaat ons niet om die bomen, maar voor de verkeersveiligheid zou het veel beter zijn om gewoon een greppel aan te leggen alvorens de bomen te planten. Is de Minister het dus met de PVV eens dat het eigenlijk staand beleid zouden moeten zijn om eerst een greppel aan te leggen, zodat botsingen met bomen voorkomen kunnen worden?

De voorzitter:

Meneer Van Aalst, uw slotzin.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter, ik zal toch iets over die helmplicht moeten zeggen. U weet van ons dat wij niet willen verplichten een helm op te zetten. Dat is eenieder z'n eigen keus. Dat lijkt ons prima. Verder zijn we dus tegen die helmplicht. Dat is volledig duidelijk. Dat heeft met name te maken met de onderzoeken die nu voorliggen. Die bieden eigenlijk geen enkele onderbouwing voor deze helmplicht.

Voorzitter, de rest bewaar ik dan voor mijn tweede termijn. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Aalst. De heer Stoffer heeft een interruptie voor u.

De heer **Stoffer** (SGP):

Het siert de heer Van Aalst van de PVV dat hij zo veel oog heeft voor de veiligheid van kinderen die vervoerd worden. Ik weet natuurlijk niet exact hoe straks zijn motie eruitziet, maar dat zal wellicht iets zijn in de trant van het niet de weg op laten gaan van die bso-bus. Nou, dat kan. Dat is een keus die je dan maakt, maar daar heb ik de volgende vraag over. Je hebt ten eerste de constatering. Twee is: wat is dan de oplossing? Want de kinderen zullen uiteindelijk natuurlijk wel vervoer nodig hebben om van de ene naar de andere plek te kunnen komen. Wat voor een oplossing heeft de heer Van Aalst daarvoor, zodat dat op een veiligere manier kan dan wat hij nu ziet gebeuren met de bso-bus?

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

Dat kan gewoon op de wijze waarop dat ging voordat de bso-bus of de Stint bestond. Toen ging het gewoon met een busje. Ook taxivervoer zie ik momenteel voorbijkomen. Dat zou overigens ook een mooie impuls zijn voor die sector, die het moeilijk heeft in coronatijd, maar dat terzijde. Verder constateer ik dat de wetgeving ook veel beter is qua verkeersveiligheid op het moment dat je kiest voor een busje. Dan heb je hele andere eisen, ook aan de bestuurder. Alles bij elkaar gebracht, kan ik nog een uur praten over waarom die bso-bus niet geschikt is, maar ik geloof niet dat dat vandaag de bedoeling is.

De **voorzitter**:

Nou, nu in ieder geval niet. Meneer Stoffer wil daar niet meer op reageren, begrijp ik. Mevrouw Kröger heeft ook nog een vraag aan meneer Van Aalst.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil toch ook even doorgaan op dit punt. Het gaat natuurlijk ook om de veiligheid van de hele school- en kinderopvangomgeving. Op het moment dat er heel veel kinderen met busjes en auto's worden vervoerd, is dat ook weer een risico voor andere kinderen die op een klein fietsje of achterop bij hun vader of moeder gaan. In dat SWOV-advies lees ik eigenlijk, en dat wilde ik aan de heer Van Aalst vragen... Als hij zo'n warm pleidooi houdt voor het echt heel veilig maken van die schoolomgeving, dan begint dat toch bij ervoor zorgen dat men zo min mogelijk met de auto komt? En als mensen wel met de auto gaan, moeten ze toch maximaal 30 km/u rijden? Daardoor kan de bso-bus toch op een veilige manier aan het verkeer deelnemen, ook volgens de SWOV?

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

Dit is de halfjaarlijks terugkerende vraag van mevrouw Kröger. Het enige wat ik haar kan meegeven, is dat er rondom 90% van de scholen al 30 kilometerzones zijn. Dat hoeven we dus niet te veranderen. Anderzijds ben ik het helemaal met mevrouw Kröger eens dat we het rondom scholen goed moeten inrichten. We kunnen elkaar allemaal gaan verwijten dat men niet met de auto naar school moet gaan, maar dat doen mensen nu eenmaal. Dat gaan we niet veranderen, ook niet op korte termijn, ook niet met mevrouw Kröger in de regering. Dat gaat allemaal niet gebeuren. Volgens mij moeten we het dus op de juiste manier proberen in te richten. Dat kan met flexibele schoolpleinen, parkeerplaatsen et cetera. Zorg dat die weg naar de school vrij en verkeersveilig is. Daarover zijn we het helemaal eens. Ik begrijp dus dat deze vraag elke keer weer komt, en mevrouw Kröger krijgt elke keer weer hetzelfde antwoord.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoor nu dat de PVV erop voorsorteert dat GroenLinks in de regering komt. Dat lijkt me toch wel winst.

Ik worstel denk ik met hetzelfde punt als de heer Van Aalst, namelijk dat het SWOV-advies heel pittig is. Wat mij betreft gaat dat SWOV-advies veel breder over de vraag: hoe zorgen we dat hele zwakke verkeersdeelnemers – want dat zijn kinderen; dat zijn de kwetsbaarste verkeersdeelnemers – veilig naar school kunnen? De bso-bus is dan één manier, maar goed, je kunt ook achterop bij je moeder of in een bakfiets of elektrische bakfiets, en als ze meer met de auto gaan, wordt het voor anderen weer veiliger. Moeten we dit vraagstuk dus niet bezien in een bredere discussie over de veiligheid in de omgeving van de scholen? De heer Van Aalst zegt dat het bij 90% van de scholen al 30 km/u is, maar dat is de hele nauwe omgeving; het gaat natuurlijk ook om de aanrijroutes et cetera. Moet je dus niet veel breder kijken naar hoe je ervoor kunt zorgen dat het verkeer niet harder dan 30 km/u rijdt, zodat zwakke verkeersdeelnemers veilig zijn?

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

Nee. Ik denk dat het grote probleem 'm juist zit in de inrichting, voornamelijk binnenstedelijk, rondom de scholen. We zullen elkaar kunnen vinden op de vraag of de weginrichting niet volledig gedateerd is. Dan komt de hele discussie met die LEV's eraan. Zouden we dan niet elk binnenstedelijk fietspad vrijliggend van de weg moeten hebben? Daar zijn we het op zich over eens. Alleen, vandaag staat de bso-bus op de agenda. Die is 1,15 meter breed en gaat zo meteen rijden op een fietspad van 2 meter breed met aan beide kanten verkeer. Dan zien we de ellende gelijk alweer op ons afkomen. In die zin zijn we niet voorbereid op de toekomst en kunnen we nog heel veel verbeteren, maar dat is voornamelijk binnenstedelijk. Volgens mij zitten over het algemeen uw collega's in de gemeenteraden. In Amsterdam heeft dat volgens mij niet gebracht wat het moest brengen. Ik weet dus niet of het helpt als GroenLinks ergens in het college zit. Leidt dat tot meer verkeersveiligheid? Ik heb het nog niet gezien.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Van Aalst. Ik weet niet of er een correlatie bestaat. Ik kijk even of iemand nog een interruptie heeft voor meneer Van Aalst. Dat is niet het geval. Dan vraag ik de heer Dijkstra om het voorzitterschap even over te nemen, zodat ik mijn bijdrage kan leveren.

Voorzitter: Remco Dijkstra

De **voorzitter**:

Het woord is aan de heer Schonis van D66.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil vandaag ook vier onderwerpen bespreken. Ik zal beginnen met de helmplicht. We hebben daar vorige week nog een schriftelijk overleg over gevoerd. Daar ontbrak D66; dat heeft natuurlijk iedereen gezien. Hoe kan dat nou? Nou, ik wou vandaag eigenlijk maar gewoon een vraag stellen, dezelfde vraag die mevrouw Postma heeft: wanneer gaat de Minister nou die helmplicht invoeren? Maar die vraag is hier al meerdere keren de revue gepasseerd, dus ik denk dat ik het hier maar even bij laat.

Dan de Stint, of de bso-bus, zoals die tegenwoordig heet. Laat ik vooropstellen dat ik blij ben dat er door de Minister na bijna twee jaar onduidelijkheid nu in ieder geval klare wijn geschonken gaat worden. Tenminste, zij geeft in haar brief aan: er is een voornemen tot een besluit. Hoe gaat zij dat voornemen daadwerkelijk omzetten in besluitvorming en hoe ziet het vervolgproces er dan uit? Welke voorwaarden gaat zij verbinden aan die toelating? Wat wordt de rol van het eerder met de kinderopvangbranche gesloten convenant? Wordt dat erbij betrokken?

Voorzitter. Dan een ander onderwerp: het afsluiten van tunnels. De heer Dijkstra heeft daar ook vragen over gesteld. Er is onderzoek gedaan door de omroep van Noord-Holland. Daaruit blijkt dat tunnels als de Velsertunnel en de Coentunnel gemiddeld meer dan tien keer per dag – dat is bijna 4.000 keer per jaar – onterecht worden afgesloten. Dit komt doordat vrachtwagens te hoog beladen zouden zijn. Tenminste, dat geven de sensoren bij die tunnels dan aan. Dat roept de vraag op waar dat dan aan ligt. Zijn die sensoren misschien te strak afgesteld? Volgens de antwoorden die de Minister aan de heer Dijkstra heeft gegeven, lijkt dat bij die twee tunnels inderdaad het geval te zijn. Maar het zou ook kunnen dat vrachtwagens steeds hoger beladen zijn en daardoor steeds die sensoren af laten gaan. Dus: waar ligt het aan? En hoe staat het met de aangekondigde plaatsing van een videobord bij de Coentunnel met informatie om chauffeurs daarvoor te waarschuwen? Dat bord zou vorig jaar al geplaatst zijn, maar dat is nog steeds niet gebeurd. Ik ben dus benieuwd wanneer dat bord daar komt.

Voorzitter. Dan mijn laatste onderwerp. Dat heeft een beetje te maken met de donkere dagen voor kerst, die eraan zitten te komen. De heer Stoffer had het er net ook al over. Het is een periode waarin het extra opletten is op de weg, omdat het wat donker is en het zicht wat minder is. De Minister heeft in haar Strategisch Plan Verkeersveiligheid de ambitie uitgesproken om in 2050 naar nul verkeersslachtoffers in Nederland te gaan. In dat kader werd ik onlangs getipt over een heel eenvoudige maatregel: het overdag verplicht met je lichten aan rijden op de autoweg. Dat is in heel veel landen in Europa al zo. In Nederland is het gek genoeg nog niet zo. Heel veel mensen doen het wel. Mij is ook geleerd om ook overdag met licht aan te rijden. De nieuwste auto's hebben ook een automatische sensor, zodat je niet eens zonder licht kunt rijden. Maar de verplichting daartoe bestaat eigenlijk nog niet in Nederland. Het is een heel makkelijk door te voeren maatregel, die niet veel hoeft te kosten. Het draagt bij aan de zichtbaarheid van auto's en kan op die manier heel makkelijk een bijdrage leveren aan de doelstelling van nul verkeersslachtoffers. Ik ben dus benieuwd hoe de Minister daartegen aankijkt en of ze wellicht kansen ziet om dit op korte termijn als verplichting in te voeren. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Zijn er vragen voor de heer Schonis. Dat is niet het geval.

Voorzitter: Schonis

De voorzitter:

Dan neem ik het weer over. Ik kijk even naar de Minister. Hoelang zullen we schorsen? Een kwartiertje, prima. Dan schors ik de vergadering tot 15.30 uur.

De vergadering wordt van 15.10 uur tot 15.33 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de Minister voor de beantwoording van de door de Kamerleden gestelde vragen. Ik geef alle Kamerleden zo meteen de gelegenheid om vier interrupties te plaatsen op de beantwoording van de Minister. Ik zie mevrouw Postma kijken. Nee, mevrouw Postma, vier interrupties, niet vijf. Ik geef de Minister graag het woord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Je moet met deze afstanden inderdaad wel even goed kijken hoeveel vingers de voorzitter opsteekt. Laat ik beginnen met de algemene verkeersveiligheid. Dan kijk ik meteen naar mevrouw Postma, want zij heeft natuurlijk in zijn algemeenheid een brede initia-

tiefnota gemaakt met als oogmerk om het hufterige gedrag in het verkeer aan te pakken. Ik moet het allemaal nog tot me nemen, maar ik wil om te beginnen gewoon waardering uitspreken voor het enthousiasme van mevrouw Postma om hier zo mee aan de slag te gaan. Dat is toch altijd een hele kluif. In het verleden, toen ik zelf Kamerlid was, heb ik dat ook ooit mogen doen, maar het verdient alleen maar respect om naast je gewone werk nog een initiatiefnota te maken. Ik zie nu ook mevrouw Kröger knikken. Ja, dat is gewoon zo. Heel veel dank daarvoor dus. We zullen later kijken wat er allemaal precies in wordt voorgesteld. We hebben natuurlijk al heel vaak met elkaar gesproken over verkeersveiligheid en het streven naar nul slachtoffers. Ik ben ook vandaag weer blij met alle voorstellen die op allerlei verschillende manieren van u komen. Het is al gememoreerd: 561 verkeersdoden in 2019. Dat zijn weer aantallen waar je echt helemaal naar van wordt als je erbij nadent wat voor een leed, diep verdriet en ellende dat in allerlei gezinnen met zich meebrengt. Ik weet nog goed dat ik het jaar ervoor in Leeuwarden, waar de herdenking was, naar beneden keek op dat plein met al die lege stoelen die ze daar voor ieder slachtoffer hadden neergezet. Dat was heel indrukwekkend. Het complete beeld van de verkeersslachtoffers komt in november met de monitor van SWOV. Ik hoop dat we daar dan ook weer handvatten en aangrijpingspunten in zullen vinden om aan de slag te gaan om tot verbeteringen te komen. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid hebben we natuurlijk gekoppeld aan financiële middelen. De eerste ronde van de investeringsimpuls voor verkeersveiligheid is een enorm succes. Ik geloof dat sommigen van u dat ook al zeiden. Daarom heb ik ook het subsidieplafond kunnen verhogen naar 200 miljoen. Samen met de medeoverheden zijn wij 400 miljoen aan het verspijkeren in de infrastructuur, van vrij liggende fietspaden tot rotondes, afgevlakte stoepanden enzovoort. Wat ik ook heel fijn vind: we hebben de medeoverheden echt gestimuleerd om snel aan de slag te gaan. Een heel groot deel van die maatregelen kan al binnen een jaar worden uitgevoerd. Ik denk dat dat heel fijn is. Het is goed voor de verkeersveiligheid. Daarnaast mogen we er ook wel blij mee zijn dat het in deze moeilijke coronatijd werkgelegenheid biedt voor mensen in de bouw. In die zin is het dubbel fijn dat het zo snel kan.

Verder wil ik nog even memoreren dat op 5 oktober MONO-zakelijk is gestart met een MONO-community, waarbij werkgevers worden gestimuleerd en gefaciliteerd om hun bedrijf meer MONO te maken. Daarmee willen we de slag maken van de grote bedrijven, die iemand gemakkelijker zich specifiek met reisgedrag en verkeersveiligheid bezig kunnen laten houden, naar de wat kleinere bedrijven, die daar zelf domweg niet aan toekomen omdat ze, zeker in deze tijd, alleen maar bezig zijn met hun bedrijf te laten overleven.

Dan wil ik ook nog even melden dat vijftien gemeenten met onze cofinanciering aan de slag zijn. Dat zijn de zogenaamde F10-gemeenten, die zeggen: we willen voor fietsbeleid een 10 halen en de allerbesten zijn. We zijn aan de slag met pilots op het thema «veilig fietsen naar school». Dan gaat het bijvoorbeeld om het opzetten van een schoolstraat. Op het LEV-kader komen we nog terug. Daar komen we zo meteen uitgebreider over te spreken. We gaan dit najaar ook aan de slag met het opstellen van het nieuwe landelijke Actieplan Verkeersveiligheid, om de vaart erin te houden. De tijd vliegt voorbij. Het vorige actieplan loopt op een gegeven moment alweer af. Het doel is om eind 2021 weer een aantal nieuwe effectieve maatregelen in gang te kunnen zetten.

Dat in zijn algemeenheid als eerste introductie op verkeersveiligheid. Ik heb al iets gezegd over de initiatiefnota van mevrouw Postma. Daar staan ook zaken in over pakkans en handhaving. Het lijkt mij eerlijk gezegd wijs om dat samen met collega Grapperhaus op te pakken. Ik stel me zo voor dat ik bij hem ga bepleiten om ernaar te streven dat mevrouw Postma nog

voor het kerstreces een schriftelijke reactie krijgt op haar initiatiefnota, namens de Minister van JenV en mij. Dat lijkt mij een mooi streven. Dat in zijn algemeenheid. Dan heb ik nog een paar blokken gemaakt. Allereerst de bso-bus en als logisch vervolg daarop het LEV-kader. Dan de helmplicht en dan nog een heleboel losse onderwerpen, in de categorie «overig». Dat klinkt oneerbiedig, maar daar zitten ook belangrijke dingen tussen. Er was niet eenduidig een mapje van te maken.

Dan begin ik nu graag met de bso-bus. In reactie op het rapport van de OVV heb ik aan de Kamer gemeld dat ik de SWOV steeds om aanvullend advies zou vragen. Dat is ook afgestemd met de SWOV. De SWOV schrijft in de brief die ik vorige week ook met uw Kamer heb gedeeld, dat ze willen bijdragen aan een weloverwogen besluit over het toelaten van de vernieuwde bso-bus. Vanaf oktober 2018 heeft SWOV daarom steeds gehoor gegeven aan achtereenvolgende verzoeken om te adviseren over eerder uitgevoerde veiligheidsonderzoeken naar de bso-bus. De SWOV heeft de risico-inventarisatie opgeleverd die u vorige week ook heeft ontvangen. De risico-inventarisatie van de SWOV geeft een overzicht van de geïdentificeerde risico's. Zoals de SWOV zelf ook schrijft, bevat het rapport geen advies over het wel of niet toelaten van het voertuig. Daarmee was eigenlijk de situatie ontstaan dat ik geen twee bindende adviezen had om mijn besluit op te baseren, wat ik wel aan u had toegezegd te zullen doen naar aanleiding van het OVV-rapport.

Met de SWOV hebben wij teruggeblikt op het proces en achteraf gezien bracht de afgesproken werkwijze hen toch te veel in een lastige positie: men voelde zich te veel beslisser in plaats van wetenschappelijk adviseur. Daarom heb ik met de SWOV gekeken hoe je zo'n risico-inventarisatie anders kunt positioneren in het beoordelingsproces, en wel op zo'n manier dat het spanningsveld wordt weggenomen. De oplossing die besproken is met de RDW en de SWOV is om die algemene risico-inventarisatie van de SWOV onderdeel te maken van de informatie die de RDW meeneemt in zijn beoordeling. Op die manier kan de RDW ook meteen kijken naar de risico's die op basis daarvan worden gesignaleerd. Daarmee krijg je een integraal advies. Uiteindelijk was het de dringende aanbeveling van de OVV om besluiten over individuele voertuigen weg te houden bij de politiek, bij het ministerie, en die te beleggen bij een echt onafhankelijke instantie.

Nogmaals, we hadden bedacht dat dat met twee aparte adviezen zou gebeuren die allebei bindend zijn. Gaandeweg zijn wij met SWOV samen achter gekomen dat zij zich eigenlijk niet senang voelen bij deze oplossing, omdat ze zich dan meer beslisser voelen, terwijl ze gewoon een wetenschappelijk advies willen geven. Vandaar dat we dit ook nog teruggelegd hebben bij de RDW: bracht het advies van de SWOV hen tot een andere afweging? Dat is niet het geval. Eigenlijk heb je dan de situatie zoals we die straks bij alle voertuigen willen krijgen: de RDW is de onafhankelijke instantie, gewogen hebbende de adviezen, de veiligheidsrisico-inventarisatie, van SWOV.

Er zijn een heleboel vragen over gesteld, die ik alle wil beantwoorden. Ik heb al gezegd dat de SWOV vond dat het te veel in de positie kwam waarin het te veel beslisser werd.

Kan de Minister op basis van alle info een goed besluit nemen? Nogmaals, de OVV heeft eerder opgeroepen om de toelating te baseren op de oordelen van experts en niet politiek te maken. Dat heb ik ook precies zo willen doen. Ik heb gekeken naar de informatie van die experts. Er ligt een positief advies van RDW. Dat hebben we dus nogmaals teruggelegd, ook in ogenschouw nemende de inventarisatie van de SWOV. Het is al door een aantal leden gememoreerd dat met het convenant met de kinderopvangsector heldere afspraken zijn gemaakt over het veilig gebruik van de bso-bus. Die afspraken worden gemonitord. Er is nu ook toezicht geregeld na de toelating op de weg. Sommige risico's, zo schrijft ook SWOV, zijn inherent aan de deelname aan het

verkeer. De bso-bus voldoet aan de Machinerichtlijn en de Inspectie SZW heeft meegekeken in de beoordeling.

Als ik dat allemaal op een rijtje zet, dan is er geen sprake van politieke besluitvorming. Dit is het onafhankelijke advies van RDW. Van SWOV moeten we het met de risico-inventarisatie doen. RDW geeft aan dat dat hen niet tot een ander oordeel brengt.

Waarom heb ik daarop niet meteen het besluit genomen? Nou, precies omdat ik met uw Kamer had afgesproken met twee bindende adviezen te komen. Daar voldoe ik niet aan. Het is mijn voornemen om het voortaan op deze manier te doen. Ik vond het belangrijk om uw Kamer daarover te informeren.

De voorzitter:

De heer Van Aalst heeft een vraag. Heeft u nog veel in dit blokje?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Niet heel veel, maar wel een paar zaken.

De voorzitter:

Dan maken we dit blokje af en doen we zo meteen de vragen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mevrouw Kröger vroeg naar de snelheidsverschillen. Is dat een argument voor de verlaging van de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom naar 30 km/u? Dat is een wat meer algemene vraag en heeft hier niet direct specifiek betrekking op, maar ik zal 'm maar gelijk beantwoorden. Op meer dan 70% van de wegen binnen de bebouwde kom geldt al een maximumsnelheid van 30 km/u. Gemeenten maken zelf de afweging waar dat nog meer noodzakelijk is. Amsterdam is daar bijvoorbeeld op dit moment naar aan het kijken. Met de investeringsimpuls ondersteun ik gemeenten om maatregelen te treffen als die nodig zijn voor zo'n 30 kilometerzone. Daarbij moet je bijvoorbeeld denken aan drempels, verkeersplateaus en oversteekplaatsen. Maar het kan ook gaan om vrijliggende fietspaden, juist langs 50 kilometerwegen.

De risicoanalyse door de RDW. De RDW heeft dus ook naar de SWOV-risico-inventarisatie gekeken.

Kan ik nog iets vertellen over de beleidsregel, vroeg de heer Dijkstra. De bso-bus wordt toegelaten op basis van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen uit 2019, zoals die ook op 16 april 2019 met uw Kamer is besproken. Die beleidsregel bevat een aantal verplichtingen aan de fabrikant van iedere bijzondere bromfiets. De fabrikant is bijvoorbeeld verplicht om alle medewerking te verlenen aan het toezicht door de RDW, ook op de conformiteit van productie, iets waar we het ook eerder met elkaar over hebben gehad.

In de brief van afgelopen woensdag, 7 oktober jongstleden, is het voornemen aangekondigd om de bso-bus toe te laten. Dit wordt geformaliseerd in een beschikking die zeer binnenkort zal worden vastgesteld.

Nog een paar vragen over het toezicht. De RDW houdt inderdaad toezicht op de conformiteit van productie. Daarbij wordt steeds gekeken of de bso-bus identiek is aan het exemplaar dat getoetst is in het aanwijzingsproces. De ILT heeft in de handelsfase een onderzoekstaak en kan daarbij controleren of de verhandelde exemplaren ook voldoen aan de aanwijzing. De Inspectie SZW houdt toezicht op de Machinerichtlijn. Daarbij houden ze toezicht op de essentiële veiligheids- en gezondheidseisen en op de conformiteit van producten die bestemd zijn voor professioneel gebruik. Bij non-conformiteit kan de Inspectie SZW handhavend optreden. In de gebruiksfase houdt de Inspectie SZW ook toezicht op de arbeidsomstandighedenwetgeving en ook dan kan zij, indien daartoe aanleiding is, handhavend optreden. Al deze inspectiediensten hebben ook afspraken met elkaar gemaakt over het uitwisselen

van informatie in het kader van de toezichtstaak. Er is dus tot in detail gekeken naar de taakverdeling.

De heer Van Dijk heeft, omdat bedrijven stilstaan, gevraagd hoe het staat met de kinderopvangsector. De bso-bus kan dus de weg op wanneer het formele besluit tot aanwijzing als bijzondere bromfiets aan de aanvrager bekend is gemaakt en de mededeling van het besluit is gepubliceerd in de Staatscourant. Natuurlijk moet de kinderopvangsector ook zorgen dat de afspraken uit het convenant worden uitgevoerd. De sector is daarmee voortvarend aan de slag gegaan en heeft gezegd dat de bso-bus pas gaat rijden als zij ervan overtuigd zijn dat de gemaakte afspraken zijn geïmplementeerd. En dat wordt ook gemonitord.

Hoe gaat de Minister dit voortaan in besluitvorming omzetten? Nogmaals, omdat het definitieve besluit nog in de beschikking moet worden vastgelegd, is het besluit formeel nog niet genomen. Het is dus pas helemaal formeel wanneer het ook in de Staatscourant heeft gestaan. Er wordt nu aan die beschikking gewerkt en men probeert dat op de kortst mogelijke termijn te doen, maar ik kan daar nu nog geen dag op plakken. De heer Schonis vroeg welke voorwaarden er worden gekoppeld aan de toelating op de weg. In de beleidsregel zijn natuurlijk al een aantal voorwaarden opgenomen. Daarin staat bijvoorbeeld dat al die voertuigen conform het gekeurde voertuig moeten worden geproduceerd. Verder moet de fabrikant meewerken aan het toezicht door de RDW. Bovendien is er het convenant van de kinderopvangsector. Om tien in plaats van acht inzittenden te mogen vervoeren zijn er voorwaarden afgesproken. Zo moet de bestuurder minimaal 18 jaar oud zijn, moet de bestuurder een rijvaardigheidstraining voor de bso-bus gevolgd hebben en moet er maximaal gebruik worden gemaakt van de veilige routes die met de kinderopvangsector zijn besproken.

Dat waren de vragen, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, Minister. Ik had al staan de heer Van Aalst, de heer Dijkstra, de heer Laçin. Dan zie ik nog mevrouw Postma en mevrouw Kröger. Prima. Als eerste de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dit is een beetje een déjà-vuverhaal. Ik blijf dit echt onbegrijpelijk vinden: elke fout die we de vorige keer gemaakt hebben, maakt de Minister nu gewoon opnieuw. Om te beginnen met de dooddoener dat het inherent is aan verkeer dat er risico's mee gemoeid zijn. De SWOV maakt potverdorie 35 opmerkingen, waarvan er 11 middelgrote tot grote gevolgen kunnen hebben. En dat doet de Minister af door te zeggen: «met verkeer zijn altijd risico's gemoeid».

Ik wil de Minister toch even een heel concrete vraag stellen. Wij maken hier met elkaar een tijdelijk kader. Dat is hier vastgesteld door de Kamer. Daar staat heel duidelijk in «geen voorwielaandrijving». Wat constateer ik dat de Minister hier gaat goedkeuren? Een wagen met voorwielaandrijving! Het is maar een detail, maar waar is de Kamer nu nog aan zet als we de RDW als onafhankelijke keuringsinstantie niet de wet laten handhaven en anderzijds alles er maar infietsen met conventantjes, met tien personen et cetera? Het heeft toch helemaal geen zin om hier wetgeving voor te maken met elkaar als we het dan met conventantjes weer gaan afsluiten en anders gaan regelen? «Maximaal inspannen tot veilige wegen»: dat is toch allemaal kolder?

Ik begrijp werkelijk waar niet dat de Minister dit zo licht oppakt en maar afdoet met «elke vorm van verkeer is met risico's verbonden». Dit is een schoffering van de SWOV! Er ligt een heel goed onderbouwd plan. Dat is waar de Minister op moet reflecteren! Ze moet al die 35 punten gewoon af kunnen strepen. Ik begrijp dit echt niet.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter, ik kan u één ding verzekeren: ik neem dit absoluut niet licht en dat heb ik ook nooit gedaan. Op de criteria in het beleidskader dat wij met elkaar in de Kamer hebben afgesproken waar deze voertuigen aan moeten voldoen, daar is ook echt op getest. Daar is door de RDW naar gekeken. Daar is door TNO naar gekeken. Daar is nu ook een advies over afgegeven door de SWOV. Dat leidt niet tot een bindend advies, omdat zij menen er niet de instantie naar te zijn om hier beslissingen over te nemen. Maar die adviezen zijn goed gewogen, ook door de RDW.

Natuurlijk kun je nooit ieder risico voor de toekomst uitsluiten. Op die manier heb ik het ook bedoeld. Andere leden van uw Kamer hebben ook gevraagd wat de alternatieven zijn en of die dan per definitie veiliger zijn. Dat zijn allemaal zaken die natuurlijk mee hebben gewogen. Je kunt nooit 100% verkeersveiligheid garanderen. Dat kun je voor geen enkel voertuig. Het moet maximaal goed bekeken zijn. Dat heeft de RDW gedaan, dat heeft TNO gedaan en de adviezen van de SWOV zijn daar ook in meege- wogen.

Nogmaals, juist om niet als Minister of in uw geval als Kamer een besluit te hoeven nemen, hebben we met elkaar de keuze gemaakt om een beleidskader vast te stellen. De keuze om dit soort voertuigen toe te laten, hebben we eigenlijk toen al gemaakt. En nu constateer ik dat aan die voorwaarden is voldaan.

De voorzitter:

Meneer Van Aalst, nog een vervolgvraag?

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, voorzitter. Laat ik ten eerste zeggen dat ik wel nieuwsgierig ben naar de cijfers uit het onderzoek dat de Minister heeft gedaan naar hoeveel extra ongevallen er zijn geweest in de tijd dat de Stint niet gereden heeft en er voor een andere vorm van vervoer is gekozen. Dat hoor ik graag van haar. Het mag ook in tweede termijn.

Voorzitter. Nog even drie punten. De RDW heeft op voorwielaandrijving getoetst. Blijkbaar, zegt de Minister. In ons kader staat echt dat dat niet kan. Overbelasting is een aandachtspunt van zowel de RDW als de SWOV. Toch gaat de Minister dit regelen in het convenant. Als we dat soort dingen gaan doen, dan houdt het toch op met onze hele wetgeving? Als we continu maar afwijken, terwijl onze onafhankelijke instanties, onafhankelijk van elkaar, beide het punt maken dat we te maken hebben met overbelasting... U stuurt een voertuig van 600 kilo, ruim 2 meter lang en ruim 1 meter breed het fietspad op, tussen verkeer met 50 kilometer/uur. En dan zegt u dat er in het convenant is geregeld dat we ons maximaal moeten inzetten om dat soort wegen te mijden. Hoe dan, vraag ik aan de Minister. Hoe dan?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb het gevoel dat we hier een oude discussie aan het herhalen zijn. We hebben met elkaar in de Kamer gesproken over dat convenant. Dat u het daar niet mee eens bent, dat herinner ik me ook van toen, maar de meerderheid van de Kamer heeft aangegeven wel mogelijkheden te zien in dat convenant. Daar heb ik gewoon gevolg aan gegeven, en dat geldt voor alle technische eisen ook. Daar hebben we nu juist... Daar heb ik niet naar gekeken; dat zou ik ook niet willen. We hebben vertrouwd op de RDW en op TNO om dat heel precies te testen, zodat het ook echt voldoet aan het kader dat wij hier met elkaar hebben vastgesteld.

De voorzitter:

Meneer Van Aalst nog een keer.

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, voorzitter, ik ga nog even door, hoor. Als ik de Minister dus goed begrijp, liegt de SWOV als die zegt: het besturen van het voertuig gebeurt via mechanische overbrenging op de voorwielen. We hebben vastgelegd dat de aandrijving van de bijzondere bromfiets niet mag plaatsvinden via de voorwielen. Óf ons tijdelijk kader klopt niet, óf de Minister gaat het nog in een nieuw convenant vastleggen, óf de SWOV liegt. Ik hoor graag van de Minister wat het juiste antwoord is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ga zeker niet beweren dat de SWOV liegt. We hebben juist goed nota genomen van het advies van de SWOV. Nogmaals, daarom hebben we dat teruggelegd bij de RDW en gevraagd of het SWOV-rapport hem – er is natuurlijk al gekeken naar een deel van de risico's – tot een ander oordeel brengt. Dat is niet het geval. Vandaar dat ik voornemens ben het besluit zo te nemen.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik gebruik dan maar gelijk mijn laatste interruptie. Ik constateer dat er sprake is van dat déjà-vugevoel waarmee ik begon. De dingen die de vorige keer de mist in gingen – denk aan alles wat uit het OVV-rapport is gekomen over wat er de vorige keer mis is gegaan bij de RDW op keuringsniveau en regelgeving – zijn exact dezelfde fouten die we nu weer maken. Het is echt ongelooflijk dat de Minister weigert om die 35 punten gewoon onder de aandacht te brengen. Het hoeft niet van vandaag op morgen. Waarom moet de Minister van vandaag op morgen besluiten om die bso-bus toe te laten? Die ondernemer heeft maandenlang in onzekerheid gezeten. Hij heeft zijn mensen het ontslag aangezegd. En nu moet de Minister opeens haast gaan maken, moet het van vandaag op morgen. Waarom zou je niet alles ordentelijk bekijken en alle punten die van de SWOV komen bestuderen en van repliek voorzien? Het is heel netjes en chic om ons wetenschappelijk bureau van antwoorden te voorzien.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Van Aalst kan mij niet het verwijt maken dat ik hier niet zorgvuldig naar gekeken heb. Ik heb de SWOV de tijd gegeven – daar heb ik uw Kamer overigens voor de zomer over geïnformeerd – om zorgvuldig zijn werk te kunnen doen, zodat het extra tijd kon nemen voor de risico-inventarisatie. Als die risico-inventarisatie er vervolgens is – ik heb die op 1 oktober ontvangen – komt er geen andere informatie meer. Dan heeft het ook geen zin om het een en ander nog verder uit te stellen. Het enige wat er is gebeurd, is dat het ook bij de RDW is teruggelegd. Nogmaals, ik wil niet daarin zelf een keuze maken of uw Kamer forceren een keuze te maken. We hebben juist van de OVV geleerd dat het onafhankelijk moet zijn. Vandaar dat ik aan de RDW heb gevraagd: brengt dit jullie tot een ander advies? Dat is niet het geval. Dan heeft het ook geen zin om het verder uit te stellen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik denk dat de antwoorden van de Minister voor zichzelf spreken. We hebben als Kamer altijd gezegd: veiligheid boven snelheid. We willen adviezen. Die zijn er nu. Dan is het goed dat je een besluit kan nemen. Dat laat natuurlijk onverlet dat nooit alle risico's zijn uit te sluiten. Mijn vraag gaat over het proces vanaf nu. Er is een voornemen. Er komt een beschikking en een publicatie in de Staatscourant. Ondertussen zijn er bepaalde eisen aan de bestuurders gesteld in dat convenant. Loopt dat op dit moment parallel met elkaar op? Is de kans aanwezig dat de bso-bus deze maand gaat rijden, als verder aan alle eisen voldaan is?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het antwoord of dat deze maand zou kunnen, moet ik u even schuldig blijven. Dat hangt ook af van de kinderopvangsector, die zelf heeft aangegeven dat die geborgd wil hebben dat de leidsters een training gevolgd moeten kunnen hebben voor zo'n bso-bus. Ik kan het dus niet helemaal overzien. Ik weet ook niet precies of wij al weten wanneer het in de Staatscourant zou kunnen verschijnen. Maar ik wil u in ieder geval toezeggen dat ik uw Kamer informeer zodra we er zicht op hebben.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de heer Dijkstra. Heeft u nog een vervolgvraag? Nee. Dan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik begrijp het punt waar de heer Van Aalst moeite mee heeft. Los van het hele proces – ik heb daar ook vragen over gesteld, net als vele anderen – vind ik wel dat we, als we met elkaar neerzetten dat voorwielaandrijving niet kan en de bso-bus toch wordt aangedreven door een voorwielaandrijving, daar niet met algemeenheden overheen kunnen stappen. Ik vind dus echt dat, als de RDW hiernaar heeft gekeken, we zo snel mogelijk geïnformeerd moeten worden over de onderbouwing van de RDW om toch af te wijken van de punten die wij hebben samengesteld in het tijdelijke toelatingskader. Dit is namelijk een gevoelig dossier, een gevoel onderwerp; daar hoef ik niet veel over te zeggen. Maar als er afgeweken wordt van wat we hier hebben afgesproken, is het goed dat wij als Kamer die afwijkingen kunnen zien. Graag een toezegging van de Minister om daar nog even achteraan te gaan en ons wellicht straks of schriftelijk zo snel mogelijk te informeren.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat zeg ik natuurlijk heel graag toe. We zullen kijken of we dat nu nog kunnen achterhalen. Anders krijgt u dat later schriftelijk.

De heer Laçin (SP):

Ik ga nog even door, want dit was eigenlijk niet mijn... De heer Van Aalst heeft het volgens mij al opgezocht, maar ik maak het wel even af.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb een punt van orde. Als de Minister overgaat tot aanwijzing tot bijzondere bromfiets, dan heeft het geen zin om nog een brief te sturen over hoe het gegaan is met de voorwielaandrijving.

De voorzitter:

Daar kan ik me iets bij voorstellen. Laten we eerst het punt van de heer Laçin afmaken. Dan komen we daar zo op terug.

De heer Laçin (SP):

Ik had zelf nog een vraag over het toezicht en de handhaving. Ik stelde dat al in mijn eerste termijn. Ik hoorde de Minister daar net op antwoorden: bij de toelating kijkt de RDW, bij de handelsfase kijkt de ILT, de Machine-richtlijn, en de gebruiksfase, arbeidsomstandigheden, zit bij de Inspectie SZW. Maar de vraag blijft natuurlijk – dat was het punt in de vorige debatten – wie toeziet op de Stint of de bso-bus, sorry, als die gewoon dagelijks over de weg rijdt. Wie houdt het toezicht op het dagelijks gebruik daarvan en wordt die dan ook geëquipeerd om dat te kunnen doen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat zit bij de ILT. Precies daarom gaf ik aan dat er duidelijkheid nodig was over de precieze taakverdeling tussen de verschillende inspecties wie wat doet. Voor het overzicht daarvan kan ik het ook nog een keer precies voor u op een rijtje zetten. Dat is misschien beter dan dat ik dat nu mondeling

ga doen. Ik heb net wel getracht om het aan te geven, maar het is ingewikkeld met al die verschillende inspecties en natuurlijk ook de RDW zelf met als rol het toezicht op de productie en op de conformiteit van productie. Ik denk dat het verstandig is dat ik het nog even voor u schriftelijk precies op een rijtje zet.

De heer **Laçin** (SP):

Dat lijkt me prima. In de opsomming die de Minister maakte, hoorde ik de ILT niet in dit opzicht genoemd worden, maar alleen in de handelsfase. Ik kan dat misschien verkeerd begrepen hebben, maar het is goed dat dat overzicht er komt. Zoals de Minister ook weet, zijn er meerdere partijen die elk jaar bij de begroting kijken naar: wat vragen we van de ILT, wat geven we de ILT en kunnen ze dat waarmaken? De begroting komt eraan over ongeveer een maand. Ik vraag haar om dat overzicht zo snel mogelijk naar ons toe te sturen, zodat wij het nog kunnen betrekken bij de begrotingsbehandeling. Wellicht vinden wij dan dat er iets meer naar de ILT moet. Dus als dat kan, graag.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Laçin. Voordat de Minister antwoordt: er is al een concrete vraag gesteld – meneer Laçin doet dat nu ook – hoe wij als Kamer geïnformeerd worden over het besluit over de toelating. Misschien kan de Minister daar ook wat over zeggen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik dacht dat ik net aangegeven had dat ik nu niet weet wanneer precies besluitvorming of publicatie in de Staatscourant kan plaatsvinden en wanneer precies de kinderopvangsector er klaar voor is. Laat ik dat dan allemaal in één brief bij elkaar brengen en ook nog even goed op een rij zetten hoe het toezicht er precies uitziet. Laat ik proberen dat allemaal in één keer samen te vatten.

De **voorzitter**:

Meneer Van Aalst, is daarmee uw punt van orde van zonet getackeld?

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

Nou nee. Volgens mij stelde de heer Laçin dat er niet is voldaan aan de eisen die we hebben vastgesteld. Volgens mij kan de Minister er in tweede termijn gewoon op terugkomen of de RDW daarop getoetst heeft of niet.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daarop heb ik aangegeven dat ik ga proberen om dat zo meteen in tweede termijn aan de heer Van Aalst te kunnen toelichten.

De **voorzitter**:

Prima. Meneer Laçin, volgens mij is uw vraag daarmee nu beantwoord, als ik het wel heb.

De heer **Laçin** (SP):

Ja.

De **voorzitter**:

Mevrouw Postma had nog een vraag, maar die ziet daarvan af. Of?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Eigenlijk is mijn vraag al voldoende aan bod gekomen door de heer Laçin en de heer Dijkstra, dus ik bewaar 'm graag even voor een volgend blokje.

De **voorzitter**:

Ik kan me voorstellen dat er nog een onderwerp is waarvoor u het zou willen bewaren. Dan kijk ik even naar mevrouw Kröger. Die had ook nog aangegeven een vraag te willen stellen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, toch ook weer even over de vermenging van het proces en de toetsing. De Minister schetst nu een tijdpad dat er uiteindelijk in resulteert dat wij de avond voor het debat een brief krijgen met: ik heb het proces veranderd, want de SWOV kon toch geen bindend advies geven en ik ben voornemens het nieuwe proces zo toe te passen. Ik heb echt veel moeite met hoe dit proces loopt, zeker gezien de gevoeligheid. Mijn vraag is dan ook: wanneer wist de Minister dat de SWOV niet in staat was of niet van plan was een bindend advies te geven? Wanneer wist de Minister dat?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik weet in ieder geval dat het SWOV-rapport op 1 oktober bij ons is aangeleverd. Dat zal ik dus niet op dezelfde dag gehoord hebben, maar dat is in ieder geval kort daarna geweest.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dus in de hele periode voor 1 oktober heeft de SWOV nooit naar voren gebracht: «Minister, u vraagt van ons een bindend advies, maar wij voelen ons daar eigenlijk niet senang bij; wij vinden eigenlijk niet dat wij een bindend advies kunnen geven, dus gaan wij een gewoon advies geven»? Dat is pas na 1 oktober, toen het rapport er lag, duidelijk geworden?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik weet niet wat er eerder mogelijk aan twijfels waren. Het is in twee etappes gegaan. In eerste instantie hadden we gewoon aan de SWOV gevraagd om met een bindend advies te komen. Dat lukte niet, maar er werd aangegeven dat er wel degelijk mogelijkheden waren om een beter advies te kunnen geven, met een betere risico-inventarisatie. Toen ben ik ervan uitgegaan dat dat alsnog zou leiden tot een bindend advies. Nou, dat is het niet geworden. Daar heb je het dan met elkaar over en daar heb je het dan mee te doen. Ik had dus niet de twee bindende adviezen die ik had gedacht te krijgen. Over het SWOV-rapport zei u: ik vind het niet fijn om dat op de avond voor het debat te krijgen. Maar ik heb het juist bedoeld als service. Ik zag dat er allerlei onduidelijkheden over ontstonden, dus dacht ik: al is het nog niet helemaal afgehandeld, laat ik de Kamer er maar alvast over informeren, want dan kan zij het alvast meenemen in het debat. Dat was dus alleen maar servicegericht bedoeld. Nogmaals, ik kreeg op 1 oktober die SWOV-risico-inventarisatie, dus hoopte ik er goed aan te doen om uw Kamer daar binnen een week over te informeren en duidelijk te maken hoe ik van plan ben daarmee verder te gaan.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, wilt u nog een vervolgvraag stellen op dit punt?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Hoeveel interrupties hebben we?

De **voorzitter**:

Vier. Dus u heeft er nu nog twee. Ik begrijp dat u het er even bij laat. Heeft nog iemand anders een vraag over de bso-bus? Zo te zien niet. Zelf had ik nog een vraag die volgens mij niet helemaal beantwoord is. Die ging over het convenant, waar u wel een paar punten uit noemt, maar waarbij ik me afvroeg: worden al die punten dan als voorwaarde aan de vergunning, aan de toelating verbonden? Of is dat gewoon een soort verwijzing in de zin van: u moet ook aan het convenant voldoen? Er zal immers ook een

juridische koppeling tussen het toelatingsbesluit en het convenant tot stand moeten worden gebracht.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ken de heer Schonis als een jurist die graag het naadje van de kous wil weten, maar omdat ik er m'n vingers niet aan wil branden hoe dat juridisch precies wordt opgeschreven, stel ik voor om dat in dezelfde brief mee te nemen. Maar u hebt gelijk: dat moet allemaal wel goed geborgd zijn. Ik heb overigens in de tussentijd de antwoorden gekregen over de bso-bus. Die heeft volgens de RDW achterwielaandrijving, en de fabrikant bevestigt dit ook. Meer kan ik er niet van maken. De beschikking in de Staatscourant wordt binnen drie tot vier weken verwacht. Dan hebt u in ieder geval alvast een indicatie.

De voorzitter:

Dan is dat in ieder geval duidelijk. Kunnen we die brief, waar u net aan refereerde, dan ook voor die drie à vier weken verwachten? Gaat dat lukken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, binnen een maand moet dat wel lukken. Zeker.

De voorzitter:

Helder. Dat staat dan genoteerd. Ja, meneer Laçin, ik kan het niet mooier maken dan het is. Volgens mij komt u nu bij het kopje «lev-kader». Dat is het volgende hoofdstukje, toch?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, dat klopt. De heer Laçin heeft gevraagd wanneer het LEV-kader gereed is en dus ook monowheels en andere voertuigen de weg op kunnen. Dit najaar komt de outline naar uw Kamer. Als we dan met uw Kamer die outline besproken hebben, kunnen we beginnen met het starten van het aanpassen van de regelgeving voor de toelating van die LEV's. Aanpassing van die regelgeving vergt wel minimaal een jaar. Dus ik voorzie inwerkingtreding in 2022. Tot de inwerkingtreding van die regelgeving kunnen de LEV's dus eventueel worden toegelaten via de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen.

U hebt ook nog gevraagd waarom we niet meer gebruikmaken van de regelgeving van andere Europese landen. We hebben ook goed gekeken naar de regelgeving en de praktijk elders. Nederland is niet in alle opzichten vergelijkbaar met andere landen. Wij zijn bijvoorbeeld veel meer een fietsland met heel veel fietsers en een apart netwerk van fietspaden. We kennen ook een verscheidenheid aan snorfietsen die ook allemaal gebruikmaken van het fietspad; daar komen we straks nog wel over te spreken. Dat maakt dat dit een zorgvuldige afweging vraagt. Ongevallendata over LEV's wil ik mee gaan nemen bij het opstellen van de risicoprofielen voor de verschillende categorieën, zoals ik ook aangegeven heb in de brief van 1 oktober. We zullen daarbij ook bekijken of we dan nog verschil moeten maken tussen deelgebruik of niet. U hebt ook vragen gesteld naar aanleiding van het publieksonderzoek. U noemde het beeld dat er sprake is van speelgoed en dat echte gebruikers niet gehoord worden. Het onderzoek is een verkennend kwalitatief onderzoek geweest, uitgevoerd onder een burgerpanel. De deelnemers zijn alleen geselecteerd op het feit dat ze deelnemen aan het verkeer. Daartoe behoren zeker ook niet-gebruikers van een LEV. Zo krijgen we een beeld van de mening van gebruikers en niet-gebruikers. De echte gebruikers van lichte elektrische voertuigen, waaronder de organisatoren van de demonstratie waaraan u refereerde, zijn ook betrokken in het consultatietraject, net als brancheorganisaties, gemeenten en maatschappelijke organisaties. Uiteraard staat mijn deur altijd open om ook met deze

mensen het gesprek te voeren. Ik heb ze aangeboden dat ze een petitie of iets dergelijks ook gerust aan mij konden aanbieden. Dat kan altijd nog. We hebben dus met verschillende groepen gesproken.

Deze zomer lag de focus echt op de logische indeling en de wijze van toelating en daarbij ook op ervoor zorgen dat de regels voor soortgelijke voertuigen op elkaar aansluiten. Dat komt erop neer dat ik voornemens ben de grotere en zwaardere LEV's onder een regime van goedkeuring te laten vallen. Dat betekent dat we in een toelatingsprocedure gaan kijken of zij veilig de weg op kunnen. Dan hebben we het bijvoorbeeld over de grotere cargobikes, die pakketten vervoeren, en natuurlijk ook over voertuigen die geschikt zijn voor het vervoer van kinderen, zoals we het net over de bso-bus hadden.

Voor elektrische fietsen en kleine elektrische bakfietsen ben ik voornemens om vast te houden aan het huidige regime van zelfcertificering. Dat betekent dat de fabrikant zelf nagaat of hij aan de norm voldoet. Voor de andere lichte LEV's, zoals de e-step, ben ik in overleg met RDW en andere stakeholders over de vraag of we daar op dezelfde manier tot toelating zouden kunnen overgaan als voor de elektrische fietsen, in combinatie met registratie en toezicht, en of daar dan ook echt goedkeuring voor nodig is. Ik vind het belangrijk om goed zicht te hebben en te houden op deze relatief nieuwe voertuigen en dus om te kijken welke procedure van toelating daarbij hoort. In het najaar gaan we verder met de outline daarvan.

Dat waren volgens mij de meeste vragen over de LEV's.

De voorzitter:

De heer Laçin heeft hierover een vraag.

De heer Laçin (SP):

Ja, we krijgen het toelatingskader in het najaar, wanneer dat dan ook mag zijn; ik hoop dat dat ongeveer over twee weken is. Maar over het proces daarna hoor ik de Minister zeggen dat zij verwacht dat het wetgevings-traject minimaal een jaar duurt. Dan zitten we ergens in 2022. Wat mij betreft loopt deze discussie al veel te lang. Ik heb toch wel de wens en ook de oproep richting de Minister om in de bestaande kaders alvast te kijken wat mogelijk is als we dat definitieve toelatingskader hebben. Ik weet dat als een kabinet wetgeving wil versnellen, dat ook vrij snel gaat. Ik wil niet zeggen dat dit de topprioriteit moet zijn, maar ik heb wel het idee dat anderhalf jaar vanaf nu echt heel ruim is, terwijl alle landen om ons heen het al hebben geregeld. Dan vind ik het gek om nog zo lang de tijd te nemen, terwijl de discussie al redelijk lang speelt, de verkoop op alle mogelijke websites al frank en vrij plaatsvindt en steeds meer mensen dit gebruiken. Dan heb ik toch wel zoiets als: Minister, versnel dit traject waar dat kan, zodat ook de gebruikers waar ik het over had, zo snel mogelijk veilig en legaal de weg op kunnen. Anders houden we onveilige en illegale situaties, terwijl dat helemaal niet nodig is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben er ook absoluut niet op uit om dit onnodig lang te laten duren. Ik denk dat het ook echt afhangt van welke categorisering we maken. Als je voor de echt lichte elektrische voertuigen op hetzelfde regime uitkomt als nu bijvoorbeeld voor elektrische fietsen, dan zal het een stuk eenvoudiger zijn dan wanneer dat niet het geval is. Maar ik stel me voor dat we bij het kader dat u dit najaar toch krijgt, ook heel helder in kaart zullen brengen welke termijnen en welke stappen er nodig zijn voor de verschillende trajecten, zodat u ook kunt zien hoe we het op de snelst mogelijke manier kunnen doen.

De voorzitter:

Meneer Laçin, u bent wel door uw interrupties heen.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, ik wil alleen vragen wat voor de Minister het najaar is. Kan zij daar een indicatie van geven?

De **voorzitter**:

Volgens mij houdt dat op op 20 december, maar ik kijk even naar de Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Laten we dan voor de zekerheid en voor de veiligheid toch maar december aanhouden.

De **voorzitter**:

Graag gedaan! Ik kijk even of er over het LEV-kader nog meer vragen zijn bij de leden. Dat is niet het geval. Dan gaan we door naar het volgende blokje, en dat is volgens mij de helmplicht. Het woord is aan de Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

U kijkt er vol verwachting bij, voorzitter. Het besluit is in concept gereed en het is ook in consultatie geweest. Daaruit blijkt dat mensen de helmplicht ervaren als een ingrijpende maatregel. Zowel de burgers als de belangenorganisaties hebben overwegend negatief gereageerd. Van de 228 reacties was 7% positief. Dat vraagt natuurlijk ook om zorgvuldigheid en om een regeling die goed uitlegbaar en goed onderbouwd is.

Waar wij gaandeweg achter gekomen zijn – ikzelf tenminste; misschien hadden de ambtenaren het al langer in het vizier – is dat de categorie snorfiets heel breed is. Daarin horen naast scooters ook voertuigen die erg lijken op een elektrische fiets; denk bijvoorbeeld aan een Spartamet of aan gemotoriseerde rijwielen. In totaal gaat het om circa 60.000 voertuigen. In de consultatie is daar terecht aandacht voor gevraagd door gebruikers en producenten van al die voertuigen.

Bijvoorbeeld voor de snorfietscategorie, waarbij je zelf nog meetrapt, lijkt een bromfietshelm niet heel erg geschikt. Ik heb daar inmiddels ook bij TNO advies over gevraagd. Ook ben ik in gesprek met de Minister van JenV over wat dat betekent voor de handhaving. Want uitvoering van het huidige ontwerpbesluit betekent dat alle snorfietsers met een blauw kenteken een motorfietshelm dragen. Daarbij wordt dan voorbijgegaan aan de in de consultatie gemaakte bezwaren voor die snorfietsen, die eruitzien als een fiets en waarbij je nog fysieke inspanning vraagt. Dan zou je kunnen denken: ach, dan zonderen we die uit. Dat dachten wij aanvankelijk ook, maar ook dat vraagt weer een goede afbakening. En dat houdt in een juridische beschrijving van die verschillende soorten snorfietsen die aansluit bij het RDW-register. Ja, de werkelijkheid zit altijd weer ingewikkelder in elkaar dan je verwacht. Uit het RDW-register is namelijk niet eenduidig te halen om welke categorie snorfietsen het gaat. In de handhaving zie je dan dus gewoon een kenteken, en is niet te achterhalen met wat voor soort helm zo iemand zou moeten rijden. De bijzondere bromfietsen worden binnen dit besluit uitgezonderd, maar het vraagstuk van een helmplicht komt natuurlijk ook naar voren in relatie tot het LEV-kader, waar we het net over hebben gehad, vanwege de relatie met elektrische fietsen enzovoorts.

Dat is ook naar voren gebracht in de internetconsultatie, want de snorfietsers die zich wel aan de maximale snelheid van 25 km/u houdt, heeft het gevoel niet veel baat te hebben bij deze maatregel vanuit verkeersveiligheidsperspectief. Dan wordt namelijk vaak de vergelijking gemaakt met een elektrische fiets, die ook 25 km/u kan maar waar geen helmplicht voor geldt. De OVV heeft gevraagd om gelijke voertuigen gelijk te behandelen. Dat betekent dan dus dat ik voor alle voertuigen binnen het LEV-kader die 25 km/u kunnen, soms met trapondersteuning, ook een helmplicht in zou moeten voeren.

Juridisch gezien is er nog een hoop te regelen, maar ik begrijp wel het bredere gevoel uit de internetconsultatie van gelijke monniken, gelijke kappen. Of gelijke helmen, in dit geval. Die afweging wil ik ook graag beschouwen in de bredere context van dat LEV-kader, waarvoor die risicoprofielen dan de basis bieden. De risico's houden immers verband met de maximumsnelheid, met de plaats op de weg, met kenmerken zoals het al dan niet aanwezig zijn van trapondersteuning en met het vermogen. Ook het aantal wielen kan van invloed zijn, en risico's kunnen misschien in de stad weer anders liggen dan op het platteland. Die risicoprofielen wil ik dus graag betrekken bij het uiteindelijke besluit over de helmplicht voor de snorfietzers.

Daarnaast speelt natuurlijk ook de samenhang met andere voertuigen. De heer Dijkstra wees daarop, net als anderen meen ik. Dan heb je ook nog het overstapeffect. Stappen mensen over naar een ander voertuig en is dat dan een veiliger of minder veilig voertuig? Ik verwacht deze maand de uitkomsten van het onderzoek naar overstapeffecten.

Tot slot. Een aantal van u hebben er al opmerkingen over gemaakt: een helm kan echt helpen bij het voorkomen van ernstig letsel. Daar ben ik ook zelf uiteraard zeer van overtuigd. Wat natuurlijk ook zeer van belang is – de G4 wijst me er in haar brief op – is de overschrijding van de maximumsnelheid door snorfietzen. Het blijft belangrijk dat we ook optreden tegen het opvoeren van snorfietzen. Handhaving is daarbij van groot belang. Ook de branche blijft zich inzetten tegen het opvoeren. Verschillende mensen hebben hier nadere vragen over gesteld. Ontbreekt het aan politieke wil? Ik heb net al aangegeven welke ingewikkeldheden er aan het ontwerpbesluit vastzitten. Het is dus zeker geen onwil, maar we zijn zelf ook geconfronteerd met hoe ongelooflijk veel ingewikkelder dit is dan je aanvankelijk zou denken. Ik heb hier een pagina – dat kunt op deze afstanden absoluut niet zien, maar misschien kan ik het binnenkort met een brief combineren – met welke soorten voertuigen er allemaal onder de categorie snorfiets vallen. Op het oog kun je amper zien of het een elektrische fiets is of toch iets wat onder de snorfiets valt.

Dan zijn er nog vragen gesteld over de speedpedelec-helm. Zou dat een optie kunnen zijn? Daar heb ik ook onderzoek naar in gang gezet. Ik heb TNO om advies gevraagd over de geschiktheid van de helm. Met de RDW zijn we aan het kijken hoe je mogelijk een oplossing zou kunnen vinden voor uitzonderingen in dat kentekenregister. Dat maakt dat ik de tijd die ik heb gevraagd, toch gewoon nodig heb. Als het de oproep van de Kamer is om dit binnen twee weken te doen, dan moet ik daar helaas op aangeven dat dit gewoon niet kan. Ik moet ook nog een toets hebben van JenV enzovoorts. Ook al zou ik het willen, het is niet mogelijk.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat is een heldere afsluiting. Ik kijk even de zaal in of iemand daar een opmerking over wil maken. Zoals verwacht: mevrouw Postma. Ga uw gang.

Mevrouw Postma (CDA):

Ik vind dit een soort rookgordijn dat wordt opgetrokken. Je kunt het zo moeilijk maken als je zelf wilt. Je kunt ook kiezen voor de duidelijke weg. We hebben het over verschillende soorten snorfietzen. Volgens mij is de laatste Spartamet, want daar hebben we het dan over, in 1999 uit de fabriek gerold. Ik zie ze persoonlijk niet meer op de weg rondsnoeren of fietsen. Dan hebben we het voor de rest over snorfietzen die tot scooters zijn omgebouwd. Voor de rest hebben we het over heel weinig voertuigen die in deze categorie vallen. Ik zie daar zes plaatjes. Ik herken de Spartamet met de fossiele brandstofmotor. Kan dat kloppen? En voor de rest zie ik eigenlijk dingen die meer op een elektrische fiets lijken.

Ik zit me dan ook af te vragen in hoeverre dat meetrappen meer als een soort excuus wordt gebruikt om toch maar niet in deze categorie te hoeven vallen en om maar geen helm te hoeven dragen. Als er daadwerkelijk fanatiek wordt meegetrapt, op zo'n manier dat je ook met je hoofd gaat transpireren – daar hebben we het over – dan moet je geen integraalhelm, maar een e-bikehelm.

Ik vind het een constante opwerping van allemaal onderwerpen die erbij worden gehaald om dit maar niet te hoeven doen. Volgens mij is het heel eenvoudig. We hebben sinds januari 2019 al deze vraag gesteld en in meerderheid in de Kamer afgesproken dit zo snel mogelijk hier te krijgen. Klopt het nou, Minister, dat je eigenlijk alleen maar één aanpassing moet hebben in de wet om ervoor te zorgen dat deze categorie, de categorie snorfiets dus, gewoon een helm draagt? Volgens mij zou dat binnen twee weken in de ministerraad kunnen zijn en naar de Kamer kunnen komen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat kan niet. Ik ben graag bereid om nog eens op een rijtje te zetten wat daar allemaal voor nodig is. Het moet straks ook juridisch stand houden. U zegt: ja, die enkele Spartamet. Nou ja, al die dingen bij elkaar opgeteld komen we toch tot 60.000 die er zijn, wat ik niet een heel klein aantal vind. Bovendien, al zou het een heel klein aantal zijn, je moet er wel een oplossing voor hebben. En die hebben we nu niet in het systeem van de RDW. Je kunt ze er niet uithalen. Ik weet ook niet hoe ik het dan zou moeten doen en JenV weet ook niet hoe ze dat dan zouden moeten handhaven. Ik ben graag bereid om heel binnenkort met de collega van JenV en met de RDW om tafel te gaan zitten om te kijken of we er een oplossing voor kunnen bedenken. Het is absoluut geen onwil, maar ik moet er wel eerst een oplossing voor vinden. Het moet toch zorgvuldig gebeuren.

Mevrouw Postma (CDA):

Volgens mij is het een ontzettend simpele aanpassing van de AMvB, van het RVV 1990 en van artikel 2b van de Wegenverkeerswet. Je haalt daar iets uit en dan heb je het gewoon geregeld. Dan vraag je daarna een advies aan de Raad van State, die vervolgens kijkt naar de uitvoering. Het gaat ook om de ernst van het probleem, waarbij je niet alleen kijkt naar het aantal doden maar ook naar het aantal zwaargewonden dat met name zo ingrijpend is. Er zijn namelijk meer dan 4.000 zwaargewonden in deze categorie per jaar. Artsen zeggen daarvan ook: als ik weer zo iemand op mijn tafel krijg, dan haal ik daar de beste artsen bij, het hele team; het hoofd is een ontzettend kwetsbaar deel van het lichaam en die mensen zien we daarna weer terug in een rolstoel, eigenlijk voor altijd. Het is een probleem waar we echt goed naar moeten kijken en dat een snelle oplossing verdient.

Nogmaals, wat betreft al die uitzonderingscategorieën: we zijn sinds januari 2019 bezig, niet sinds vorige week, niet sinds vorige maand, niet sinds een halfjaar geleden, maar al sindsdien en elke keer wordt er weer wat bijgehaald. Dit begint echt als een soort excuus te voelen om het maar niet te doen. Ik herinner aan de autogordel. Die heeft ons zo veel gebracht. Dat was iets wat we in eerste instantie niet wilden maar waar we allemaal met argumentatie kwamen. Dan denk ik: laten we hier toch ook luisteren naar die artsen die dit meemaken en zien en laten we kijken wat we hieraan kunnen doen – volgens mij kan dat heel snel – om ervoor te zorgen dat dit niet meer voorkomt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Bij dit soort zaken begint het er toch mee dat ik echt een handhavingstoets zal moeten doen. Dat hebben we zelfs ook gedaan bij bijvoorbeeld het appverbod op de fiets. Dat is nu eenmaal een vast onderdeel. Dat was wettelijk één woordje in de wetgeving veranderen, namelijk de fiets eraan

toevoegen. Dat stelde op zich qua letterlijke teksten in de wet niet zo veel voor, maar daar hebben we toch ook nog een hele tijd voor nodig gehad en we hebben ook gesprekken moeten voeren over de handhaving. Dan zal ik toch ook een positief advies moeten krijgen van de collega van JenV, want anders kan ik niet verder. Aangezien we nog niet weten hoe we dat onderscheid moeten maken in het systeem van de RDW, ben ik daar nog niet uit. Ik kan het gewoon niet mooier maken dan het is. Ik heb gewoon met deze situatie te maken. Ik wil u graag toezeggen om eens op een rijtje te zetten wat er dan precies moet gebeuren, zodat u ook kunt zien welke tijd daarmee gemoeid is. Wat ik ook kan doen, is dat, als collega Grapperhaus daar ook tijd voor vrijmaakt in zijn agenda, ik binnen twee weken met hem nog eens om tafel ga zitten om te kijken of er een oplossing voor is te bedenken. Want, u gaf het net ook al aan, het moet straks ook nog naar de Raad van State. Ik heb er ook niets aan als straks het voorstel van de Raad van State met een dictum D terugkomt, want dan moeten we dat huiswerk alsnog gaan doen.

De voorzitter:

Mevrouw Postma nog op dit punt.

Mevrouw Postma (CDA):

Dit klinkt eigenlijk als iemand die gewoon zijn huiswerk niet heeft gedaan, in de zin van: de brug stond open, daarom ben ik te laat en daarom kon ik de toets niet doen of het proefwerk niet laten afnemen. Nogmaals, we hebben hier in januari al om gevraagd en in mei hebben we nota bene in deze zaal ook nog een keer met een meerderheid van de Kamer gevraagd of dit na het reces naar de Kamer kon. Toen was die consultatie al geweest, namelijk in het voorjaar. Dus toen had dit ook al boven tafel kunnen komen en het komt nu pas. Elke keer wordt er weer iets nieuws opgeworpen. Volgens mij houdt dit heel goed stand bij de Raad van State en kunnen we heel makkelijk hiermee aan de slag, kan de Minister dit ook makkelijk indienen en kunnen we het traject gewoon laten doorgaan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als ik dat met mevrouw Postma eens was, had ik het wel gedaan. Maar dat is helaas gewoon niet zo.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De Minister maakt zich er wel heel gemakkelijk van af. Er ligt een aangenomen Kamer motie. We weten allemaal dat dit niet per se de wens is van de Minister. De Minister roept heel hard dat ze van alles wil doen voor de verkeersveiligheid, maar bij de meest simpele maatregel, namelijk de helmplicht voor de snorfiets, stribbelt ze lekker heel hard tegen. Maar er ligt een Kamer motie. Dan is mijn vraag aan de Minister toch wel: denkt zij dat het tijdspad dat zij gevolgd heeft sinds die eerste aangenomen motie, het snelst mogelijke tijdspad is om tot een helmplicht te komen? Is zij dat van mening?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben van mening dat de ambtenaren hier heel hard en voortvarend aan gewerkt hebben. Ik kan natuurlijk nooit een dag of zo iets melden, maar we hebben er echt naar gestreefd om het meteen te doen. Mevrouw Postma had volgens mij gevraagd om het zelfs nog in het zomerreces te doen of zo iets. We hebben het echt geprobeerd, maar je kunt geen ijzer met handen breken.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De Minister noemt zelf het voorbeeld van het appen op de fiets. Kijk naar hoe dat is gegaan. Deze motie is begin 2019 aangenomen. De consultatie is al lang en breed gedaan, maar alsnog zitten wij hier half oktober en

schetst de Minister een heel proces met allerlei beren op de weg over wat er allemaal nog moet gebeuren voordat deze helmplicht er kan komen. Dan kan de Minister mij als Kamerlid er toch niet van overtuigen dat zij oprecht bezig is zo snel mogelijk een helmplicht voor elkaar te krijgen? Ik wil heel graag de argumenten horen van deze Minister. Hoe overtuigt zij mij ervan dat zij oprecht bezig is om zo snel mogelijk een helmplicht te realiseren? Want ik ben absoluut niet overtuigd.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, ik kan alleen maar aangeven dat dit soort zaken vaak ontzettend lang duren. Dan noem ik toch nog maar een keer het voorbeeld van het appen op de fiets. Daar was zelfs mijn voorganger al mee bezig. Ik heb er vanaf de dag dat wij aantraden, 26 oktober 2017, heel hard aan moeten trekken om het appverbod op de fiets per 1 juli 2019 ingevoerd te krijgen. Er wordt hier ambtelijk ook echt hard aan gewerkt. Dan komen er helaas altijd weer tegenvallers. Dat heb je bij heel veel dossiers, kan ik u melden. Dan is het toch weer ingewikkelder dan verwacht. Ik had zelf ook absoluut niet verwacht dat er nog 60.000 andere soorten snorfietsen rondreden, maar nu ze er zijn en dat systeem bij de RDW zo in elkaar zit, moeten we er wel iets mee.

De voorzitter:

Ik kijk even rond. Ik heb de heer Van Dijk en de heer Dijkstra nog staan voor een interruptie. Eerst de heer Van Dijk.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik had nog een vraag over het risicoprofiel. We horen namelijk het volgende uit de consultatie. Ik hoor het zelf ook veel. Vanuit de grote steden is er veel druk en ernst om zo snel mogelijk een helmplicht in te voeren, gezien de drukte en de kans op verkeersongelukken. Vanuit de regio is dat veel minder. De Minister zei net dat je daar wellicht onderscheid tussen kan maken met risicoprofielen. Ik begrijp ook dat het ingewikkeld wordt als je zegt dat je het alleen in de grote gemeentes doet of dat je misschien lokaal besluit tot een helmplicht. Is dat ook nog een mogelijke tussenweg? Of is het, zoals de OVV zegt: gelijke monniken, gelijke kappen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat de heer Van Dijk daar een belangrijk punt raakt. Er is inderdaad een verschil tussen hoe de onveiligheid rondom snorfietsen wordt beleefd in de grote steden ten opzichte van het platteland, al hebben we daar geen keiharde cijfers van. Amsterdam heeft de helmplicht natuurlijk gekoppeld aan de snorfietsen op de rijbaan. Dat kunnen andere gemeentes natuurlijk ook doen als ze denken dat dat voor hun situatie tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt. Dat is in andere grote steden ook zeker mogelijk.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Maar dat kan niet in wetgeving, begrijp ik. Dat wilde ik even scherp hebben. Als je namelijk eenmaal een helmplicht in de wetgeving hebt, dan geldt dat uiteraard voor alle gebruikers van een bepaald type voertuig. Je kan nu lokaal afwijken.

De tweede vraag is: wat is de uitstraling richting de e-bike? Wij hebben als Partij van de Arbeid namelijk eerder ook gezegd dat we de helmplicht voor scooters een goed idee vinden. Maar ik hoorde de Minister zeggen: als je het nu op deze manier met deze wetgeving doet, dan gaan heel veel andere types, zoals snorfietsen, ook onder de helmplicht vallen. Maar is dat dan ook een risico voor die e-bikes? Want dan kunnen we een nog veel groter aantal consultatiereacties verwachten, denk ik.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is precies de reden waarom ik die vraag in het brede LEV-kader wil beantwoorden, want daar hebben we natuurlijk met alle stakeholders naar gekeken. De OVV heeft niet voor niks geadviseerd: gelijke monniken, gelijke kappen. Daar moet je wel goed naar kijken. Los daarvan is er natuurlijk ook nog altijd het verdringingseffect, weglekeffect of hoe je het maar wilt noemen. Dat onderzoek krijg ik deze maand nog. Ik weet niet wat daaruit gaat komen – dat moet ik afwachten – maar ik vind het wel belangrijk om die aspecten ook mee te wegen. Dat zullen we voor de onderbouwing bij de Raad van State ook echt nodig hebben.

De voorzitter:

Meneer Dijkstra had nog een vraag.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, die 60.000 solexen en Spartamets verbazen mij niet. Die zijn natuurlijk nog in heel veel schuurtjes te vinden. Het is nu iets van 8% van het totaal. We praten over bijna 800.000. Ik deel de zorgen van de heer Van Dijk als het gaat om de uitstraling naar e-bikes, want die gaan net zo hard – daar hebben we het net over gehad – en als het gaat om het verschil tussen stad en platteland. Je moet er niet aan denken dat een omaatje dat te goeder trouw 25 km/u rijdt op een Spartamet nu ineens op de rijbaan zou moeten. Volgens mij komt dit deels voort uit de problematiek uit de stad, waarbij aso's, scooteraso's, hun scooter hebben opgevoerd en misschien wel 60 of 70 km/u rijden. Dan helpt een helm natuurlijk ook niet meer. Als er dan toch met Minister Grapperhaus gesproken zal worden, valt er dan niet ook te kijken naar wat je verder nog kunt doen om de overlast van aso's op snorfietsen beter aan te pakken? Kunnen die dingen in beslag worden genomen, zodat ze uit het straatbeeld verdwijnen? Want als daar de oorzaak zit, is dat misschien een betere en makkelijkere aanpak dan waar we nu mee bezig zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Of dat makkelijker is, weet ik niet, maar het is zeker een pad dat we ook moeten bewandelen. Ik zou er echt een en-enverhaal van willen maken, waarbij we kijken naar de zorgvuldigheid en naar wat het bij andere voertuigen doet, maar ook naar de plek: of het in de stad of op het platteland is. Ik gaf net al richting de heer Van Dijk aan dat gemeenten de snorfiets ook naar de rijbaan kunnen verplaatsen en de helm daarbij kunnen verplichten. Dat kan op dit moment al.

De voorzitter:

Ik kijk even of iemand hier nog een punt over wil maken. Nee. Dan zijn we volgens mij bij het laatste blokje, overig, aanbeland.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, maar dat is wel een vrij uitgebreid blok, want er zijn over heel uiteenlopende onderwerpen vragen gesteld. Ik krijg nu net nog een papiertje, dus er komen nog een paar antwoorden bij. Die pak ik dan zo meteen wel mee.

De heer Stoffer had gevraagd of we voor het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid ook voor de lange termijn, ofwel structureel, voldoende geld hebben. Ik ben nu druk bezig om de naar voren gehaalde middelen op een goede manier besteed te krijgen, samen met de medeoverheden. Van onze 500 miljoen hebben we nu 200 miljoen gecommitteerd. Voor die andere 300 miljoen zal het echt aan een ander kabinet zijn om daar ook goede afspraken over te maken. We hebben van de medeoverheden al het commitment gekregen dat onze 500 miljoen, die we voor tien jaar hadden gedacht, aangevuld zal worden met 500 miljoen vanuit de medeoverheden, maar hoe en in welk tempo dat precies gaat gebeuren? Mocht ik

terugkomen, dan zou ik heel graag nog meer financiële middelen naar voren halen om te zorgen dat we bij wijze van spreken onze hele 500 miljoen in de eerste helft van die tien jaar uitgegeven krijgen, omdat de verkeersveiligheid daar alleen maar mee gediend is. Maar dat is natuurlijk erg afhankelijk van hoe het zich in de toekomst ontwikkelt.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dit klinkt natuurlijk wel mooi, maar ik dacht dat de Minister de ambitie had om naar nul verkeersdoden te gaan. Uit alle berekeningen die de SWOV weleens gemaakt heeft, blijkt dat het gaat om miljarden en niet om 500 miljoen. We souperen nu natuurlijk al een hoop op. Stel dat de Minister de volgende periode terugkomt, maakt ze zich er dan echt hard voor om die 500 miljoen een veel groter bedrag te laten zijn? Want met die 500 miljoen komen we er natuurlijk niet.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik hoop sowieso dat er, los van de politieke kleuren in deze Kamer, door alle politieke partijen flink geïnvesteerd zal worden in infrastructuur, met verkeersveiligheid als hoogste prioriteit daarbij; zeker. Maar we hebben natuurlijk ook voor beheer en onderhoud – daar gaan we het binnenkort ook nog wel met elkaar over hebben – een hoop extra geld nodig, dus er zal sowieso echt flink geld bij moeten voor de infrastructuur in Nederland, en in de eerste plaats voor verkeersveiligheid; zeker.

De heer **Stoffer** (SGP):

Toch nog even die ambitie. Denkt de Minister dat die ambitie wordt waargemaakt met het bedrag dat er nu staat?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee, op die korte termijn is die ambitie van nul niet haalbaar. Het zit natuurlijk ook niet alleen in infrastructurele zaken en ook niet alleen in fysieke zaken zoals een eventuele helmplicht. Het zit natuurlijk ook voor een groot deel in gedrag van mensen. Ik geloof dat het de heer Van Aalst was die straks nog even het lachgas aanhaalde en de campagne die TeamAlert daarvoor aan het maken is of heeft gemaakt. Dat soort gedrag, totaal onverantwoordelijk gedrag van veelal jongeren die denken dat lachgas en het verkeer te combineren zijn, is natuurlijk ook een aspect, net als alcoholgebruik en al die zaken meer. Het zal dus een totaalplaatje moeten zijn, maar ik ben het zeer met u eens dat de infrastructuur en de financiële middelen daarvoor echt belangrijk zijn. Zonder vrijliggende fietspaden enzovoorts is het toch een stuk lastiger om het doel ooit te halen.

De **voorzitter**:

Prima. De Minister vervolgt haar betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan blijf ik nog even bij de heer Stoffer. Hij had ook een vraag gesteld over de snelwegverlichting. Uiteraard is de verlichting daar waar die noodzakelijk is, niet uitgegaan. Dat zullen we ook zeker niet doen. In noodgevallen zetten we gewoon de verlichting wel tijdelijk aan, bijvoorbeeld de hele nacht. Dat hebben we ook gedaan tijdens de storm Chiara afgelopen januari. In algemene zin is het natuurlijk beter voor de veiligheid en de beleving om verlichting op andere plekken ook aan te doen. Rijkswaterstaat zet zich ook maximaal in om de verlichting langs het hoofdwegennet zo snel als praktisch mogelijk is weer aan te zetten, maar de wet kent voor de uitvoering van het natuuronderzoek gewoon strikte voorschriften. Daar kunnen we niet van afwijken, want dan voldoen we weer niet aan de vereiste informatie die nodig is voor besluitvorming. Een belangrijke bottleneck daarbij is dat je in alle vier de seizoenen een soort

moet monitoren. Het afgelopen voorjaar zijn we er al tegen aangelopen dat je vanwege corona een stuk mist. We hebben gezegd dat het dan geen zin heeft om een stuk van het jaar wel te doen en dat we dan beter alles in een keer goed kunnen doen.

De heer Schonis vroeg naar de verplichting voor auto's om overdag de lichten te voeren. Op dit moment mogen bestuurders van auto's overdag verlichting voeren bij slecht zicht. Dat is niet verplicht. Sinds 2011 is het wel verplicht dat nieuwe types auto's worden uitgerust met dagrijverlichting. Een groot deel van ons wagenpark heeft dat dus inmiddels ook. Zeker op een druilerige dag in het najaar – ik snap uw inspiratie heel goed – zie je dat de meeste voertuigen hun lichten aandoen. Ik wil weleens kijken naar uw suggestie en wat daar precies voor nodig zou zijn. Ik stel me voor dat ik daar een volgende keer op terugkom, want u hebt ons daarmee overvallen en ik heb daar niet meteen een pasklaar antwoord op. Ik wil dus weleens kijken wat daarvoor nodig zou zijn.

De voorzitter:

De heer Dijkstra heeft daar nog een vraag over.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

We hebben dit al eens eerder aan de orde gehad. Toen bleek ook dat de dagrijverlichting het heel vaak voor wel doet, maar achter niet. Mensen hebben dan het idee dat ze verlicht zijn, terwijl je ze met gedoofde achterlichten op de snelweg ziet rijden. Dat is ook niet heel handig. Technisch moet een en ander dus wel kunnen als je zoiets gaat doen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar ben ik toevallig een paar weken geleden door een van de chauffeurs nog op aangesproken: Minister, wil je daar nog eens naar kijken? Ik zal dat aspect zeker meenemen.

De heer Van Aalst vroeg ook nog – dat had ik er net beter meteen bij kunnen doen – of ik provinciale bestuurders die lichten uit willen gaan zetten, tot de orde wil roepen. Dit voornemen valt onder de eigenstandige bevoegdheid en verantwoordelijkheid van provincies als wegbeheerder van de desbetreffende wegen. Ik stel me dus voor dat u die discussie voert in de provinciale staten van deze regio's. De provincie Overijssel heeft bijvoorbeeld benadrukt dat ze zorgvuldig heeft bekeken op welke plekken het niet nodig zou zijn voor de verkeersveiligheid. Maar nogmaals, dat ligt bij hen.

Mevrouw Kröger heeft gevraagd naar de stand van zaken rond de uitvoering van de motie over de schoolroutes. Ik heb net al gezegd dat wij met vijftien gemeenten aan de slag zijn, samen met de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland om pilots uit te voeren voor veilig fietsten naar school. Die pilots worden geëvalueerd, zodat ook andere gemeenten effectieve maatregelen uit die pilots kunnen toepassen. Daarnaast heeft het Kennisnetwerk Strategisch Plan Verkeersveiligheid eind vorig jaar een themabijeenkomst schoolomgeving georganiseerd voor provincies en gemeenten. Er is ook een factsheet Verkeersveiligheid van de basisschoolomgeving opgesteld. Op verzoek van uw Kamer ben ik in gesprek gegaan met Veilig Verkeer Nederland en met de aanbieders van routeplanners en navigatiesystemen om afspraken te maken over veilige routes rondom scholen. Dus er wordt aan alle kanten hard aan gewerkt.

Dan het afsluiten van tunnels. Dan ben ik weer bij de heer Schonis. De maximale hoogte voor een vrachtwagen is 4 meter. Alle hoogtedetecties staan standaard iets hoger ingesteld dan die 4 meter, dus er zit al een beetje leeway in. De Velsertunnel en de Coentunnel zijn oudere tunnels. Die zijn wat lager dan de later gebouwde tunnels. Ook hier is de hoogtedetectie zelfs hoger ingesteld dan 4 meter. De fotoborden waar de heer Schonis ook nog naar vroeg, kunnen worden gebruikt om de vrachtwagenchauffeurs duidelijk te wijzen op een te hoge vrachtwagen. De

plaatsing van speciale borden bij de Coentunnel is nu in voorbereiding, kan ik melden.

De heer Stoffer vroeg weer naar de SafeStar-geleiderail. Rijkswaterstaat gaat een verkenning uitvoeren naar concrete trajecten die voor een kosteneffectieve toepassing van de rijbaanscheiding in aanmerking komen, al dan niet met een beperkte wegverbreding; dat is dan soms toch nodig. Die verkenning zal vanwege het benodigde detailonderzoek en maatwerk naar verwachting rond de zomer van 2021 worden afgerond. Ik kan u toezeggen dat Rijkswaterstaat ook de suggestie met betrekking tot deze SafeStar-geleiderail zal meenemen in die verkenning.

Dan de N-wegen. Tegen de heer Van Aalst zeg ik: een greppel is niet altijd een veilige oplossing voor bermten, want ook een greppel kan worden gezien als een obstakel. De richtlijn voor een veilige berminrichting beschrijft eigenlijk twee basisopties. Eén is het afschermen van obstakels, bijvoorbeeld met een geleiderail en de andere is een obstakelvrije zone, die ruimte kan bieden om tot stilstand te komen of die zorgt voor stuurcorrecties.

Dan de bomenkap. Ik heb in februari beloofd dat bomenkap echt de laatste optie is en ik heb beloofd om met provincies in overleg te gaan: hoe staat het ermee? De rijksbijdrage voor de bermmaatregelen voor provinciale N-wegen wordt door de provincies besteed aan andere verkeersveiligheidsmaatregelen dan het kappen van bomen. Ik denk dat we daarin wel degelijk succesvol zijn en dat uiteindelijk iedereen ervan heeft afgezien om van onze middelen aan bomenkap te gaan doen. Ook bij de tweede tranche van de rijksbijdrage en de maatregelen in het kader van de investeringsimpuls zal ik erop letten dat er een zeer zorgvuldige afweging wordt gemaakt als het gaat om de bomen. Dan zal er dus een hele goede onderbouwing nodig zijn. Wij hebben het al gedeeld: het is een ultimatum remedium en kan in een enkel geval noodzakelijk zijn. Dus daar is een goed resultaat uitgekomen, denk ik.

Mevrouw Postma vroeg naar de pilot matrixborden. De pilot start in november. De start van de pilot blijft natuurlijk onder voorbehoud van het verkeersbeeld, zoals de drukte op de weg en het type weggebruiker. We hebben natuurlijk door corona hele rare omstandigheden, die niet echt een goed beeld geven van hoe de doorsneesituatie zou zijn. Op basis van het huidige beeld – we zitten op de weg weer bijna op het niveau van voor corona – kan de pilot volgens planning in november starten. Die zal dan lopen tot en met februari. Daarna hebben we dan nog wat tijd nodig om de resultaten van de pilot te analyseren en te bespreken met de onafhankelijke klankbordgroep. Ik verwacht de resultaten voor de zomer van 2021 aan de Kamer te kunnen sturen.

Waarom is de vervanging pas in 2027 klaar? Van belang is dat voor het tonen van de reguliere maximumsnelheid zowel het matrixbord als het wegwijkstation geschikt moet zijn. Vervanging van die wegwijkstations wordt in 2027 afgerond. Versnelling daarvan is niet mogelijk vanwege de beschikbare capaciteit bij RWS en bij de marktpartijen. Het heeft ook te maken met verkeershinder voor de weggebruiker en met de doorlooptijd voor het aanleggen van de benodigde glasvezelkabels. Mooier kan ik het niet maken.

De heer Laçin vroeg naar de stand van zaken rondom de Alliantie Samen Sterk.

De voorzitter:

Mevrouw Postma heeft een vraag. Zij heeft er nog één.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Het vervangen van de wegwijkssystemen en de matrixborden zal niet allemaal in één keer gebeuren. Ik verwacht niet dat iedereen in januari 2027 aan de slag gaat. Mogen wij een overzicht ontvangen van wanneer welk deel aan de beurt is?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ga kijken in hoeverre dat inzichtelijk te maken is. Het lijkt mij heel erg ingewikkeld om dat zo precies te kunnen plannen, maar ik denk dat er wel een globaal inzicht gegeven kan worden. Het zal zeker niet zo zijn dat alles pas in 2027 gedaan wordt. Het is juist bedoeld om aan te geven dat het dan klaar moet zijn. Ik zal navragen of we een beetje grove inschatting kunnen maken van wat er per jaar ongeveer gerealiseerd kan worden.

Mevrouw Postma (CDA):

Het hoeft niet per hectometerpaaltje, inderdaad, maar ik kan me voorstellen dat je dit juist met snelwegen ver van tevoren plant en dat je dus best een overzicht kan geven van welke weg wanneer aan de beurt is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nogmaals, ik durf niet toe te zeggen om dat op wegniveau te doen, maar ik ga het wel globaal over de jaren heen proberen in te schatten om u dat zo gedetailleerd mogelijk aan te leveren.

Dan ben ik nu toch bij de Alliantie Samen Sterk. Daar wil ik nu echt wel gaan doorpakken, want de sector is zelf erg enthousiast en ik merk dat ze dat hebben weten te verbreden, ook in samenspraak met het CBR en de BOVAG. Alle stakeholders willen nu echt wel voortgang boeken. Ze hebben natuurlijk niet voor niks die Alliantie Samen Sterk gevormd. Onder leiding van een externe voorzitter, van wie ik zeer binnenkort hoop de naam bekend te kunnen maken – ik denk dat ook de heer Laçin er blij van zal worden – zal een commissie onderzoek gaan doen gericht op wat een goede vorm van certificering kan zijn om die rijsholenbranche echt een kwaliteitsimpuls te geven. De heer Van Dijk noemde al mevrouw Kuiken, die zich hier in het verleden ook voor heeft ingespannen. De resultaten van dat onderzoek verwacht ik op z'n vroegst pas komend voorjaar. Er zullen de nodige gesprekken gevoerd moeten worden et cetera. Onlangs heb ik een tweede gesprek met de alliantie gehad. Het was een zeer plezierig gesprek: ze zijn echt goed bezig om een breed draagvlak in de sector te krijgen voor die kwaliteitsslag. Ze willen graag een brede koepel vormen waarin onder meer ook een garantiefonds een plek krijgt. Ze kijken dus echt breder. Ik hoop u zeer binnenkort te informeren over wie die kar gaat trekken. Ik denk echt dat dat tot nieuw elan zal leiden.

De heer Dijkstra vroeg aandacht voor de chauffeur. Zie ik coulance als oplossing voor de problemen van deze chauffeur? Om te beginnen past mij natuurlijk terughoudendheid, omdat besluiten over dit soort aanvragen gewoon toekomen aan de deskundigen van het CBR. Als Minister kan ik niet over individuele afwegingen oordelen. Het CBR heeft mij het volgende gemeld: in een landelijk overleg met alle deskundigen praktische rijgeschiktheid is vastgesteld dat personen met een amputatie of het ontbreken van de arm in of boven het ellebooggewricht ongeschikt zijn voor het besturen van een vrachtauto.

Die ongeschiktheid komt met name door het niet kunnen ingrijpen tijdens noodsituaties. In dergelijke gevallen is het onmogelijk om een zwaar voertuig voldoende onder controle te houden. Deze richtlijn is mede gebaseerd op proeven op een testbaan. Dit risico wordt vergroot door het gewicht, de omvang en de lading van het voertuig waarin gereden wordt. Bovendien zijn de gevolgen van een ongeval bij een vrachtwagen groter dan bij een personenauto. Aangezien de controle over het stuur van een voertuig in alle gevallen nog bij de bestuurder zelf ligt, doet een aanpassing aan het voertuig hier niets aan af. Ik heb onlangs nog een virtueel werkbezoek gebracht aan het CBR en toen hebben we het ook over deze zaak gehad. Ik heb het CBR wel gevraagd om waar mogelijk maatwerk te betrachten en om ook zorgvuldig te communiceren. Maar dit valt dus echt binnen de bevoegdheid van het CBR.

De heer Van Aalst vroeg hoe het staat met de lachgascampagne en de Opiumwet. Ik heb er net al iets over gezegd. TeamAlert heeft die campagne ontwikkeld. Er ligt nu een goed doordacht concept waarbij de bestuurder die lachgas gebruikt, toch niet zo stoer blijkt. Vrienden worden ingezet om te voorkomen dat die bestuurder lachgas gebruikt. Het is heel goed getest, juist bij de doelgroep. TeamAlert is daarvoor in gesprek gegaan met jongeren die lachgas gebruikten en ook echt zeiden dat ze vonden dat het best kon. Ze hebben zich dus echt goed op die doelgroep gericht. De planning is dat de campagne half november van start gaat. Daarnaast weet ik ook dat mijn ambtsgenoot van VWS bezig is om lachgas in de eerste helft van 2021 aan de Opiumwet toe te voegen, maar voor meer exacte informatie moet ik verwijzen naar VWS.

De heer Dijkstra heeft nog gevraagd of automobilisten met een vlekkeloze reputatie straks zonder theorie-examen op de motor mogen stappen. Dat kan eventueel alleen worden toegestaan binnen de landsgrenzen en vergt een wijziging van de nationale rijbewijsregeling. Daarmee is ook weer ongeveer een jaar gemoeid. Regelgeving kost bij ons nu eenmaal snel wat tijd! Wijzigingen in de toegang tot het motorrijbewijs kunnen eigenlijk het beste Europees geharmoniseerd worden via de herziening van de Europese rijbewijsrichtlijn. Daar wil ik me ook graag voor inspannen en de verwachting is ook dat dat binnenkort gaat gebeuren. De evaluatie daar is klaar en de interne besprekingen en voorbereidingen lopen al. Er wordt een voorstel voor herziening door de Europese Commissie verwacht in 2021 en als er in het komende jaar een herziening bij de Europese Commissie ligt, dan heeft het niet zo veel zin om voor iets wat alleen binnen Nederland geldt, een proces op te starten dat een jaar gaat duren. De heer Stoffer heeft gevraagd of ik bereid ben om de aankoop van ADAS-systemen te stimuleren. Veel ADAS-systemen zijn of worden per 2022 verplicht en het is onze doelstelling om ervoor te zorgen dat mensen zo veel mogelijk veilige ADAS-systemen gebruiken. We werken daartoe ook samen met de ADAS-alliantie. Volgend voorjaar gaat er een campagne lopen voor die ADAS-systemen, die ondersteunende systemen. Die campagne richt zich ook op de verkoopkanalen en de aanschaf van systemen. Een financiële stimulans vind ik niet noodzakelijk, maar ik vind wel dat het meer gepromoot moet worden. Uit onderzoek hebben we namelijk vernomen dat mensen maar 15% van de systemen die ze in hun auto hebben, daadwerkelijk gebruiken. Het eerste wat nogal wat mensen doen, is die systemen uitzetten in plaats van ze gebruiken. Daar moeten we dus ook nog wel wat mee.

Volgens mij waren dat de vragen, voorzitter. O nee,...

De **voorzitter**:

Ik zie inderdaad ook nog een stapeltje huiswerk liggen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Inderdaad, ik ben er nog niet.

De heer Van Dijk vroeg of ik bij de chauffeurs bereid ben te kijken naar staking van arbeid. Een bevel tot staken van arbeid kan worden opgelegd als een chauffeur op dat moment arbeid verricht, terwijl hij of zij niet voldoende heeft gerust. Wanneer een chauffeur de wekelijkse normale rust in de cabine doorbrengt, is dat wel een overtreding van de regel dat die rust buiten het voertuig moet worden genoten, maar hij of zij verricht op dat moment geen arbeid. Een bevel tot staken van arbeid – het is een juridische tekst – kun je op dat moment niet opleggen, want als hij aan het rusten is, verricht hij geen arbeid. Maar ik ben graag bereid om dit nog eens met SZW te bekijken, want ik begrijp best dat u hier iets mee wilt, alleen verzoek ik u wel mij dan toe te staan om hier schriftelijk op te reageren. We moeten het namelijk echt even bekijken, want in de letterlijke zin kan het dus niet, maar u bent op zoek naar iets wat wel kan. Ik wil daar wel eens even met SZW over spreken.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Waar ik naar op zoek ben – en overigens veel chauffeurs met mij, verenigd bij de FNV – is een zwaarder instrument om in te grijpen. Want alleen een boete betalen en vervolgens wegrijden, is gevaarlijk voor de chauffeur, maar ook voor andere weggebruikers. Wat je wilt, is dat die auto stil wordt gezet en blijvend stil wordt gezet. Dat heet dan «staken van arbeid», maar gevraagd wordt dus eigenlijk gewoon om zwaarder in te grijpen bij dit soort vergrijpen. Ik ben blij dat de Minister in ieder geval die zoektocht wil doen met SZW. Dat is ook een wens vanuit de chauffeurs zelf, ondanks dat het heel heftig klinkt. De chauffeurs geloven hierin.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan gaan we daarmee aan de slag. Ik ga eens kijken. Ik kan het niet overzien, maar we gaan het gewoon in kaart brengen.

U had ook nog gevraagd hoeveel controles op overnachten in de cabine er tot vandaag zijn uitgevoerd. Sinds we dat hebben ingevoerd, zijn er 988 controles uitgevoerd en het Bureau Bestuurlijke Boete van de ILT heeft 227 boeterapporten afgehandeld.

Waarom kijkt de ILT niet zoals België 28 dagen terug in de tachograaf? Dat was nog een vraag. De ILT doet dat ook. Bij de handhaving van de rij- en rusttijden kijken ze ook 28 dagen terug. Voor de wekelijkse rust en de tweewekelijkse rijtijd gebeurt dit bij zowel de weg- als de bedrijfsinspecties. Voor de dagelijkse rust wordt bij wegcontroles 28 dagen teruggekeken tot de vorige genoten rust. Dat wordt dus ook gedaan door de ILT.

Dat was het, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik hoop dat ze bij het terugkijken naar het vorige rustmoment geen 28 dagen hoeven terug te kijken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik hoop van niet.

De **voorzitter**:

Nee, ik hoop het ook niet voor de betreffende chauffeur. Meneer Stoffer heeft nog een vraag, zie ik.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik zat nog even te zoeken, want ik kon het zo gauw niet vinden tussen mijn stukken. Ik stelde een vraag over ADAS, het fiscaal stimuleren, of laat ik zeggen: het fiscaal niet ontmoedigen van veiligheidssystemen in de auto. Daar vind ik natuurlijk ook iets van, maar ik refereerde eigenlijk aan het rapport Kansrijk mobiliteitsbeleid van het CPB en het PBL, natuurlijk niet de minste bureaus en volgens mij ook altijd de adviseurs van het kabinet. Die geven aan dat je bij het differentiëren van de autobelastingen naast de CO₂-uitstoot ook zou kunnen kijken naar veiligheid. Maar eigenlijk is mijn vraag aan de Minister of ik dan bij haar moet zijn of dat ik bij haar collega Vijlbrief moet zijn, die natuurlijk over de autobelastingen gaat.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat is precies de reden waarom dit antwoord niet direct aanhaakte bij uw vraag. Als u het zo bedoelt en uw vraag echt gaat over de fiscale stimulering daarvan, dan moet u inderdaad bij collega Vijlbrief zijn. Die kan hierin in het kader van alle autobelastingen een afweging maken.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik dank de Minister voor dit antwoord. Ik doe ook de autobelastingen, dus dan ga ik het daar aankaarten.

De voorzitter:

Prima. Ik kijk nog even naar de andere aanwezigen of iemand nog een vraag heeft naar aanleiding van het laatste blokje van de Minister. Dat is niet het geval. Ik kijk even naar de klok. We hebben nog ongeveer een uur te gaan. Ik denk dat we gelijk door kunnen gaan naar de tweede termijn van de Kamer. Ik zie iedereen knikken, dan gaan we dat doen. Dan geef ik als eerste het woord aan de heer Dijkstra. Het is een notaoverleg. Dat betekent dat iedereen moties mag indienen. Daar heeft u twee minuten de tijd voor. Als het echt moet, dan kan ik nog één interruptie toestaan per persoon. Een motie indienen kan dus. Dan moet u die voorlezen en ik moet officieel vragen of de indiening ervan voldoende ondersteund wordt zodat die onderdeel kan uitmaken van de beraadslagingen. De Minister mag moties ontraden, maar niet overnemen, want we zitten niet in de plenaire zaal. Dat is de enige extra spelregel die er is. Dat is dus de enige uitzondering.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter. Er zitten nog smaken tussen. Ze kan ook oordeel Kamer geven bijvoorbeeld. Dat leek mij een goede om te noemen.

De voorzitter:

Dat kan natuurlijk altijd, maar het enige wat ze hier dus niet mag, is een motie overnemen. Dat is het enige voorbehoud dat ik nog moet maken. Ik kijk even rond. Mevrouw Kröger, het is één interruptie. Twee minuten spreektijd, één interruptie. U liep net even weg, maar dan weet u dat. Meneer Dijkstra, ik mag u als eerste het woord geven.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dit blijft een boeiend onderwerp. Het is ook enorm breed, want dit raakt alles wat op de weg zit of zich vervoert. We willen allemaal veilig thuiskomen. Als VVD'er ben ik heel blij dat we de investeringsimpuls van in totaal 400 miljoen, als ik de brief goed lees, een jaar naar voren trekken en kunnen gebruiken om lokale en regionale infra te verbeteren. Dat is echt mooi.

We hebben een uitspraak gedaan over de bso-bus. Ik hoop dat het lukt om deze maand het juridische verhaal plus alles wat daarachter zit met het convenant, gereed te krijgen.

Een ergernis die ik niet heb gedeeld – maar het is fijn dat u het aanpakt – staat in uw verzamelbrief. Ik heb het over de gehandicaptenvoertuigen, waarbij mensen misbruik maken en een kaartje achter de ruit leggen, terwijl ze helemaal niet gehandicapt zijn. Dat is natuurlijk schandalig. Als dat oneigenlijke gebruik vermeden kan worden, zou dat heel fijn zijn.

Goed dat u bent ingegaan op de vragen van de SP – ik had die vragen zelf ook – over de Alliantie Samen Sterk. Wij aarzelen zeker niet om op een gegeven moment een keurmerk dwingend op te leggen. We zien uit naar de vervolgstappen. Ik hoop dat het in een paar maanden tot concrete resultaten kan leiden.

Ik ben ook heel blij met de herziening van de rijbewijsrichtlijn, die op Europees niveau gaat volgen. Dat schept kansen voor mensen om mobiel te zijn, op de manier die ze zelf willen.

Ik wil de Minister toch nog graag iets vragen – anders kom ik daar de volgende keer echt op terug – over het aantal staandhoudingen. Ik wil u, als we vanuit de justitiekant gaan kijken en als u samen met de heer Grapperhaus gaat kijken naar de opgevoerde snorfietsen, vragen om een aanpak die uiteindelijk gaat werken. Want als het daar zit, moeten we het daar ook doen.

Ten slotte de helmplicht. Daar hebben we voldoende over gezegd. Ik verwijs nog even op de deelconcepten, waarbij een helm lastiger is. Je gaat niet zomaar een helm van iemand opzetten, zeker niet in coronatijd.

Ik wijs ook op de verduurzaming. Juist snorfietsen zijn allemaal elektrisch aan het worden, veel sneller dan brommers. Wat dat betreft zou het een gemiste kans zijn als we dat in één keer omgooien.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Dijkstra. Dat was keurig netjes binnen de tijd. Er is niemand met een vraag voor u, dus dan geef ik het woord aan mevrouw Postma.

Mevrouw Postma (CDA):

Dank, voorzitter. Ik wil de Minister danken voor de toezegging over de matrixborden, om te komen met een vervangingschema tot 2027. Mijn vraag is of dat voor de begroting lenW naar de Kamer kan komen.

De voorzitter:

Die vraag staat genoteerd, maar u kunt gewoon doorgaan.

Mevrouw Postma (CDA):

Ik ga gewoon door. Ik ben echter niet onder de indruk van de zes plaatjes die net getoond werden voor de helmplicht. Er bestaan zo veel verschillende typen voertuigen dat als we alle andere snorfietsers, bromfietsers en stepjes of wat dan ook hier neer zouden leggen, de hele zaal met de afbeeldingen daarvan kunnen behangen. Dus van die zes denk ik: ja, ik vind het een beetje zonde om daar nou een uitzondering voor te maken en de regeling weer complex te maken. Ik proef daarin eigenlijk de wil om het niet te willen. Laten we even teruggaan naar de reden waarom de uitzondering voor die helmplicht op snorfietsen is ingevoerd. Dan gaan we terug naar 1976. Met name de Zeeuwse dames konden hun kap dan niet dragen. Dat voertuig, die Spartamet, kon niet harder dan 20 km/u en woog niet meer dan 50 kilogram. Dat betekent dat de impact van een ongeval veel minder groot was en veel minder letsel gaf dan nu. We moeten realistisch zijn: we hebben nu een heel ander type voertuig op de weg, met veel meer zwaarder letsel.

Ik zei het net al een beetje: ik zie overal een rookgordijn opkomen qua regelgeving. Overal wordt er elke keer gekeken naar wat er niet kan en worden er beren op de weg gezien, in plaats van dat er gekeken wordt naar wat er wel kan. Ik heb daarom een motie, die ik graag wil indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de aangenomen motie-Von Martels c.s. (29 398, nr. 652) van januari 2019 de regering verzoekt om de Kamer spoedig een wetsvoorstel voor te leggen waarbij het dragen van een helm verplicht wordt voor snorfietsers;

constaterende dat de aangenomen motie-Postma c.s. (35 300-XII, nr. 97) in mei 2020 de regering verzoekt zich tot het uiterste in te spannen om het ontwerpbesluit helmplicht snorfiets uiterlijk in de laatste week voor het einde van het zomerreces naar de Kamer te sturen;

constaterende dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat in juni 2020 in een Kamerbrief (29 398, nr. 839) heeft aangegeven in lijn met de motie van het lid Postma c.s. zich tot het uiterste te zullen inspannen om

het ontwerpbesluit helmplicht snorfiets uiterlijk in de laatste week voor het einde van het zomerreces naar de Kamer te sturen voor de gebruikelijke voorhangprocedure;

overwegende dat in de Kamer ook op andere momenten is aangedrongen op een spoedige toezending, zoals bij het rappel van de commissie Infrastructuur en Waterstaat op 9 september 2020 voor een spoedige toezending ontwerpbesluit helmplicht snorfietsers;

overwegende dat het ontwerpbesluit nog steeds niet naar de Kamer is gestuurd en de Minister niet voornemens meer lijkt dit op de korte termijn te gaan doen;

verzoekt de regering het ontwerpbesluit helmplicht snorfiets binnen twee weken naar de Kamer te sturen en hierbij dus niet te wachten op een bredere afweging of nader onderzoek voor de invoering van een helmplicht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Postma, Kröger, Laçin, Schonis en Van Brenk.
Zij krijgt nr. 860 (29 398).

Mevrouw Postma (CDA):

Volgens mij was dit de langste motie die ik ooit heb voorgelezen. Maar het is ook het langste proces tot nu toe.

De voorzitter:

Dank u wel voor het voorlezen van de motie, mevrouw Postma. U bent enigszins over uw spreektijd van twee minuten heen gegaan, dus ik ga gauw door naar meneer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Dan zal ik erbinnen blijven, denk ik. Ik dank de Minister voor de beantwoording en begrijp uiteraard dat je geen ijzer met handen kunt breken. Volgens mij is de intentie goed. Ik heb desondanks één aanmoedigingsmotie, en die gaat over snelwegverlichting.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het inschakelen van de snelwegverlichting in de nachtelijke uren langs een groot deel van het snelwegennet op zich laat wachten, omdat veldonderzoek naar de gevolgen voor beschermde soorten is uitgesteld;

overwegende dat het soortenbeschermingsregime ruimte biedt voor ontheffingen in het belang van onder meer de openbare veiligheid;

overwegende dat Royal HaskoningDHV in 2019 heeft geconcludeerd dat het weer aanzetten van snelwegverlichting in de nachtelijke uren nauwelijks zal leiden tot aanvullende verstoring van beschermde soorten

en dat geen sprake zal zijn van het overtreden van verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming;

verzoekt de regering alles in het werk te stellen om in het belang van de verkeersveiligheid zo snel mogelijk de snelwegverlichting 's nachts in te schakelen, zo mogelijk al komend winterseizoen bij ongunstige weersomstandigheden in combinatie met monitoring,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Stoffer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 861 (29 398).

De heer Laçin heeft er ook nog gevoelens bij.

De heer Laçin (SP):

Ik begrijp de motie, maar ik wil die wel iets beter begrijpen. Wil de heer Stoffer, wil de SGP dat op alle snelwegen te allen tijde ook in de nacht de verlichting aangaat? Is dat het verzoek?

De heer Stoffer (SGP):

Nee, want er staat zelfs niet op alle snelwegen verlichting. Wij willen die aan hebben op die plekken waar dat nodig is voor de verkeersveiligheid.

De heer Laçin (SP):

Op basis waarvan moet dan blijken dat dat nodig is?

De heer Stoffer (SGP):

Er zijn nu al onderzoeken waaruit blijkt dat het goed is om dat op bepaalde plaatsen te doen. Maar zoals de Minister al aangaf, heeft er door de regelgeving onvoldoende monitoring kunnen plaatsvinden waardoor de verlichting nu op bepaalde plekken niet wordt aangezet, terwijl dat wel goed zou zijn voor de verkeersveiligheid. Dat is wat wij beogen. Laat daar niet jaren overheen gaan. Waar dat echt niet anders kan... Regels overtreden moet je niet doen; we zullen ons daaraan moeten houden. Maar we moeten wel alles in het werk stellen om dat voor elkaar te krijgen.

De voorzitter:

Dank u wel voor het antwoord. Mevrouw Kröger heeft nog een vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb een vraag over de helmplicht, maar ik weet niet of de heer Stoffer daar nog iets over ging zeggen. Nee? O! En ik heb een praktische opmerking. Ik begrijp dat het debat niet meer te volgen is via Debat Direct of online. Er staat: het debat is afgelopen. Dat is een praktische vraag over de techniek.

De voorzitter:

Dan kijk ik even naar de technische ondersteuning of we dat nog gefikst kunnen krijgen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dan mijn vraag over de helmplicht aan de heer Stoffer. Hij zei in een soort tussenzin: de intentie is goed. Ik ga ook altijd uit van goede intenties, maar denkt de heer Stoffer nou werkelijk dat toen wij die motie indienden in – wat was het? – januari 2019, wij niet sneller tot een helmplicht hadden kunnen komen dan nu het geval is?

De heer **Stoffer** (SGP):
Ik denk zeker dat dat wellicht gekund had.

De **voorzitter**:
Een kort, helder antwoord. Mevrouw Kröger, u bent gelijk aan de beurt.

De heer **Stoffer** (SGP):
Voorzitter, ik had nog een hele korte afronding. Ik ga de zaal verlaten; ik heb verplichtingen elders. Dus ik wens u verder een goede vergadering.

De **voorzitter**:
Dank voor uw aanwezigheid. Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Voorzitter. Mijn vervolgvraag aan de heer Stoffer was natuurlijk geweest: als het sneller had gekund, waarom is dat dan niet gebeurd; heeft dat dan niet iets met intentie te maken? Dat denk ik wel. Ik vind het echt heel zorgelijk dat deze Minister, die zo prat gaat op verkeersveiligheid als speerpunt van het beleid, nu geen vaart maakt met de helmplicht. Ik ben daarom erg blij dat ik de motie van het CDA mede heb ondertekend. Wij hebben ook zelf een motie, en die gaat over de 30 km/u.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de schoolomgeving voor kinderen een veilige verkeersomgeving moet zijn;

overwegende dat de SWOV ook 50 km/u-verkeer als een risico identificeert voor vervoer van kinderen naar school en/of de kinderopvang;

verzoekt de regering om 30 km/u in de bebouwde kom als uitgangspunt te nemen, waarbij lokaal beredeneerd afgeweken kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 862 (29 398).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Tot slot de bso-bus. Ik vind het echt heel lastig dat het proces bij een onderwerp dat zo ongelofelijk gevoelig ligt en waarbij zo veel emotie speelt, nu toch weer slordig is geworden. We hadden afgesproken dat er twee bindende adviezen zouden komen, maar uiteindelijk heeft de SWOV aangegeven dat dat niet kan. Op mijn vraag wanneer de Minister dat wist, was haar antwoord: pas op 1 oktober. Vervolgens krijgen wij een brief waarin zowel het proces wordt aangepast – SWOV krijgt een andere rol – als een voorlopig besluit over de bso-bus wordt genomen. Dan gaan die dingen weer door elkaar lopen. Ik vind dat niet zorgvuldig. Ik vind het echt heel jammer. Ik wil de Minister dus nogmaals vragen of zij nooit een indicatie heeft gehad van de SWOV dat zij niet gelukkig waren met die rol

waarin zij een bindend advies zouden moeten geven. Was dit niet toch eerder te voorzien geweest? En kunnen we deze zaken niet uit elkaar halen?

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Inmiddels heb ik van de techniek begrepen dat wij online prima te volgen zijn. Dus dat is gelukkig voortgegaan. Dan is het woord aan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Ik zal niet heel veel woorden meer wijden aan de helmplicht voor snorfietsers. Ik heb de motie van mevrouw Postma ook medegetekend, omdat ik vind dat dat wetsvoorstel er na 21 maanden gewoon moet komen en dat zorgvuldigheid in deze fase meer gebruikt wordt om uit te stellen dan dat het daarbij inderdaad om zorgvuldigheid gaat. Die tijd is er geweest.

Ik ben blij om te horen dat met de Alliantie Samen Sterk wordt doorgepaktd en er op korte termijn wellicht nieuws is. Ik ben heel erg benieuwd naar de naam, waar ik waarschijnlijk heel gelukkig van ga worden. Dus we wachten even af.

Over de bso-bus is ook al heel veel gezegd. We hadden het voorbeeld van de voorwielaandrijving. De Minister zegt: nee, het is toch achterwielaandrijving, terwijl de SWOV zelf opschrijft dat het voorwielaandrijving is. Ik vind dat dat soort onduidelijkheden er niet moeten zijn. Ik vraag de Minister dus nogmaals – dat heeft ze volgens mij al toegezegd – om schriftelijk terug te komen op waar nou wordt afgeweken van het SWOV-advies door de RDW, hoe die beoordeling is meegenomen door de RDW en hoe het zit met de rol van toezichthouder.

Voorzitter. Mijn laatste punt zijn de licht elektrische voertuigen, bijvoorbeeld de e-steps. 2022 is wat mij betreft echt niet te doen. Ik hoor de Minister praten over zelfcertificering voor de lichte categorie. Ik hoop dus dat ze mijn motie ook in dat kader zal beoordelen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de toelating van verschillende LEV's zoals e-steps nog steeds niet is geregeld;

overwegende dat dit in veel Europese landen wel is gebeurd;

overwegende dat de Minister in haar brief verwijst naar een in ontwikkeling zijnde EU-norm voor PLEV's en een onderzoek van de RDW naar het Duitse model;

overwegende dat deze normen en onderzoeken lang op zich kunnen laten wachten;

verzoekt de regering na publicatie van het definitieve toelatingskader alles op alles te zetten om de toelating van LEV's zo snel mogelijk toe te staan, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 863 (29 398).

Meneer Laçin, dat was uw bijdrage?

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter. Dat was het.

De **voorzitter**:

Fantastisch. Hartstikke bedankt. Ik kijk nog even of iemand een opmerking wil maken. Nee, dat is niet het geval. Dan geef ik het woord aan de heer Van Dijk.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Dank, voorzitter. Ik dank de Minister voor haar beantwoording in eerste termijn. In het kader van de bso-bus heb ik gesproken over de zorgvuldigheid van het proces. Daarvan heeft de Minister inderdaad aangegeven dat het nu ook wordt ingericht in lijn met de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid – dat is heel belangrijk – en dat er nu ook rust komt in dit dossier.

Ikzelf had een motie voorbereid over het slapen in de cabine en de handhaving, maar de Minister zegt zelf dat ze bereid is om met SZW te gaan bekijken of de staking van arbeid linksom of rechtsom, of in ieder geval een zwaardere boete, uitvoerbaar is. Ik zou van de Minister graag willen weten op welke termijn ze de Kamer daarover informeert en of ze daar ook de vakbeweging bij wil uitnodigen, of dat zij in ieder geval ook apart met de vakbeweging wil spreken. Er lopen nu namelijk allerlei rechtszaken, aangespannen door de vakbeweging, tegen organisaties die allerlei overtredingen begaan. Het is dus misschien goed om ook van hen te horen waar zij zich zorgen over maken. De motie daarover dien ik dus niet in, maar ik wacht op de Minister en vooral op een toezegging over de termijn.

Wat de rijsscholen betreft sluit ik mij aan bij de heer Laçin. Ik ben blij dat daar nu vaart in komt en dat daar ook een goeie naam komt. Wellicht is het de heer Laçin zelf wel, opperde ik net, maar ik weet het niet.

De **voorzitter**:

De heer Laçin wordt nu bijna uitgedaagd. Nou, vooruit.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, ik word nu uitgedaagd. Nee, ik zal het niet zijn, denk ik. Ik wil via de heer Van Dijk iets vragen wat ik net ben vergeten; sorry, voorzitter, mijn excuses. De Minister gaf net aan dat ze met SZW gaat praten over de situatie van de chauffeurs en de rij- en rusttijden. Ik zou graag willen dat de Minister ook meeneemt welke mogelijke gevolgen er voor de chauffeurs kunnen zijn en dat dit ook onderdeel uitmaakt van de brief die wij dan wellicht krijgen.

De **voorzitter**:

Prima, die vraag staat genoteerd. Dat was de bijdrage van de heer Van Dijk. Dan kijk ik naar de heer Van Aalst.

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

Dank u wel, voorzitter. Ik kom toch nog heel even terug op de bso-bus. Ik zou de Minister in die zin toch nog een handreiking willen doen. Als ik de adviezen lees... Nou, adviezen... Dat is de vraag. De brieven van de RDW die de Minister ons toegestuurd heeft, laten toch wel wat te wensen over, want daar staat in eerste instantie, op 14 februari, geen oordeel in. In de brief van 6 oktober naar aanleiding van de SWOV staat: we komen even terug op ons advies dat we op 14 februari hebben gegeven. Maar daar

staat eigenlijk geen advies in. Er wordt geen oordeel geveld in de zin van: gaan we nu wel of niet akkoord? Het enige wat naar voren komt, is dat er inderdaad twijfels zijn over de overbelasting of overbelading. Eigenlijk zijn dat geen twijfels; het voldoet niet aan de eisen wat het aantal personen betreft, maar «dat regelen we in een convenant». Verder wordt er aangegeven dat er nog allerlei onderzoeken lopen voor de gebruikte onderdelen et cetera. Dat allemaal bij elkaar opgeteld, wil ik de Minister toch vragen of wij de keuringsrapporten et cetera kunnen inzien, desnoods vertrouwelijk. Ik wil weten of dit goed is gegaan. Met het oog op waar het de vorige keer allemaal mis is gegaan, zoals we hebben gezien, zou ik dat graag allemaal in willen zien.
Voorzitter. Voor de zekerheid brengt dit mij bij mijn motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat:

- er serieuze risico's voor de verkeersveiligheid uit de risicobeoordeling van de SWOV naar de bso-bus zijn gekomen;
- het advies van de SWOV leidend zou zijn in de besluitvorming;

van mening dat het aanwijzen van de bso-bus als bijzondere bromfiets daarmee onverantwoord is geworden;

verzoekt de regering de bso-bus niet aan te wijzen als bijzondere bromfiets,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 864 (29 398).

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik laat het daarbij.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Aalst. Dan vraag ik aan de heer Dijkstra of hij het voorzitterschap tijdelijk over wil nemen.

Voorzitter: Remco Dijkstra

De voorzitter:

Gaat uw gang.

De heer Schonis (D66):

Dank u wel. Dank aan de Minister voor de beantwoording van de vragen. Ik heb nog wel een aanvullende vraag naar aanleiding van de te hoge belading van vrachtwagens bij de Coentunnel. Het fotobord om te waarschuwen is in voorbereiding, maar dat is al heel lang in voorbereiding. De vraag is natuurlijk wanneer het echt wordt geplaatst. Dat is de concrete vraag op dat punt.

Ik heb de Minister gehoord over het ook overdag voeren van autoverlichting. Ze zegt dat ze er welwillend tegenover staat, maar dat ze wel

eerst even wil kijken wat dat doet, omdat ik haar een beetje overval. Dat is natuurlijk niet mijn bedoeling. Trouwens, als je iemand overvalt, kom je met zo'n helm binnen, maar dat ter zijde. Ik heb hierover toch een motie voorbereid om dit nog wat scherper te maken. Dat is dus de achterliggende gedachte van mijn motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het kabinet in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid de ambitie heeft uitgesproken om in 2050 het aantal verkeersslachtoffers in Nederland terug te brengen tot nul;

constaterende dat het invoeren van een verplichting om auto's ook overdag met verlichting te laten rijden, een eenvoudige manier is om de zichtbaarheid van personenauto's op de weg en daarmee de verkeersveiligheid te vergroten;

verzoekt de regering om na daartoe onderzoek te hebben gedaan, de Tweede Kamer zo spoedig mogelijk een wetsvoorstel voor te leggen waarin de verplichting tot het continu voeren van autoverlichting is uitgewerkt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Schonis. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 865 (29 398).

De heer **Schonis** (D66):

Dank u wel. Dat was het.

De voorzitter:

Ik wil u nog wel een vraag stellen. U weet toch dat dit ook extra verbruik oplevert? 1% of 2%; dat is niet veel, maar toch.

De heer **Schonis** (D66):

U doelt waarschijnlijk op brandstofauto's. Maar het is natuurlijk de bedoeling dat we binnen nu en tien jaar naar 100% verkoop van elektrische auto's gaan. Dat telt op dat moment dus niet meer.

De voorzitter:

O, maar dan is hij dus wel sneller leeg.

De heer **Schonis** (D66):

Die batterijen zijn tegenwoordig zo prima dat dat niet meer uitmaakt. Volgens mij mag ik daarmee het voorzitterschap terugkrijgen van de heer Dijkstra.

Voorzitter: Schonis

De voorzitter:

Ik dank de leden voor hun bijdragen. Ik kijk even naar de Minister om te zien of zij behoefte heeft aan een korte schorsing.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik moet de moties wel hebben. Het lijkt me wel handig om ze eerst te lezen.

De voorzitter:

Dat is inderdaad wel praktisch. Zullen we schorsen voor tien minuten tot 17.35 uur?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja.

De voorzitter:

Prima. Dan schorsen we tot 17.35 uur.

De vergadering wordt van 17.24 uur tot 17.35 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan verder met de vergadering van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Ik geef de Minister het woord om de laatste vragen te beantwoorden en een appreciatie van de moties te geven.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik zal eerst even de vragen doen en daarna de moties.

De heer Dijkstra heeft nog gevraagd naar het aantal staandehoudingen voor opgevoerde snorfietsen. Die vraag kan ik op dit moment niet beantwoorden, maar we hebben wel af kunnen spreken dat de Minister van JenV daarop terugkomt in zijn debat met uw Kamer op 12 november. Mevrouw Postma heeft nog gevraagd of ik voor de begrotingsbehandeling info kan leveren over de matrixborden. Nogmaals, ik zal zorgen dat u die op hoofdlijnen voor de begrotingsbehandeling hebt.

Dan heeft de heer Van Dijk – hij is nu weg – nog gevraagd, en de heer Laçin sloot zich daarbij aan, of ik nog in gesprek wil gaan met SZW. De heer Laçin vroeg of ik daar dan ook de positie van de chauffeurs bij wil betrekken. Ik zal dat laten inplannen en ik zal daar ook de FNV bij vragen, om ook daar contact mee te hebben. Ik zal dat afstemmen met de collega van SZW.

Dan nog de vraag van de heer Van Aalst om inzicht te krijgen in de rapporten. Daar is natuurlijk bedrijfsvertrouwelijke informatie mee gemoeid, dus als u dat wilt, zal dat met de fabrikant moeten worden afgestemd.

De heer Van Aalst (PVV):

Het lastige van dit verhaal is dat de SWOV naar de specificatie en het document verwijst met zo'n mooi sterretje. Dat maakt het voor ons als Kamerleden wel lastig om te kijken hoe het nou zit met die specificaties. Vandaar dat ik vraag of wij het document, dat de SWOV dus wel in bezit heeft, desnoods vertrouwelijk kunnen inzien, zodat we ook kunnen beoordelen hoe het nou zit met die specificaties. Het gaat ons niet om een individueel voertuig. Het gaat ons erom dat we geen precedentwerking krijgen in de toekomst en dan exact de verkeerde dingen doen waarvan we nu zouden kunnen leren.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is wel een belangrijke toevoeging dat het de heer Van Aalst niet gaat om een individueel voertuig. Ik denk dat we dan gewoon even met de fabrikant moeten kijken of dat op problemen stuit. Ja?

Dan de laatste vraag. Die was van de heer Schonis en ging over de Coentunnel. Wanneer wordt dat gerealiseerd? Het streven is realisatie nog aan het eind van dit jaar.

Dan kom ik bij de moties, voorzitter. Het zal mevrouw Postma niet verbazen, gezien het debat dat we hebben gevoerd, dat ik haar motie op stuk nr. 860 ontraad. Ik herhaal nogmaals mijn pleidooi voor een integrale en zorgvuldige afweging om te komen tot een toekomstvast en consistent beleid. Ik ga het niet helemaal herhalen, maar ik heb al aangegeven dat het gewoon echt niet kan. Het is niet uitvoerbaar om het in de komende twee weken naar de Kamer te sturen.

De voorzitter:

Mevrouw Postma, de motie wordt ontraden, maar over de moties wordt pas gestemd op 27 oktober. Dat zou betekenen dat de Minister dan nog vier weken de tijd heeft. Wellicht dat dit uw oordeel nog anders maakt, Minister?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zie dat er nee geschud wordt. Ik heb begrepen dat dat echt niet kan. Ik heb begrepen dat er minimaal twee maanden mee gemoeid zouden zijn, dus dat gaat gewoon niet lukken.

Mevrouw Postma (CDA):

Ik blijf het onbegrijpelijk vinden: vier weken voor een proces dat in januari 2019 gestart zou moeten zijn. We hebben nu vier weken voor iets wat we gewoon kunnen uitvoeren. Het lijkt me gewoon te doen.

De voorzitter:

Ik begrijp daaruit dat u de motie in stand laat?

Mevrouw Postma (CDA):

Jazeker.

De voorzitter:

De Minister heeft haar oordeel gegeven: de motie op stuk nr. 860 wordt ontraden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan er niks aan toevoegen.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 861 van de heer Stoffer. Hij is er nu niet meer, maar die motie kan ik oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 861 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 862 van mevrouw Kröger. Zij verzoekt de regering om 30 km/u in de bebouwde kom als uitgangspunt te nemen, waarvan lokaal beredeneerd afgeweken kan worden. Die motie wil ik ontraden. We hebben het hier al vaker over gehad. Dit is gewoon de beleidsvrijheid van gemeenten. In het kader van Duurzaam Veilig doen ze het eigenlijk al. Als dat bedoeld wordt, is de motie overbodig en ontraad ik 'm om die reden.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 862 wordt ontraden. Mevrouw Kröger?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

We hebben het hier inderdaad vaak over gehad, maar er ligt nu weer nieuw onderzoek van de SWOV naar de bso-bus, waarin dat weer wordt aangegeven. Ik snap niet dat de Minister zich beroept op de beleidsvrijheid van de gemeenten, want het is toch net zo goed beleidsvrijheid om te zeggen dat 30 de standaard wordt en dat daar beredeneerd van

afgeweken kan worden? Dat is toch net zo goed beleidsvrijheid? Dus als vanuit verkeersveiligheidsoogpunt, met name voor zwakkere verkeersdeelnemers, die 30 wordt geïdentificeerd als leidend tot drie en een half keer minder heftige ongelukken, waarom nemen we die 30 dan niet als uitgangspunt?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In het kader van Duurzaam Veilig doen we dat ook, maar dit is een herhaling van een discussie die we vaker hebben gehad. In heel veel gemeenten kan het op bepaalde plaatsen natuurlijk niet en hebben ze ook echt de mogelijkheid om 50 km/u in stand te houden. Binnen Duurzaam Veilig, alles waarmee subsidies gemoeid zijn enzovoorts speelt het probleem ook niet. Het blijft dus ontraden.

De voorzitter:

Het oordeel blijft ontraden, mevrouw Kröger. U kunt er nog wel op reageren maar daar wordt het oordeel, denk ik, niet anders door.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik wil hier toch wel op reageren, omdat de Minister zegt dat in een heleboel gemeenten alleen maar 50 km/u kan. Ze geeft net zelf aan dat 70% van de wegen in de bebouwde kom al 30 km/u is. Dus waarom dan niet die 30 km/u de standaard maken, waarbij gemeenten dan moeten motiveren wanneer het 50 km/u moet zijn? Die ruimte houd je dan ook, precies zoals de Minister schetst. Wat is dan een zwaarwegend argument om daar tegen te zijn?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is gewoon niet nodig, want gemeenten werken al heel serieus met de risico-inventarisaties. Dus ik zie niet in waarom het überhaupt nodig zou zijn, omdat gemeenten dit al goed oppakken.

De voorzitter:

Dan de motie op stuk nr. 863.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is de motie van de heer Laçin die vraagt om na publicatie van het definitieve toelatingskader alles op alles te zetten om de toelating van LEV's zo snel als mogelijk toe te staan. Die motie geef ik oordeel Kamer.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 863 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan de motie op stuk nr. 864. Het zal de heer Van Aalst niet verbazen dat ik die motie ontraad.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 864 wordt ontraden.

De heer Van Aalst (PVV):

Dan is mijn vraag waarom die dan ontraden wordt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wij hebben uitgebreid gesproken met elkaar over de bso-bus. Ik heb u aangegeven hoe dat tot stand is gekomen: op basis van de technische adviezen, onafhankelijk en geen politieke keuze. Ik meng mij hier niet verder in met nog weer nieuwe discussies. Ik ontraad de motie.

De voorzitter:

Nee, nee, meneer Van Aalst, dan gaan we het debat opnieuw doen.

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

Nee, nee, ik ga niet het debat opnieuw voeren. Ik vraag gewoon welke feitelijke dingen in mijn motie niet correct zijn. Als de Minister de motie dan ontraadt, vind ik dat prima, maar de Minister geeft nu geen feitelijk oordeel over de motie. Zij zegt dat ze de discussie niet opnieuw wil doen maar daar vraagt de motie ook helemaal niet om. De motie heeft slechts twee constatering, een «van mening dat» en het verzoek om de bso-bus niet aan te wijzen als bijzondere bromfiets. Dus ik vraag gewoon een oordeel over de motie en niet om een nieuwe discussie te voeren.

De **voorzitter**:

Dat oordeel heeft u gehad

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

We hebben omstandig gesproken over mijn voornemen om het wel aan te wijzen als bijzondere bromfiets en ik zie op grond van dit debat geen reden om het alsnog niet te doen.

De **voorzitter**:

Helder. De Minister gaat door naar de motie op stuk nr. 865.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Deze motie van de voorzitter verzoekt de regering om de Tweede Kamer zo spoedig mogelijk een wetsvoorstel te leggen waarin de verplichting tot het continu voeren van autoverlichting is uitgewerkt. Dat is wel erg van «grote stappen, snel thuis». Er staat overigens nog iets tussen, namelijk: na daartoe onderzoek te hebben gedaan. Als het alleen zou gaan om het onderzoek, zou ik zeggen oordeel Kamer, want daar ben ik toe bereid, maar ik wil er niet meteen op vooruitlopen en zeggen dat er een wetsvoorstel komt. Dus als de heer Schonis dat eruit wil halen en alleen vraagt om een onderzoek, kan ik de motie oordeel Kamer geven, maar als hij dit zo laat staan, zou ik zeggen: houd de motie aan en anders is het ontraden.

De **voorzitter**:

Dat doet de voorzitter niet. Zoals het er nu staat, namelijk: verzoekt de regering om na daartoe onderzoek te hebben gedaan, een wetsvoorstel zo snel mogelijk voor te leggen, is volgens mij een heel redelijk verzoek. Dus ik laat het zo, maar u blijft bij uw standpunt dat de motie ontraden wordt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan blijft het oordeel ontraden, want ik vind het echt te vroeg om nu meteen al over een wetsvoorstel te spreken als we nog onderzoek moeten doen.

De **voorzitter**:

Ik zie dat een aantal leden er ook gevoelens bij hebben. Ik ga er nog even over nadenken. In ieder geval wordt de motie op stuk nr. 865 in deze vorm ontraden.

Daarmee zijn we aan het eind gekomen van dit notaoverleg. Over de moties wordt niet morgen en ook niet volgende week – dan is het herfstreces – gestemd. De stemming vindt pas plaats op 27 oktober. Dat klinkt heel ver weg maar dat is toch over twee weken.

Er zijn door de Minister nog een aantal toezeggingen gedaan. Die zal ik nog even opnoemen.

- De eerste toezegging is: de Kamer ontvangt voor het herfstreces... Nee, de Kamer ontvangt voor het kerstreces, mede namens de Minister van

JenV, een schriftelijke reactie op de initiatiefnota van mevrouw Postma.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voor de kerst was dat.

De voorzitter:

Ja, voor het kerstreces. Dan hebben we het juiste reces te pakken: niet het reces met de paddenstoelen maar het reces met de olieballen.

- De tweede toezegging is: zodra bekend is wanneer de beschikking van de bso-bus in de Staatscourant wordt gepubliceerd, wordt de Kamer hierover geïnformeerd met een brief. In diezelfde brief zal de Minister een overzicht geven van de betrokken toezichthoudende instanties die toezicht houden op de bso-bus. Die brief komt waarschijnlijk binnen een maand.

Mevrouw Postma heeft daarover een vraag, begrijp ik? Nee? O, ik dacht dat u met uw vinger omhoog zat. Maar meneer Laçin heeft wel een vraag.

De heer Laçin (SP):

De vraag was ook of, als de RDW is afgeweken van het SWOV-advies, er in die brief kan worden toegelicht waar en waarom dat is gebeurd.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Aan de hand van het voorbeeld van de voorwiel- en de achterwielaandrijving denk ik dat het goed is dat we dat punt even meenemen.

De voorzitter:

Prima, dan wordt dat punt meegenomen in de brief.

- Dan de derde toezegging. De Minister zal schriftelijk voor de Kamer op een rijtje zetten wat er moet gebeuren om de helmplicht voor snorfietsers te regelen, naar aanleiding van een verzoek van mevrouw Postma.

Dat wordt een heel spannende toezegging als die motie over twee weken wordt aangenomen, maar oké. Er staat geen datum bij, hoor ik. Dat klopt.

- De Kamer zal voor de zomer van 2021 worden geïnformeerd over de resultaten van de pilot met de matrixborden, ook naar aanleiding van een vraag van mevrouw Postma. De Minister zal hierbij ook een globaal overzicht verschaffen van welke matrixborden en welke wegsystemen tot 2027 worden vervangen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, want ik heb volgens mij al aangegeven welke wegsystemen er vervangen moeten worden. Ik denk dat mevrouw Postma vooral geïnteresseerd is in de vraag: wanneer wordt nou waar de vervanging gedaan? Daarin ga ik globaal inzicht geven.

De voorzitter:

Oké. U geeft dus inzicht in welke matrixborden er tot 2027 vervangen worden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja.

De voorzitter:

Oké, dan noteren we dat.

- Dan punt vijf. De Kamer zal worden geïnformeerd over de mogelijkheden om bij de handhaving van de rij- en rusttijden ook staking van arbeid toe te passen, naar aanleiding van de vragen van de heren Van Dijk en Laçin.

- Nummer zes: de Kamer wordt in het voorjaar geïnformeerd over de voortgang inzake de werkgroep Alliantie Samen Sterk, naar aanleiding van een vraag van de heer Laçin.
- Nummer zeven, de laatste toezegging: de Kamer zal worden geïnformeerd over de vraag of zij de specificaties van de onderzoeksrapporten inzake de bso-bus kan inzien, naar aanleiding van het verzoek van de heer Van Aalst.

Dat klopt helemaal, zie ik. Dan hebben we bij dezen de toezeggingen genoteerd. Mevrouw Postma heeft nog een vraag.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ja, ik zat nog even te kauwen op die toezegging over de helmplicht, over het overzicht van wat er nog moet gebeuren. Ik merk wel constant dat wij van mening verschillen over hoe wij die helmplicht willen behandelen. Volgens mij geven wij hier vanuit de Kamer vrij duidelijk het signaal: zie dat apart. Wij zien de wet voor een helmplicht voor de snorfietser echt apart, dus niet in een LEV-kader, niet gecombineerd met fietsen of wat dan ook. Wij zien het echt als een aparte wet, alleen voor de helmplicht voor de snorfiets.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat had ik ook zo begrepen, maar nogmaals: ik ga het debat niet overdoen, over de problemen in het systeem van de RDW en bij JenV. Ik zal het voor u inzichtelijk maken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Daarmee komen we aan het einde van dit notaoverleg. Ik dank iedereen voor zijn aanwezigheid. Fijne avond.

Sluiting 17.51 uur.