

Vergaderjaar 2021–2022

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1002

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 19 mei 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid hebben op 20 april 2022 overleg gevoerd met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Yeşilgöz-Zegerius, Minister van Justitie en Veiligheid, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 december 2021 inzake reactie op verzoek commissie over brieven van VVN en MENSenSTRAAT met betrekking tot verkeersveiligheid en 15km/h-zones (Kamerstuk 29 398, nr. 977);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 december 2021 inzake maandrapportage CBR «corona-inhaalslag examens» november 2021 (Kamerstuk 29 398, nr. 980);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 december 2021 inzake Strategisch Koersdocument 2026 CBR (Kamerstuk 29 398, nr. 979);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 december 2021 inzake verkeersveiligheidswaarschuwingen in-car (Kamerstuk 31 305, nr. 338);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 december 2021 inzake uitspraak hoger beroep intrekkingbesluit Stint 2018 (Kamerstuk 29 398, nr. 978);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 januari 2022 inzake rapportage CBR vierde kwartaal 2021 (Kamerstuk 29 398, nr. 982);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 februari 2022 inzake maandrapportage «corona-inhaalslag examens» CBR december 2021 (Kamerstuk 29 398, nr. 983);**
- **de brief van de Minister van Justitie en Veiligheid d.d. 18 februari 2022 inzake toezegging gedaan tijdens het commissiedebat Verkeersveiligheid van 2 december 2021, over het handhavingperspectief voor lichte elektrische voertuigen (LEV) (Kamerstuk 29 398, nr. 985);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 februari 2022 inzake beantwoording vragen commissie**

- over het Strategisch Koersdocument 2026 CBR (Kamerstuk 29 398, nr. 986);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 februari 2022 inzake afschrift van de reactie op het rapport «Wie stuurt? Verkeersveiligheid en automatisering in het wegverkeer» verzonden aan OICA (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers) en aan ACEA (European Automobile Manufacturers» Association) (Kamerstukken 29 398 en 31 305, nr. 987);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 april 2022 inzake ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement rijbewijzen in verband met herstructurering van de examenstructuur voor het behalen van rijbewijzen van de categorieën C1, C, D1 en D en getuigschriften van vakbekwaamheid en enige andere technische wijzigingen (Kamerstuk 29 398, nr. 995);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 april 2022 inzake voorhang ontwerpregelgeving houdende regels voor toekenning van rijksbijdragen voor verkeersveiligheidsmaatregelen 2022–2023 (Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022–2023) (Kamerstuk 29 398, nr. 996);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 april 2022 inzake investeringen in de verkeersveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 997).

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
T. de Groot

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

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

Voorzitter: Minhas
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Ginneken, De Hoop, Koerhuis, Kröger, Madlener, Minhas, Van der Molen en Stoffer,

en de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Yeşilgöz-Zegerius, Minister van Justitie en Veiligheid.

Aanvang 13.01 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag. Welkom bij de commissievergadering van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat over verkeersveiligheid. Ik heet Minister Harbers van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom. We verwachten ook nog de Minister van Justitie en Veiligheid. Zij is helaas nog niet binnen, maar dat kan ieder moment gebeuren. Er is een aantal leden aanwezig. Het kan zijn dat er nog leden bij komen. De heer Koerhuis is de eerste spreker. Alle leden hebben vijf minuten spreektijd in de eerste termijn. Ik stel voor dat we vier interrupties per spreker toestaan. Het woord is aan de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. Ik heb rond de eeuwwisseling mijn rijbewijs mogen halen. Je betaalde toen nog met guldens en je kreeg nog een papieren rijbewijs. Het is goed om terug te kijken, maar vroeger was niet alles beter. Verkeersveiligheid is zo'n voorbeeld. In mijn dorp zijn twee schoolgenoten van mij, los van elkaar, omgekomen in het verkeer. Dat was een schok voor iedereen in mijn dorp. Twee schoolgenoten werd hun toekomst ontnomen. Hoewel er veel verbeteringen zijn gekomen, is het goed dat we vandaag verkeersveiligheid behandelen.

Voorzitter. Mijn motie over mijn vijfpuntenplan voor verkeersveiligheid rondom scholen heb ik aangenomen gekregen. Wat is de stand van zaken? D66 heeft vorige week voorgesteld om de 30 kilometerzone juridisch te borgen. De Minister heeft dit voorstel oordeel Kamer gegeven. De Minister maakt nu een handreiking voor een uniforme inrichting van de schoolzone, die moet zorgen voor herkenbaarheid en verkeersveiligheid. Ik had eerder het idee dat het er niet meer in zat, maar nu dat het er wel in zit. Ik wil graag voorstellen om de schoolzone óók juridisch te borgen. Hoe kijkt de Minister hier nu tegen aan?

Voorzitter. Ik heb eerder Kamervragen gesteld over N-wegen. Dit zijn relatief gevaarlijke wegen omdat er weinig kilometers van zijn, maar er wel veel dodelijke ongelukken gebeuren. Ik ben blij met de huidige 500 miljoen en de nieuwe 200 miljoen die worden uitgetrokken om N-wegen veiliger te maken. Is de Minister het met mij eens dat er een uniforme inrichting van N-wegen moet komen, die moet zorgen voor herkenbaarheid en verkeersveiligheid? Wat is de stand van zaken bij het bekende rijtje gevaarlijke N-wegen: de N7, de N14, de N31, de N33, de N35, de N36 en de N48? De gevaarlijkste N-weg is de N36. We zien dat er op deze weg bijna iedere week een ongeluk gebeurt. Gisteren is mijn motie aangenomen om de N36 prioriteit te geven binnen de nieuwe 200 miljoen. Wat wordt het tijdpad van de uitvoering van mijn motie? Ik begrijp dat er onderhoud gepland staat voor de N36. Kunnen we de eerste stappen om die weg veiliger te maken hiermee combineren? Er was gisteren ook een dodelijk ongeluk op de N50. Die weg staat niet in het bekende rijtje. Waarom niet?

Gisteren is ook mijn motie aangenomen om een ontwikkelpad te maken voor een nieuwe infrastructuur voor Flevoland, om nieuwe woonwijken bereikbaar te houden. Een voorbeeld hiervan is die N50, waar twee keer

twee rijbanen moeten komen. Dit maakt die weg ook veiliger. Kan de Minister al iets zeggen over het tijdpad van de werkzaamheden aan die weg?

Voorzitter. Ik had het over mijn rijbewijs, dat ik graag wilde halen. Er zijn op dit moment duizenden jongeren die ook graag hun rijbewijs willen halen. Ik heb eerder Kamervragen gesteld over het CBR. Afgelopen zomer wachtten er al 300.000 jongeren op hun rijexamen. Hoeveel jongeren wachten er nu? We hebben gelezen dat de wachttijden zonder ingrijpen van de Minister aankomende zomer gaan oplopen naar twintig weken. Ik ben blij dat de Minister lijkt te willen ingrijpen. We zien dat er enerzijds te weinig rijexaminatoren zijn en dat het ziektepercentage is gestegen van 8% naar 12%. Ik begrijp niet dat, nu de coronacrisis achter de rug is, het ziektepercentage zó hoog is. Wat gaat de Minister hieraan doen? We zien anderzijds dat slecht presterende rij scholen te lage slagingspercentages halen en dat goed presterende rij scholen hierdoor te lange wachttijden hebben. Ik lees in de antwoorden dat de Minister slecht presterende rij scholen gaat aanpakken en dat hij op korte termijn een plan hiervoor naar de Kamer gaat sturen. Wanneer gaat hij dit doen?

Voorzitter. Tot slot de bezorgers. Tijdens de coronacrisis hebben Nederlanders meer laten bezorgen. Dit zorgt niet alleen voor een toename van bezorgers, maar ook voor een toename van verkeersoverlast, van fout parkeren tot te snel rijden. Dat gebeurt vaak door flitsbezorgers en onderaangenomen pakketbezorgers. Flitsbezorgers rijden vaak op snelle fietsen en scooters. Verkeersoverlast wordt vaak veroorzaakt voor zogeheten darkstores, waar flitsbezorgers met z'n allen op stoepen fout geparkeerd staan en te snel rijden. Gemeenten zijn nu nog aan het zoeken naar hoe die bedrijven aangepakt kunnen worden. Kan de Minister gemeenten hierbij helpen? We zien dat dit niet alleen een probleem is in de G4, maar in meer grote gemeenten. Is de Minister bereid om de lead te pakken en samen met gemeenten en bedrijven afspraken hierover te maken?

Onderaangenomen pakketbezorgers rijden vaak in anonieme, slecht onderhouden bestelbusjes, vaak onterecht zonder vergunning. Verkeersoverlast wordt vaak veroorzaakt in woonwijken, waar onderaangenomen pakketbezorgers fout geparkeerd staan op stoepen en te snel rijden. Veilig Verkeer Nederland spreekt over kamikazepakketbezorgers. Pakketbezorgers hoeven alleen naar de RDW te stappen en te beloven geen 500 kilo te vervoeren, om zonder vergunning te mogen rijden. Hier is bijna geen controle op. Kunnen we die belofte niet schrappen en alle pakketbezorgers met een vergunning laten rijden? Dan kunnen we het beter controleren. En kunnen we de bedrijven die de pakketbezorgers onderaangenomen laten rijden, niet aanpakken?

Tot slot, voorzitter, als ik nog één ding mag zeggen. Vanochtend opende de NOS ermee: vorig jaar moesten zo'n 10.000 rijbewijzen worden ingeleverd. Wat blijkt uit de rapportage van de NOS? Het CBR stuurt een brief naar die 10.000 mensen met het verzoek: stuur alstublieft uw rijbewijs op. Wat blijkt? Maar 6.000 mensen hebben het rijbewijs opgestuurd. Daar schijnt het dan bij te blijven. Ik hoor graag een reactie daarop van de Minister. Wie zijn die 4.000 mensen die dat rijbewijs niet terugsturen? De NOS schermde ermee dat het misschien mensen zijn die dementerend zijn. Dat weet ik niet. Daar krijg ik graag een reactie op. Hoe kan het zo zijn dat het CBR alleen een brief stuurt en het daarbij laat? Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koerhuis. Ondertussen heet ik de Minister van Justitie en Veiligheid van harte welkom namens de commissie. Meneer Madlener, u heeft het woord.

De heer **Madlener** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil graag beginnen met het danken van de Kamer voor het aannemen van de motie over het verbreden van de N57. Ook de mede-indieners van de VVD en het CDA, van harte bedankt namens de regio. Dank aan de Minister voor zijn «oordeel Kamer» dat hij eraan heeft gegeven. Dat is in mijn regio erg goed gevallen. Het is een mooi voorbeeld van toch een gevaarlijke N-weg die met relatief weinig geld opgewaardeerd kan worden naar twee keer twee rijstroken. Zo zijn er heel veel in Nederland. Je kunt op die N-wegen met een relatief kleine investering – het blijft veel geld, maar het is een relatief kleine investering – heel veel bereiken. Ik zit al vijftien jaar in deze Kamer en helaas pleiten we ook al vijftien jaar voor het opwaarderen van die N-wegen. Dat blijven we natuurlijk ook doen, maar je wordt er af en toe wel een beetje cynisch van. Ik ben blij met het stukje N57, maar er is nog zo veel meer te doen. Ik heb gisteren weer een petitie in ontvangst mogen nemen. De heer Koerhuis van de VVD heeft het ook al gezegd. Ik word er toch echt moedeloos van hoelang dat allemaal duurt. Er is namelijk zo veel winst te behalen en wij kunnen zulke mooie infrastructuur aanleggen. Ik ben altijd trots als ik in België ben om te zeggen: kijk eens hoe mooi onze wegen zijn. We hebben de wegenbouwers die het fantastisch doen. Brede wegen zijn niet alleen goed voor de files, maar ook voor de veiligheid. Er is dus heel veel te behalen.

Er is 500 miljoen euro begroot tot 2030 voor de N-wegen. Dat is eigenlijk een heel klein bedrag. Als je de Lelylijn bijvoorbeeld niet zou aanleggen, dan zou je ineens 3 miljard hebben en dan kun je al die N-wegen in Nederland aanpakken. Is dat niet een beter idee dan zo'n nieuwe Lelylijn aanleggen? Maar goed, het kabinet heeft natuurlijk anders besloten. Dat begrijp ik. In ieder geval vragen wij al lang om het aanpakken en het verbreden van die N-wegen.

Ik wil ook waarschuwen dat de roep om verkeersveiligheid niet moet doorslaan. Het gaat dan om de doelstelling van nul verkeersdoden. Iedereen is tegen een verkeersslachtoffer. We willen allemaal veilig rijden en ieder ongeluk is natuurlijk een groot drama, maar dan is de vraag waar de doelstelling nul doden toe leidt. We zijn het er allemaal over eens. We willen allemaal veilig verkeer, maar het moet wel haalbaar zijn. Ik denk dat een haalbaar doel met ook echte keuzes beter is. De goedkoopste manier om de verkeersveiligheid te verbeteren is natuurlijk om wegen af te sluiten of de maximumsnelheid naar nul terug te brengen of fors te verlagen. Dat zie ik dan ook niet zitten. Ik heb liever een mooie inrichting van onze mooie wegen.

De voorzitter:

Meneer Madlener, mevrouw Van Ginneken heeft een vraag aan u.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik hoor de heer Madlener terecht spreken over gevaarlijke N-wegen. Ik ben ook heel blij dat het kabinet daarin investeert. Maar ik hoor hem zeggen dat een Lelylijn beter niet kan worden aangelegd om die N-wegen veilig te maken, alsof het een uitwisseling is. Ik vind dat een wat beperkte blik op de werkelijkheid en eigenlijk ook een beetje een lange neus naar alle Groningers en Friezen die zitten te springen om die Lelylijn. Mijn vraag aan de heer Madlener is: welke maatregelen ziet hij nog meer naast het anders en veiliger inrichten van de N-wegen en hoe kijkt hij bijvoorbeeld aan tegen een techniek in de auto, zoals ISA?

De heer Madlener (PVV):

Ik zie enorm goede ontwikkelingen. Neem bijvoorbeeld de veiligheid van de auto's. De automobilist is veiliger dan ooit. Waarom? Dat is omdat die voertuigen enorm veel veiliger zijn geworden met actieve en passieve veiligheidssystemen. Ik kan me nog de invoering van het ABS-systeem herinneren. Ook de airbag heeft natuurlijk enorm veel goeds gedaan. Je

ziet ook dat de eisen aan de voertuigen steeds hoger worden. Straks krijgen we zelfrijdende voertuigen. Dus ik zie eigenlijk een hele goede ontwikkeling in heel de wereld natuurlijk, niet alleen in Nederland, als het gaat om technische mogelijkheden. Die wil ik dan ook omarmen. Nieuwe auto's zijn vaak ook veiligere auto's en schonere auto's. Vandaar dat ik het jammer vind dat Nederland in een verouderd wagenpark rondrijdt, omdat de Nederlandse autobelastingen zo hoog zijn. Dus ik zie meer in het stimuleren van betere infrastructuur. Denk aan het plaatsen van vangrails op de goede plekken en de inrichting van de weg. Ik zal het straks ook nog hebben over de paaltjes in het wegdek op een fietspad. Ik heb er al heel vaak om gevraagd, maar nog steeds zie ik midden in het fietspad soms een paaltje staan. Dan staat langs de kant van dat bord: «Let op, paal in wegdek.» Maar ja, als je met een groepje fietsers bent en je knalt tegen zo'n paal, dan is dat natuurlijk levensgevaarlijk. Ik kies dus liever voor technische vooruitgang, een inrichting die veiliger wordt en niet zo zeer voor het verlagen van snelheden of zaken die onze mobiliteit terugbrengen. Ik hoop dat dat een antwoord is op uw vraag.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Madlener. Mevrouw Van Ginneken heeft nog een vervolgvraag.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik zat een beetje met vrees het verhaal van de heer Madlener te beluisteren, omdat hij het vooral had over het veiliger maken van het rijden voor de automobilist. Ik vreesde dat hij daarmee helemaal voorbij zou gaan aan het feit dat er fietsers zijn, die doorgaans wat kwetsbaarder zijn in het verkeer. Dus ik was blij met de opmerking dat hij toch ook heeft gezien dat er paaltjes in fietspaden staan, waar ze onhandig of gevaarlijk zijn. Mijn concrete vraag aan de heer Madlener is of hij het dan onnodig vindt om ingrepen te doen op maximumsnelheden en om die technisch af te dwingen in auto's met een technologie als ISA.

De voorzitter:

Mevrouw Van Ginneken, kunt u de technologie ISA nog even toelichten voor de mensen die meekijken?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ja, dat wil ik. ISA staat voor intelligente snelheidsaanpassing. Dat is de afkorting, geloof ik. Dat is een systeem in de auto, waarbij de auto automatisch de gereden snelheid aanpast als die boven de maximumsnelheid van de betreffende weg komt.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):

Dat is eigenlijk vooral waarvoor ik wil waarschuwen. Makkelijke oplossingen, het verlagen van snelheid en het frustreren van mensen in hun mobiliteit, zie ik niet zitten. ISA vind ik een systeem waar ik heel terughoudend in ben. De vrachtwagens hebben natuurlijk zo'n systeem. Ik moet altijd tussen die vrachtwagens door. Soms is het ook weer gevaarlijk om juist niet even te kunnen versnellen. Ik vraag het mij erg af of dat tot veiligheid zal leiden. Ik denk ook dat het niet nodig is. Ik denk dat de meeste automobilisten zich behoorlijk goed aan de snelheid houden. Natuurlijk moet je zware overtreeders en vooral veelplegers aanpakken. Dus een ISA-systeem, dat is weer zo'n oplossing waarvan ik denk: ik weet het niet. Ik denk niet ... Nee. Ik ben geneigd te zeggen: nee, liever niet.

De voorzitter:

Meneer Madlener, u vervolgt uw betoog.

De heer **Madlener** (PVV):

Ja. Ik kom op de berminrichting. 42% van de autosnelwegen en 44% van de niet-autosnelwegen voldoen niet aan de laatste inzichten qua berminrichting. Is de Minister daarvan op de hoogte en gaat hij daar ook een actieplan op maken? Wat gaat hij hieraan doen?

Binnenkort moeten we op de snorscooter of de snorfiets een helm op. Ik vind dat heel jammer. Ik heb het afgelopen mooie paasweekend weer zo veel mensen zien genieten om lekker zonder helm op hun snorscootertje te rijden. Ook dat is weer zo'n maatregel die de veiligheid beoogt te vergroten. Ik twijfel daaraan, want ik zie ook heel veel jonge mensen op die snorscooters. Die denken: als ik toch een helm op moet, dan neem ik wel weer een brommer. Ja, die voeren ze dan wat op en dan gaan ze weer met 90 kilometer per uur over het fietspad sjezen, zoals ik vroeger ook deed. Ik weet niet of dat een goede ontwikkeling is. Ik vind het ook jammer. Een stuk vrijheid en genieten op een scooter zonder helm is ook heerlijk. Het is natuurlijk niet verboden om een helm om te zetten. Op een fiets zet ik trouwens wel een helm op gek genoeg. Daarop voel ik me onveiliger, terwijl je op zo'n scooter achteruitkijkspiegels hebt en goede remmen. Ik voel me veel veiliger op die snorscooter dan op mijn wiebelige fiets. Daar zet ik dus een helm op.

Maar goed, nu gaan we een helmplicht invoeren voor de snorscooter. Daarna krijg je natuurlijk de roep om een helmplicht voor e-bikes. Ik snap dat, want het aantal ongelukken is hoog. Maar wij zien dat niet zitten, dus ik roep de Minister op daarin niet mee te gaan. Mensen, je mag een helm opzetten. Het is heel verstandig om te doen, maar houd dat vrijwillig. Dat is mijn oproep. Het is verstandig om een helm op te zetten. Dat vind ik natuurlijk wel.

Ik kom op de e-steps. De e-step is in Nederland meestal verboden. Dit vervoermiddel voldoet namelijk niet aan allerlei eisen. In het buitenland zijn ze niet verboden en daar zie je er ook heel veel rondrijden. Het nadeel van het Nederlandse verbod is wel dat je niet verzekerd bent als je een ongeluk krijgt met zo'n e-step. Dat vind ik wel ernstig, want die dingen worden toch gebruikt. Ik zie ze overal rijden. Ik vind het ook een heel leuk ding. Het is handig in het openbaar vervoer en het is leuk voor kinderen, dus ik snap de vraag naar die dingen wel. Maar ik maak me dus wel zorgen over bijvoorbeeld het feit dat mensen niet verzekerd zijn doordat wij de e-step verboden hebben. Dat is natuurlijk zorgelijk.

Ik heb al gevraagd of de Minister bereid is om het fietspaaltje in het wegdek...

De **voorzitter**:

Meneer Madlener, u bent al ruim over uw spreektijd heen, dus ik verzoek u om tot een afronding te komen.

De heer **Madlener** (PVV):

Mijn laatste onderwerp is het appen in het verkeer. Dat is zeer ernstig, maar wordt veel gedaan, ook op de fiets. De MONO-campagne vind ik een absolute flutcampagne. «Rij MONO». Ik weet niet eens wat MONO is. Ik zou zeggen: wordt het niet tijd voor een keiharde campagne om te laten zien wat de gevaren zijn van appen in het verkeer? Appen in het verkeer is echt onacceptabel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De volgende spreker is de heer Van der Molen.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Gisteren bood mevrouw Wiesemann uit Amsterdam de Kamer een petitie aan. Haar zoon werd aangereden door

een automobilist op leeftijd die de auto niet meer onder controle had. En dan is een jong iemand er van de ene op de andere dag niet meer. Mevrouw Wiesemann krijgt haar zoon er niet mee terug, maar ze kan haar verdriet wel omzetten in een petitie om de toetsing van de medische rijgeschiktheid te verbeteren. Daarvoor was ze gisteren hier in de Tweede Kamer. Vandaar dat ik de Minister vandaag de volgende vraag stel: klopt het dat het systeem van keuringen is doorgelicht, er adviezen zijn geformuleerd, maar dat het kabinet nog geen keuze heeft gemaakt? En zo ja: tempo graag! Automobilisten die niet rijvaardig meer zijn, horen niet op de weg. Daar horen ze niet vanwege hun eigen veiligheid, en daar horen ze ook niet vanwege onze veiligheid.

Voorzitter. Duizenden automobilisten zitten achter het stuur met een rijbewijs dat ze eigenlijk hadden moeten inleveren, meldde de NOS vandaag. Het CDA stelt voor om de vrijblijvendheid te beëindigen die er hangt rond de brieven die het CBR stuurt. Ook op het niet binnen afzienbare tijd terugsturen van het rijbewijs zou wat ons betreft een boete moeten staan, met verdere stappen indien nodig. We kunnen de politie namelijk niet blijven inzetten om fouten in het voortraject te corrigeren. Ik vraag de Ministers om met een concreet voorstel op dit punt te komen. Ik hoor graag of zij dat kunnen toezeggen.

Voorzitter. Het CDA heeft de ambitie om in 2030 een halvering te bewerkstelligen van het aantal verkeersslachtoffers ten opzichte van 2020. Tegelijkertijd is uit onderzoek van VeiligheidNL gebleken dat het aantal slachtoffers met ernstig letsel in tien jaar met 18% is gestegen. En het aantal ongevallen onder fietsers in de leeftijd van 12 tot en met 24 jaar is ook fors gestegen. Een van de oorzaken van de toename van het aantal fietsongevallen is de populariteit van e-bikes. Veel mensen ergeren zich groen en geel aan die gasten die met 30 kilometer per uur door de straat komen sjezen. Automobilisten kunnen de afstand moeilijk inschatten en voetgangers horen de e-bikes niet aankomen. Wat kan de Minister hieraan doen? Kan de maximumsnelheid bijvoorbeeld worden teruggebracht naar 20 kilometer per uur, terwijl nu 25 kilometer per uur is toegestaan? Wat zijn de straffen voor het opvoeren van elektrische fietsen? En wordt hier ook intensief door de politie op gecontroleerd? Wat vindt de Minister van een helmplicht voor snorfietsers? Snorfietsers mogen ook maximaal 25 kilometer per uur rijden en hebben wel een helmplicht, terwijl er voor mensen op een e-bike geen helmplicht is. Ik hoor graag een reactie.

Voorzitter. Gedragsverandering is noodzakelijk en voorlichting speelt daarbij een cruciale rol. In 2016 bleek dat steeds minder basisscholen meedoen aan het verkeersexamen. Dat was toen verontrustend. Maar wat is de situatie nu, zeven jaar later? Krijgen alle basisschoolleerlingen les over het verkeer? En hoe krijgen we met vereende krachten alle kinderen in de basisschoolleeftijd vrijwillig aan de fietshelm? Veel Nederlanders moeten om het idee van de fietshelm wel een beetje lachen, maar in het buitenland is het dragen van een helm op de fiets de normaalste zaak van de wereld, net als bij collega Madlener. Dat geldt zeker voor de meest kwetsbare groep in het verkeer. Daar zal collega Madlener dan ook wel onder vallen.

Voorzitter. Gisteren viel op de N50 bij Kampen opnieuw een dodelijk slachtoffer. Gisteren gaf de Kamer, geheel terecht, prioriteit aan de dodelijkste weg, de N36. Het toont aan hoe belangrijk het is om snel aan de slag te gaan. We hebben in het coalitieakkoord 200 miljoen gereserveerd voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de rijks-N-wegen. Hoe snel kunnen we daarmee beginnen? Wat het CDA betreft beginnen we daar liever nog vandaag dan morgen mee. Kan de investeringsimpuls verkeersveiligheid hier ook bij betrokken worden? Daar zit een half miljard in voor de periode tot 2030. Ik hoor dat graag van de Minister.

Voorzitter. Tot slot heb ik een paar vragen over de rijkschoolbranche, want veilig verkeer begint bij de rijlessen. De afgelopen jaren is er veel te doen geweest over de kwaliteit van de branche. Het gaat dan onder meer om

fraude door rijsscholen bij theorie- of praktijkexamens, of onjuiste voorlichting aan consumenten over bijvoorbeeld slagingspercentages of de inhoud van examens en opleidingen. Dit soort misstanden duperen niet alleen consumenten, maar kunnen ook negatieve gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid. Het CDA heeft er samen met andere partijen in 2018 voor gepleit om een kwaliteitskeurmerk en een rijsschoolregister in te stellen. En later hebben we nog gepleit voor een minimumaantal rijlessen, om prijsstunters in de rijsschoolbranche tegen te gaan. Ik zou graag van de Minister horen hoe het met de uitvoering van die aandachtspunten staat. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van der Molen. U bent keurig binnen de tijd gebleven. Het woord is aan mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Er is de laatste dagen veel nieuws over verkeersveiligheid. Collega's hebben dat ook al gememoreerd. Het slechte nieuws is natuurlijk dat we nog steeds de doelstellingen niet halen en dat er te veel slachtoffers zijn. Er zijn ook te veel slachtoffers bij wie het had kunnen worden vermeden dat ze slachtoffer zouden worden. We zien veel slachtoffers onder fietsers. Fietsers worden doodgereden door automobilisten. Dat is echt een zorgwekkende trend. En ook ouderen maken eigenlijk een steeds groter deel uit van de statistieken, zowel als veroorzaker als slachtoffer. En vaak zijn ze het beide. Het goede nieuws is dat het aantal slachtoffers onder automobilisten afneemt. Dat komt deels doordat de auto's veiliger zijn, deels misschien door minder wegverkeer door corona, maar ook door de lagere snelheid op de snelwegen. Wij hebben begrepen dat de Minister wil vasthouden aan de 100 kilometer per uur overdag op de snelwegen. Dat lijkt ons belangrijk. Dit is eigenlijk ingesteld als stikstofmaatregel, maar het blijkt dus ook echt een belangrijk effect te hebben op de verkeersveiligheid. Dat is wat ons betreft een winst die we moeten uitbouwen. De eerste vraag in dat kader is: hoe zou je dit effect kunnen behouden en versterken? Daarbij gaat het om handhaving. Ik vraag de beide Ministers hoe op dit moment die maximumsnelheid van 100 kilometer wordt gehandhaafd. Volgens mij laat die handhaving namelijk nog best te wensen over. Wordt die maximumsnelheid van 100 kilometer actief gehandhaafd? En welke kansen zien beide bewindspersonen om dit te verbeteren, met zowel winst voor de veiligheid van mensen als winst voor het milieu als gevolg? En dan de uitbreiding van de maximumsnelheid naar de avond. Die uitzondering voor de avond is natuurlijk eigenlijk al gek, want voor de natuur maakt het weinig uit of die stikstof nou 's avonds of overdag uitgestoten wordt en neerslaat. Minder stikstofuitstoot is beter. En we kunnen minder uitstoten als we ook 's avonds de maximumsnelheid verlagen. Dat is ook gunstig voor de verkeersveiligheid, want juist 's nachts is er minder zicht en zijn chauffeurs moe. Daarom zouden we eerder moeten willen dat mensen 's nachts langzamer rijden. Met 100 kilometer per uur in de nacht creëren we dus gewoon meer veiligheid. En wil de Minister, nu deze cijfers bekend zijn, ook kijken naar andere snelheidsverlagingen? Hoe kunnen die bijdragen aan de verkeersveiligheid? Ik denk aan snelheidsverlaging op de stadssnelwegen, of op provinciale wegen. Wat zijn de analyses? Hoe kunnen we ook daar via snelheidsverlaging het aantal slachtoffers verlagen?

De voorzitter:

Meneer Madlener heeft een vraag aan u, mevrouw Kröger.

De heer Madlener (PVV):

Ik vind het altijd weer knap hoe GroenLinks een debat over verkeersveiligheid kan omvormen tot een milieudebat en een autopestdebat. Ik snap dat mevrouw Kröger de auto haat. Zij wil automobilisten pesten, langzamer laten rijden en noem het maar op. Maar we zien dat er de laatste tijd veel meer verkeersdoden vallen onder fietsers, en minder onder automobilisten. Dus wanneer gaat mevrouw Kröger iets over de fietsers zeggen dan?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De heer Madlener laat mij moeiteloos overgaan naar het tweede blokje van mijn betoog. Dat gaat namelijk over het verkeer binnen de stad. Ik stelde de vraag wat een snelheidsverlaging op de snelwegen oplevert. Maar in de stad vallen er natuurlijk ook heel veel slachtoffers onder fietsers. Die fietsers worden natuurlijk wel met name slachtoffer van een ongeluk met een auto. Dus ook bij die ongelukken speelt de auto weer vaak een rol. Dat is ook een van de redenen dat wij een heel groot voorstander zijn van de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur binnen de bebouwde kom. Dat is een ongelofelijk belangrijke stap. Mijn partij heeft daar, ik meen twee jaar geleden, een motie over ingediend met de heer Stoffer. En gisteren hebben we dat gedaan met mevrouw Van Ginneken. Dat doen we om dat steeds een stap verder te brengen. Ik ben inmiddels gewoon doorgeslagen met mijn betoog, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dat had ik nog niet door.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Sorry. Ik dacht: wat de heer Madlener nu vraagt, is echt letterlijk wat er in mijn volgende blokje staat.

De **voorzitter**:

Oké. Meneer Madlener, dat was dus eigenlijk ook een antwoord op uw vraag. Ik stel voor dat...

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het was een begin van een antwoord. Ik kan ook gewoon verdergaan.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat mevrouw Kröger verdergaat met haar betoog. Vervolgens kijken we of de vraag van de heer Madlener daarna is beantwoord. Hij kan daar dan altijd nog op terugkomen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Helemaal prima. Hoe zorgen we er nou voor dat we de verkeersomgeving in de bebouwde kom inrichten met het oog op juist de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, namelijk fietsers en voetgangers? Daarbij speelt die snelheidslimiet van 30 kilometer een heel belangrijke rol. In de analyse van de SWOV wordt toch wel heel erg uitgegaan van de bestaande kaders en modellen. Ik zou de Minister willen uitdagen om een stap verder te gaan en het veel meer als volgt te bekijken. Als je een gebouwde omgeving wilt inrichten vanuit het perspectief van de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, wat betekent dat dan? Daar is die 30 kilometer een onderdeel van, maar dat betekent ook delen autoluw maken, dat betekent – de heer Koerhuis heeft daar ook aandacht voor gevraagd – dat je de schoolomgeving veel autolower maakt, dat je op wegen waar 50 kilometer nodig is, omdat het een doorgaande route is, zorgt voor vrijliggende fietspaden en veilige kruisingen, en dat je overdag bestelbusjes weert en kijkt of je ervoor kunt zorgen dat er veel meer wordt gedaan met distributiehubs en bijvoorbeeld elektrische fietsen.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, daar wil meneer Koerhuis zelf nog even wat over vragen.

De heer Koerhuis (VVD):

Mijn naam viel. Laat ik vooropstellen dat ik niet heb gezegd dat die schoolzones autoluw moeten worden gemaakt. De meeste Nederlanders kiezen ervoor om met de auto te rijden, en hebben vaak ook geen keuze en moeten wel met de auto rijden omdat ze daarna door moeten rijden naar hun werk. Ik heb juist voorgesteld om ervoor te zorgen dat de auto daar goed is ingepast. Rij bijvoorbeeld alleen daar dan 30 kilometer per uur, omdat het daar zoden aan de dijk zet, maar doe dat niet op een industrieterrein in datzelfde dorp; daar heeft het natuurlijk geen zin om 30 kilometer per uur te gaan rijden. Pas die auto's dus goed in en zorg ervoor dat er genoeg kiss-and-rideplekken zijn voor die auto's, zodat die fietsers er veilig langs kunnen. Dat is mijn punt geweest, maar zeker niet het autoluw maken van schoolzones. Het gaat om het goed inpassen en niet – om de woorden van de heer Madlener te gebruiken – het wegpesten van de auto.

De voorzitter:

Dit was eigenlijk een verduidelijking. Mevrouw Kröger, gaat u verder met uw betoog.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ben me ervan bewust dat de VVD en GroenLinks een wat ander beeld hebben van wat het betekent om de omgeving van een school echt kindvriendelijk te maken. In mijn optiek betekent dat dat op de route die een kind aflegt naar school, gewoon 30 kilometer wordt gereden en dat je in de directe omgeving van de school stimuleert dat kinderen zo veel mogelijk met de fiets of lopend naar school gaan. Het is ongelooflijk belangrijk dat kinderen, om zelfstandige verkeersdeelnemers te worden, zelf gaan fietsen, en dat dat veilig kan. Dus inderdaad, je moet de omgeving van een school autoluw maken, want het allergevaarlijkste zijn driedubbeldwars geparkeerde auto's voor een school, met kindertjes op kleine fietsjes daartussendoor. Ik zou dus echt willen dat we de schoolomgeving, maar ook de bredere omgeving, inrichten ten behoeve van de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Dat zijn fietsers. Dat is niet omdat die fietsers zelfstandig ongelukken maken, maar omdat die geraakt worden door auto's. Dat is de realiteit.

De voorzitter:

Een vervolgvraag van de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik probeer het nog één keer. Mevrouw Kröger zegt het al: het allergevaarlijkste zijn die auto's die driedubbel geparkeerd staan. Dat is ook precies waarom er in mijn vijfpuntenplan een voorstel staat voor meer kiss-and-rideplekken, zodat er ruime parkeerplekken komen en die auto's netjes geparkeerd kunnen worden en niet driedubbel geparkeerd staan. En als mensen geen keuze hebben, dan moet mevrouw Kröger het toch eens zijn met dat onderdeel van mijn vijfpuntenplan?

De voorzitter:

Bent u het eens met dat onderdeel van het vijfpuntenplan van de heer Koerhuis?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik zeg nogmaals – daarover hebben wij eerder, in de vorige periode, ook al met andere bewindspersonen een aantal keren het debat gevoerd: het

liefst zou ik willen dat we de schoolomgeving echt door de ogen van een fietsend of wandelend kind gaan bezien en die omgeving dan zo veilig mogelijk inrichten. In heel veel gevallen betekent dat dat auto's een stukje verder weg van de school parkeren, van waaruit de ouders die echt met de auto moeten, even richting het schoolhek lopen. Ik zou echt willen voorkomen dat onze definitie van een veilige omgeving van een school een omgeving is die zo maximaal mogelijk de automobilist faciliteert. Dat lijkt me echt een hele slechte benadering van dit probleem. Ik zou de scholen zelf daar ook heel erg bij willen betrekken, maar misschien ook de kinderen zelf – ze hebben allemaal verkeersles: hoe richt je die schoolomgeving nou zo in dat die zo veilig mogelijk voor kinderen is? Ik weet helaas uit de praktijk van de school waar mijn kinderen heen gaan, dat dit een enorme strijd is. Vaak is dat ook een strijd met de gemeente. Dat betekent ook – en daarmee kan ik moeiteloos doorgaan met mijn spreektekst...

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog!

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Gemeentes moeten geholpen worden om van de schoolomgeving, maar ook breder van de bebouwde kom, een 30 kilometerzone te maken. Dus ik hoop ook echt dat de middelen beschikbaar worden gesteld aan gemeenten om ervoor te zorgen dat die 30 kilometer de norm wordt en dat we de gebouwde omgeving daarop inrichten en met name de schoolomgeving zo autoluw mogelijk maken.

Voorzitter. Tot slot de helmplicht voor bromfietzers, snorfietzers en scooters. Het was toch wel een van de verdiensten van CDA-Kamerlid Maurits von Martels in de vorige periode, die bleef aandringen en vragen: wanneer komt die er nou? Net is er een motie aangenomen waardoor er eigenlijk toch weer vertraging optreedt. Wat ons betreft is het nu echt tijd om flink snelheid te maken en duidelijkheid te bieden. Wanneer komt die wet nou naar de Kamer? Laten we gewoon inzetten op eenzelfde helm voor alle scooters, zodat we vaart maken en er duidelijkheid is voor winkels welke helmen ze moeten inkopen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer Madlener heeft nog een vraag aan u.

De heer **Madlener** (PVV):

We zien allerlei heel gunstige ontwikkelingen als het gaat om die verderfelijke auto van GroenLinks, namelijk allerlei hulpsystemen die automatisch remmen en die mensen kunnen herkennen. Dat gaat er al heel snel aankomen. Er zijn al zelfrijdende auto's die zeer veilig lijken. En dat is nog maar het begin, dus over vijf jaar hebben we misschien wel gigantisch veilige auto's. Dus als je met je fiets een raar manoeuvre maakt, al append, dan zal die auto zo slim zijn om te remmen. Is GroenLinks bereid om ook die ontwikkeling te steunen en bijvoorbeeld de auto's die zo veilig zijn betaalbaarder te maken voor mensen? Of vindt u dat mensen gewoon in hun oude diesels moeten blijven rondrijden in Nederland?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De heer Madlener brengt mij volslagen in verwarring. Want in antwoord op een vraag van mevrouw Van Ginneken betoogde hij toch juist dat hij tegen al die automatische systemen om het veiliger te krijgen, was?

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, meneer Madlener stelde een vraag aan u.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het lijkt ons een goed idee als de nieuwe generatie auto's, met name elektrische auto's, ook uitgerust is met belangrijke systemen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dat lijkt me iets wat je vooral via normstelling moet doen. Nieuwe auto's moeten gewoon voldoen aan normen waarbij zo veel mogelijk van dit soort instrumenten worden toegepast. Wij zijn altijd voorstander geweest van de stimuleringsmaatregelen voor elektrische auto's. Ik wist niet dat de PVV dat ook was.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik ben een zeer groot voorstander van technologische ontwikkeling en vooruitgang. Dit is er een. Dat hoeft niet in een elektrische auto te zijn. Er zijn ook benzineauto's die die systemen steeds meer hebben. Dat vind ik een zeer goede ontwikkeling. Maar een andere ontwikkeling die je nog zou kunnen bedenken, is dat je bijvoorbeeld meer wegen aanlegt. Bijvoorbeeld een ringweg rond een woonkern ontlast de automobilist die door die woonkern rijdt. Als je files bestrijdt rond de steden, hoef je niet meer door die...

De **voorzitter**:

Meneer Madlener, uw vraag?

De heer **Madlener** (PVV):

Nou, mijn vraag is: ziet GroenLinks ook dat meer asfalt soms juist leidt tot meer verkeersveiligheid? De N-wegen verbeteren, de ringwegen verbeteren, ringwegen aanleggen, niet meer langs die school maar eromheen: dit soort ontwikkelingen vraagt om meer asfalt. Is mevrouw Kröger bereid haar dogma's opzij te zetten als het om de verkeersveiligheid gaat?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij zijn er snelle en effectieve maatregelen die we kunnen nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het verlagen van de maximumsnelheid is daarbij bewezen effectief gebleken. Dat lijkt mij dus primair, om snel resultaten te boeken, de stap die je wilt zetten. Het is heel belangrijk – dat is in het MIRT-debat van vorige week maandag heel uitgebreid gewisseld – dat we er bij de aanleg van nieuwe woonwijken juist van meet af aan voor zorgen dat de omgeving verkeersveilig is, waarbij je dus enorm inzet op ov en waarbij je zorgt dat de ontsluiting voor de auto zo geregeld is dat je de woonkern zo veel mogelijk ontziet. Ik hoop dat deze Minister daar, met al het geld in het MIRT, mee aan de slag gaat.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Dan gaan we over naar de volgende spreker, mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank, voorzitter. Het is wat mij betreft belangrijk dat we vandaag dit debat hebben. Want achter de cijfers, achter elke verkeersdode, zit natuurlijk een tragedie verscholen. Mobiliteit is voor mij natuurlijk een hefboom voor kansengelijkheid en verduurzaming – dat heb ik eerder al gezegd – maar veiligheid is daar wat mij betreft randvoorwaardelijk bij.

Voorzitter. Een deel van onze boodschappen en bestellingen wordt tegenwoordig door brede en snelle, fietsachtige voertuigen vervoerd. Dat sluit mooi aan bij het toekomstbeeld voor stadslogistiek dat D66 heeft: fijnmazig, gericht en schoon. Maar dat zorgt in sommige steden voor drukke fietspaden, met gebruikers met zeer verschillende snelheden. Ook daarom wil D66 dat 30 kilometer per uur de norm wordt binnen de bebouwde kom. Daarmee krijgen gemeenten de mogelijkheid om andere

voertuigen, zoals elektrische, van het fietspad naar de weg te verplaatsen. Daarover heb ik enkele vragen aan de Minister.

Hebben gemeenten die dat willen, straks wettelijk de mogelijkheid om dat te doen, zoals dat nu het geval is bij snorfietsen? Zo nee, kunt u toezeggen dat aan te passen en de Kamer hierover te informeren voor het volgende commissiedebat over verkeersveiligheid? Houdt het CROW bij het uitwerken van een gebiedsontsluitingsweg met inrichtingskenmerken voor 30 kilometer al rekening met het verplaatsen van voertuigen naar de rijbaan en met de eisen die dat aan de infrastructuur stelt? Zo nee, kunt u toezeggen dat dit alsnog betrokken wordt bij die uitvraag?

Voorzitter. De fiets is de duurzaamste, goedkoopste en gezondste vorm van mobiliteit. Nederland is fietsland nummer één, en als het aan D66 ligt blijven we werken aan die koploerspositie. Zou het niet veiliger zijn om fietsers voorrang op auto's te geven op rotondes buiten de bebouwde kom, en op kruispunten zonder verkeerslicht? Kan hij toezeggen dit te onderzoeken?

Voorzitter. Ik ben blij dat de Kamer gisteren heeft ingestemd met de motie van D66 en GroenLinks om vaart te maken met de invoering van 30 kilometer per uur, want waar harder gereden wordt, gebeuren meer en zwaardere ongelukken. Ter vergelijking: het verschil tussen een aanrijding met 50 of 30 kilometer per uur is het verschil tussen van drie verdiepingen hoog naar beneden vallen of van één hoog. Het doet allebei vreselijk pijn, maar het letsel verschilt nogal.

Een derde van alle dodelijke verkeersongelukken wordt volgens SWOV veroorzaakt door te hard rijden. Het valt dus niet mee, zoals de heer Madlener daarstraks beweerde. Ervaringen in België laten ook zien dat handhaving van...

De heer **Madlener** (PVV):

Voorzitter, ik moet... Kunt u ingrijpen, want dit is natuurlijk...

De **voorzitter**:

Nee, nee. We gaan hier niet door elkaar praten, meneer Madlener.

Mevrouw Van Ginneken is aan het woord, en als u vragen heeft dan mag u die stellen. Maar die heeft u denk ik niet, als ik u zo hoor.

De heer **Madlener** (PVV):

Maar ik word hier totaal verkeerd geparafraseerd. Dat kan toch niet?

De **voorzitter**:

Nee, mevrouw Van Ginneken vervolgt haar betoog.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ervaringen in België laten zien dat handhaving van de maximumsnelheid tot een halvering van het aantal dodelijke verkeersongevallen kan leiden. Daarnaast zorgt hard rijden voor meer stikstofuitstoot, meer luchtvervuiling én meer geluidsoverlast. We moeten dus af van het idee dat te hard rijden gaaf of stoer is. Door innovaties bewegen we langzaam richting autonoom vervoer en een eerste stap is de zogenaamde intelligente snelheidsassistent, ISA. Onder druk van de autolobby is deze techniek in verzwakte vorm terechtgekomen in Europese regelgeving, en daarom weinig effectief, althans volgens de Europese veiligheidscommissie, de ETSC. Dit terwijl delen van deze techniek auto's mogelijk wel veiliger maken, bijvoorbeeld een gaspedaal dat het lastiger maakt om snelheidslimieten te overschrijden door tegendruk te geven bij overschrijding van zo'n limiet. Bij de besprekingen in Europa was het de Nederlandse inzet dat dit inbegrepen zou zijn in het Europese voorstel. Is de Minister nog altijd voorstander van deze techniek? Zo ja, is hij bereid hiervoor te blijven pleiten in Europees verband? Ik heb begrepen dat het ministerie werkt aan het op orde krijgen van alle weggegevens die nodig

zijn voor die invoering van ISA. Liggen we op schema voor tijdige en nauwkeurige invoering? Kan de Minister ook het verdere proces, de planning en de stand van zaken schetsen? En kan hij toezeggen een pilot met tegendruk op het gaspedaal uit te voeren, bijvoorbeeld in een van de grote steden die voorstander zijn van deze techniek?

Voorzitter. Voor veilig verkeer is het gedrag van verkeersdeelnemers natuurlijk cruciaal. Helaas zijn er altijd nog mensen die die verantwoordelijkheid niet serieus nemen en bijvoorbeeld zonder rijbewijs rijden. Het is natuurlijk al eerder ter sprake gebracht: dat is natuurlijk levensgevaarlijk. In 2018 heeft de voorganger van...

De voorzitter:

Mevrouw Van Ginneken, de heer Koerhuis heeft een vraag aan u.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik zat er even op te broeden. Ik moet iets rechtzetten, denk ik, net als bij mevrouw Kröger. Hoorde ik nou goed van D66 dat op rotondes buiten de bebouwde kom de fiets altijd voorrang moet hebben? Het moet niet gekker worden. Doorstroom is ook belangrijk voor de verkeersveiligheid, juist buiten de bebouwde kom. Ik begrijp dus niet waar D66 dit vandaan heeft; ik krijg graag een toelichting. Dan een tweede vraag, als dat mag. D66 heeft het erover dat sneller rijden meer stikstof- en CO₂-uitstoot veroorzaakt. Maar daarom gaan we elektrisch rijden. D66 moet het toch met de VVD eens zijn dat dat dan niet geldt voor elektrisch rijden?

De voorzitter:

Meneer Koerhuis, u verpakt stiekem twee vragen in één interruptie. Nou, vooruit!

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Om met de laatste vraag te beginnen. Ik denk dat de heer Koerhuis het met mij eens is dat het erg ingewikkeld wordt als auto's die hetzelfde wegvak delen verschillende maximumsnelheden mogen hanteren. Er zijn meer argumenten voor een maximumsnelheid, zoals verkeersveiligheid wat hier het centrale onderwerp is. De heer Koerhuis maakt er dus een beetje een karikatuur van. Dan de vraag over de rotondes. Mijn verzoek aan de Minister is om te onderzoeken wat daarbij de mogelijkheden zijn. Ik bepleit hier niet om automatisch op alle rotondes de voorrangsregels aan te passen, maar verkeerskundigen geven aan dat dat een bijdrage kan leveren aan ook het verkeersveiliger maken van de rotondes buiten de bebouwde kom. Of dat in een specifiek geval aan de orde is, is natuurlijk ook een beslissing van een provincie of een gemeente zelf, maar ik vraag de Minister om daar een oordeel over te vormen en de Kamer daarover te informeren.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik heb nog een vervolgvraag over de rotondes. We gaan elkaar zeker niet vinden als het gaat om het 30 kilometer per uur moeten rijden in de gehele bebouwde kom, maar we vinden elkaar er wel in dat de weginrichting zo veel mogelijk uniform moet zijn. Dat vind ik het charmante deel van het voorstel van D66 voor 30 kilometerzones, maar ik hoop dat we dat dan ook doorvertalen naar rotondes: dat we rotondes buiten de bebouwde kom voor de herkenbaarheid en de verkeersveiligheid in heel Nederland uniform inrichten, zodat iedereen weet waar die aan toe is. Dus ik zou zeggen: buiten de bebouwde kom hebben auto's voorrang; dan weten fietsers en auto's waar ze aan toe zijn, en dat is goed voor de verkeersveiligheid.

De voorzitter:

Meneer Koerhuis, uw vraag?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Waar is nou dat charmante idee van D66 gebleven als het gaat om de uniformering van die 30 kilometerzones? Dat wordt te grabbel gegooid voor rotondes buiten de bebouwde kom.

De **voorzitter**:

U zoekt naar de charmante kant van D66, als ik het goed begrijp.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

De heer Koerhuis spreekt over uniformeren en pleit er dus voor om alles in ieder geval zo in te richten dat de auto leidend is. Dat is natuurlijk de manier van uniformeren die de VVD kenmerkt, dus dat verrast me niet. Mijn vraag aan de Minister was, nogmaals, om te onderzoeken wat het voorrang geven van fietsers op auto's op rotondes buiten de bebouwde kom zou kunnen bijdragen aan het vergroten van de verkeersveiligheid. Ik denk dat die stap eerst komt. Als de conclusie is dat dat een grote bijdrage zou kunnen leveren, dan moeten we gaan nadenken over wat dat betekent voor de inrichtingskenmerken en de manier waarop dat dan geïmplementeerd wordt.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Van Ginneken. Ik vraag u uw betoog te continueren en tot een afronding te komen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dat zal ik doen, voorzitter. Ik had het over mensen zonder rijbewijs die toch blijven rijden. In 2018 heeft de voorganger van deze Minister de Kamer geïnformeerd over de stappen om rijden zonder rijbewijs aan te pakken. We zijn nu bijna vier jaar verder en er zijn, zoals al gezegd, alleen maar meer overtreders die hun rijbewijs niet inleveren en voor de rechter beweren dat ze niet eens wisten dat ze dat moesten doen. Hoe kan het dat er na vier jaar niets verbeterd lijkt te zijn? Waarom heeft het vier jaar geduurd voordat we starten met een pilot van het CBR met betrekking tot de ontzeggingsbrief, terwijl dat in 2018 al aangekondigd was?

Tot slot nog twee vragen. Heeft het CBR voldoende capaciteit om deze problemen het hoofd te bieden? En welke aanvullende stappen neemt de Minister om rijden zonder rijbewijs nu echt de kop in te drukken? Ik kijk uit naar de beantwoording.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Van Ginneken. Meneer De Hoop namens de Partij van de Arbeid.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Iedereen in ons land moet zich veilig kunnen voelen in het verkeer. Een veilige en aantrekkelijke openbare ruimte, waar voetgangers en fietsers de baas zijn en waar kinderen zorgeloos naar school kunnen fietsen of buiten kunnen spelen. Dat is waar we heen moeten, en daarvoor moet er nog wel een hoop gebeuren. Iedereen dient zich daarbij wel aan de verkeersregels te houden en zich fatsoenlijk te gedragen op de weg. Helaas is dat niet altijd het geval.

Voorzitter. Duizenden automobilisten zitten achter het stuur met een rijbewijs dat ze eigenlijk hadden moeten inleveren. Dat zijn bijvoorbeeld mensen die gepakt zijn voor rijden onder invloed van drank of drugs of mensen die vanwege dementie niet meer in staat geacht worden veilig een auto te besturen. Alleen al vorig jaar werden er volgens de RDW ruim 10.000 rijbewijzen ongeldig verklaard. Daarvan werden er 4.240 niet ingeleverd. Dat is ruim 40%! Dat is zeer kwalijk. Want als je het leven van een ander in gevaar brengt door bijvoorbeeld dronken achter het stuur te

klimmen en een ongeluk te veroorzaken, dan zet je het leven van een hoop mensen op z'n kop: van het slachtoffer, van vrienden en van de familie. Als hiervoor je rijbewijs wordt afgenomen, hoor je gewoon niet op de weg thuis en dien je je rijbewijs in te leveren. Dat mensen dát niet doen, is ongelooflijk onfatsoenlijk en zeer kwalijk. Het kabinet heeft, zoals mevrouw Van Ginneken net zei, vier jaar geleden namens voormalig Minister van Justitie Grapperhaus stevige maatregelen aangekondigd, met hardere straffen zoals een celstraf of met boetes van meer dan € 8.000, inmiddels zelfs € 9.000. Hoe kan het dat ondanks deze maatregelen de cijfers blijven stijgen? Is de Minister bereid om te kijken naar meer middelen voor het CBR om rijbewijzen in te vorderen? En kan men echt niet meer doen dan alleen het sturen van een brief, en het misschien nog een keer sturen van een brief? Wat kunnen wij het CBR nou als echt daadkrachtige middelen aanbieden om hier nog meer aan te doen? En welke achterliggende oorzaken ziet de Minister voor het niet-inleveren van rijbewijzen door deze figuren? Heeft het er misschien ook mee te maken dat men voor een groot deel afhankelijk is van de auto om naar het werk te gaan? Moeten we dus niet nog meer investeren in alternatieven daarvoor?

Voorzitter. Veel mensen die met een ongeldig rijbewijs rijden, zullen wellicht al bekend zijn bij het OM en de reclassering. Reclasseringsmedewerkers weten nu niet eens dat hun cliënten niet mogen rijden, waardoor ze na een gesprek gewoon in de auto kunnen stappen.

De voorzitter:

Meneer De Hoop, er is een vraag van de heer Van der Molen.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik hoorde de heer De Hoop vanochtend al in een eerste reactie enig begrip vragen voor de redenen waarom mensen hun rijbewijs toch niet hebben ingeleverd. Ik hoor dat de heer De Hoop nu ook weer zegt: moeten we niet investeren in alternatieven? Daar zouden deze mensen, die de heer De Hoop zelf als onfatsoenlijk omschrijft, dan gebruik van kunnen maken. Zou hij daar iets meer over kunnen zeggen? Want als je met drank op achter het stuur bent betrapt en je je rijbewijs moet inleveren, moeten we dan als samenleving ook nog voor alternatieven zorgen omdat deze mensen er geen rekening mee hebben gehouden dat ze voor het verdienen van de kost afhankelijk zijn van hun auto?

De heer De Hoop (PvdA):

Ik snap de interruptie van de heer Van der Molen. Laat ik vooropstellen dat als je je rijbewijs kwijtraakt omdat je dronken achter het stuur zat, je absoluut niet op de weg thuishoort en je keihard aangepakt hoort te worden. Maar de realiteit is wel dat, ook al hebben we nu een celstraf en boetes van € 9.000, mensen het niet minder, maar meer zijn gaan doen. Ik vind het belangrijk om op te roepen dat we die mensen keihard moeten aanpakken, maar daarnaast moeten we kijken waarom die mensen toch de vrij rationele keuze maken om in de auto te stappen. Ik wil het niet alleen hard aanpakken, maar ik wil als Kamerlid ook zoeken naar de oorzaken die daarachter zitten. Heeft het er misschien ook mee te maken dat mensen een grote afhankelijkheid hebben van hun auto? Ik ben benieuwd hoe de Minister daarnaar kijkt, maar ik wil het allerm minst bagatelliseren, want ik vind het schandalig.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop. Vervolgt u uw betoog.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik was bij het punt gebleven dat het OM en de reclassering er misschien ook bij betrokken kunnen worden. Reclasseringsmedewerkers weten nu

niet eens dat hun cliënten niet mogen rijden, zodat ze bij wijze van spreken na een gesprek gewoon in de auto kunnen stappen terwijl ze het net over hun verslaving hebben gehad. Kan de Minister uitzoeken wat mogelijk is? Kan er misschien informatie worden uitgewisseld tussen het CBR, het OM en reclasseringsmedewerkers? Wat de Partij van de Arbeid betreft staat voorop dat we in ieder geval nog veel actiever moeten communiceren dat het levensgevaarlijk is om met een ingetrokken rijbewijs achter het stuur te gaan zitten. Het is echt van belang om het CBR nog stevigere middelen te bieden om het inleveren van rijbewijzen te forceren.

Voorzitter. Er zijn veel zorgen over wijken zonder trottoir waar toch 30 kilometer per uur mag worden gereden. Ik snap die zorgen heel goed. Als er geen trottoir aanwezig is, kan van veiligheid alleen sprake zijn als de toegestane maximumsnelheid 15 kilometer per uur bedraagt, zoals op een woonerf. Ik hoor dat het voor veel gemeenten ingewikkeld is om een 15 kilometerzone in te stellen, omdat een wettelijk afwegingskader daarbij ontbreekt. Hoe kijkt de Minister daarnaar? Is hij het ermee eens dat het een goed idee zou zijn om 15 kilometer per uur als uitgangspunt te hanteren voor woonstraten zonder trottoirs? Ik denk dat het goed zou zijn om hier ook rekening mee te houden bij de bouw van de gewenste 1 miljoen woningen. Is de Minister al in gesprek met de Minister voor VRO over de verkeersveiligheid van nieuwe wijken? Is hij bereid om dit punt aan hem mee te geven?

Tot slot wil ik nog een punt maken over geluidsoverlast in steden, specifiek als het gaat om motorfietsen. Volgens een onderzoek onder Amsterdammers ondervindt 19% van de inwoners ernstige hinder door motorfietsen die een enorm piekgeluid kunnen produceren. We kennen het allemaal wel: motorfietsers die stoer komen langs denderen terwijl iedereen zich irriteert aan het geluid. Waarom verbieden we dat niet, vraag ik aan de Minister. Volgens de gemeente Amsterdam zijn de mogelijkheden voor gemeenten om op te treden erg beperkt, onder andere omdat gemeenten geen nadere eisen kunnen stellen aan voertuigen. Ik hoor graag of de Minister dit ook een probleem vindt en wat hij hieraan kan doen.

Dank.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop. De laatste spreker aan de zijde van de Kamer is de heer Stoffer van de SGP-fractie.

De heer Stoffer (SGP):

Dat klopt, voorzitter. Ik spreek vandaag ook mede namens de ChristenUnie, maar ik krijg vast niet twee keer zoveel tijd.

De voorzitter:

Nee, was het maar zo'n feest!

De heer Stoffer (SGP):

Goed. Ik zal mijn best doen om binnen de tijd te blijven, voorzitter, om u niet te ontriefen.

Het blijft gewoon hartverscheurend als een jonge moeder of vader, een vriend of een kind niet meer thuiskomt. Het veiliger maken van wegen en woonwijken en een harde aanpak van drank- en drugsrijders verdienen echt prioriteit. Het is heel goed dat overheden en maatschappelijke organisaties willen gaan voor een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030. Het aantal zwaargewonden door verkeersongevallen neemt immers nog steeds toe. Met name voor noodzakelijke infrastructurele maatregelen, zeker in provincies en gemeenten, is veel geld nodig. Wat is het perspectief nu er eenmalig extra geld komt voor de rijks-N-wegen, maar het Gemeentefonds extra middelen voor verkeersveiligheid

ontbeert? Mijn vraag is: komt er een analyse van de financiële opgave om echt werk te maken van de halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030?

Het is goed dat er 200 miljoen euro komt voor veiligere N-wegen. Daarbij is mijn vraag of de middenbermscheiding op drukke delen van de N36 met prioriteit opgepakt wordt, zoals gisteren in een aangenomen motie door de Kamer is gevraagd. Elk jaar komen er namelijk op deze weg veel mensen om het leven. Daarbij is ook de vraag of heel snel de schop in de grond kan voor de verbreding van de N50 bij Kampen. Gisteren was daar weer een heel aangrijpend ongeval. Het mag niet zo zijn dat stikstofregels voor vertraging zorgen, want die paar grammen stikstof vallen toch in het niet bij de waarde van mensenlevens die daar verloren gaan? Totdat we daar echt wat aan doen, kan de snelheid bij Kampen misschien omlaag naar 80 kilometer per uur. De ernstige afloop van verkeersongevallen op rijkswegen is in veel gevallen te wijten aan een onveilige berminrichting. Mijn concrete vraag is of er gewerkt wordt aan het obstakelvrij maken van bermen.

Dan de filedruk. Die neemt nog steeds toe, maar het kabinet stopt wel met het programma file-aanpak. De extra wegininspecteurs en de snelle inzetbaarheid van bergingsbedrijven zullen we echt gaan missen, zeker vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Ik vraag dus nadrukkelijk om een heroverweging van het stopzetten van dit programma.

Veel verkeersslachtoffers vallen op gemeentelijke wegen. Het is cruciaal dat er snel meer inzicht komt in de risicolocaties, ook wat betreft de fietsinfrastructuur. Hoe wordt gezorgd voor goede ontsluiting van ziekenhuis- en ambulancedata? Heel veel kleinere gemeenten hebben nog geen risicoanalyse gemaakt. Dat komt vaak doordat de capaciteit, de kennis en de kunde ontbreken. Mijn vraag is of het mogelijk is om hen te ondersteunen via een pool van adviseurs, hoe je die dan ook ingericht. Dan de rijbewijzen. Van de vorig jaar ruim 10.000 ongeldig verklaarde rijbewijzen, wordt bijna de helft niet ingeleverd. Het is een bekend probleem waar het kabinet wat aan zou doen, maar dat lukt blijkbaar niet. Mijn vraag is: hoe pakken de bewindslieden dit op? In vijf jaar tijd is het aantal automobilisten dat gepakt werd omdat ze niet meer mochten rijden, verdubbeld. Wellicht komt die grotere angst door meer controles, maar ik vrees dat het een indicatie is voor meer mensen die de weg op gaan, terwijl dat niet mag. Hoe verhouden deze cijfers zich tot de ontwikkeling van het totaalaantal mensen met een ongeldig rijbewijs of een rijverbod? Mijn concrete vraag hierbij is of die aanpak wordt aangescherpt.

Al een paar jaar is gewerkt aan een wetsvoorstel voor een hardere aanpak van rijden onder invloed. Collega's hebben er ook aan gerefereerd. Maar wat schetst mijn verbazing? Dat de bewindslieden dit voorstel nu opeens in de ijskast willen zetten. Met een enkele zin over kosten die niet opgebracht kunnen worden, nemen wij als SGP en ChristenUnie in ieder geval geen genoegen. Onze vragen zijn: om welke kostenposten gaat het? Waarom wordt niet op z'n minst een deel van de voorstellen doorgezet? Misbruik van alcohol, drugs en lachgas moet automobilisten duur komen te staan.

Voorzitter. Dan het LEV-kader. We hebben er de vorige keer ook over gesproken, want de invoering van het kader voor licht elektrische voertuigen loopt vertraging op. Daar hebben we de vorige keer vraagtekens bij gezet, net als bij de invulling ervan. Ik moet constateren dat de Europese Commissie wel vaart maakt met een Europees kader. Mijn vraag is: kunnen we niet beter daarbij aansluiten? Dat is duidelijk voor fabrikanten. Dan kunnen wij ons richten op eventuele gebruikseisen, zoals een helmplicht.

Dan de praktijkexamens. De wachttijden voor die examens zijn de laatste weken fors opgelopen tot wel twintig weken. Dat kregen wij mee. Ik heb begrepen dat duizenden mensen zich aanmelden als kandidaat-

examinator, maar dat er maar heel weinig doorheen komen. Mijn vraag is: hoe komt dat? Worden er geen kansen gemist? Zijn alle oud-examinatoren die nog niet zo lang geleden zijn gestopt, opgebeld om te vragen of ze niet tijdelijk terug willen komen?

Voorzitter, als allerlaatste de helmplicht. Vanwege de helmplicht willen verschillende snorfietsers hun rijtuig omkeuren naar een bromfiets. Dat kan nu alleen bij de RDW-keuringsstations met wachttijden en soms slechte bereikbaarheid. De vorige Minister wilde kijken naar de mogelijkheden om de lokale RDW-erkende dealer hiervoor in te schakelen. Mijn vraag is of deze Minister daarvoor groen licht wil geven. Daar laat ik het bij. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Stoffer. Dan zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de commissie. Ik kijk naar de bewindslieden. Ik denk dat we dit debat kunnen schorsen tot 14.15 uur. Is dat voldoende? Iets langer? We schorsen tot 14.25 uur.

De vergadering wordt van 13.57 uur tot 14.25 uur geschorst.

De voorzitter:

We zijn toegekomen aan de beantwoording door het kabinet. Ik geef als eerste het woord aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Voorzitter, hoeveel interrupties mogen we plegen?

De voorzitter:

Twee om twee interrupties. Dat is het uitgangspunt.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Viermaal één.

De voorzitter:

Nee, twee om twee, dus niet viermaal één. U hoeft geen tweede vraag te stellen, maar als u dat niet doet, vervalt die.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Per bewindspersoon?

De voorzitter:

Ik heb begrepen dat het aantal vragen aan de Minister van Justitie en Veiligheid beperkt is. Ik denk dus dat twee om twee voldoende is. Als nou blijkt dat we nog tijd overhebben, dan ben ik best bereid om daar coulant mee om te gaan.

Minister Harbers:

Voorzitter, dank u wel. Een commissiedebat over verkeersveiligheid. Dat is een belangrijk onderwerp, voor uw Kamer – dat heb ik al gemerkt in de eerste debatten, onder andere in het hoofdlijnen debat – maar ook voor mijzelf. Mevrouw Van Ginneken drukte het goed uit. Bij de uitwerking in het politieke debat gaat het al snel over cijfers over ongevallen, over de inrichting van wegen en over het gedrag. Maar, zoals mevrouw Van Ginneken zei: achter elk getal zit een tragedie. Dat moeten we nooit vergeten. Dat geeft ons dus de taak om te kijken hoe we ons daartegen teweer kunnen stellen.

Een paar zinnen ter inleiding en dan zal ik aangeven langs welke lijnen ik wil antwoorden.

Verkeersveiligheid begint ook met de vaststelling dat een ongeluk heel vaak in een klein hoekje zit. Ik heb dat al een aantal keren aangegeven. Ik

denk dat iedere verkeersdeelnemer zich wel van die momenten herinnert. Het kan soms dagelijks, soms wekelijks voorkomen dat je even denkt: oef, dat is maar weer net goed gegaan. Misschien reageerde je zelf net te laat of zag een ander jou te laat. Zo zijn wij, mensen, want niemand is onfeilbaar. Dat je dat weet, betekent ook dat je daarvan uit moet gaan bij de aanpak van verkeersveiligheid.

We kunnen een aantal dingen doen die helpen bij het zo veel mogelijk waarborgen dat die «oef»-momenten niet fataal eindigen. Dat zit 'm in zowel in de aanleg van nieuwe infrastructuur als in de bestaande infrastructuur: wat kunnen we daarin verbeteren? Dat zit 'm in de voertuigen: wanneer is een voertuig veilig en is het goedgekeurd of niet? Maar dat varieert ook van de snuffjes die aan voertuigen kunnen worden toegevoegd om ze veiliger te maken tot aan, op termijn, de zelfrijdende auto. Welke mogelijkheden biedt deze voor de verkeersveiligheid? Maar ook: wat zijn de risico's daarvan? Daar moet je ook van tevoren over nadenken. Dan kom je op een heel belangrijk element daarin: het gedrag van mensen. Om te beginnen moet je gewoon goed in beeld hebben wat nou de risicofactoren zijn en wat de risicogroepen zijn. Wat kunnen we hun bieden om het inzicht te vergroten in wat zijzelf kunnen doen? Ik noem verder de campagnes over bob, over snelheidslimieten en over MONO. Dat zijn allemaal dingen waarover we later nog komen te spreken. Dit gaat tot aan de handhaving, als mensen, al dan niet moedwillig, gewoon echt in de fout gaan. Dat is straks het moment in mijn betoog waarop ik het stokje zal overdragen aan mijn collega Yeşilgöz van Justitie. Een doelstelling speelt daarbij een rol. De heer Stoffer refereerde daar al aan; dat is één vraag waar ik al even op inga in de algemene inleiding. We hebben namelijk met elkaar afgesproken te bezien hoe we het aantal verkeersslachtoffers in 2030 kunnen halveren. Volgens mij heeft de heer Geurts hierover in de vorige kabinetsperiode een motie ingediend. Natuurlijk kijken we langs al deze lijnen wat we kunnen doen, maar we laten de SWOV nu ook een aantal potentiële extra maatregelen doorrekenen op de effecten op verkeersveiligheid. Dat hebben we al eerder aan de Kamer gemeld. De uitkomsten daarvan verwacht ik rond de zomer. Die koppel ik dan terug naar de Kamer. Als daaruit blijkt welke maatregelen of extra maatregelen nog een gunstig effect hebben, dan kijken we ook naar de haalbaarheid daarvan. Rond de zomer informeer ik u dus over die uitkomst en over het vervolgproces. Alle dingen die kunnen helpen op weg naar 2030, moeten we serieus in overweging nemen.

Voorzitter. Ik wil de vragen van de Kamer beantwoorden aan de hand van vijf verschillende thema's. Ik ga eerst in op de rijksinfrastructuur en alle vragen daarover. Ten tweede ga ik in op de vragen over het onderliggend wegennet. Ten derde ga ik in op de voertuigen, inclusief de rechten en plichten verbonden aan die voertuigen. Bijvoorbeeld een thema als de helm komt daarbij terug. Het vierde blok gaat over het gedrag en de risicogroepen. Tot slot ga ik in op alle vragen die gesteld zijn over het CBR en het intrekken van rijbewijzen, ook omdat dat een logische overgang is naar de handhaving, waar mijn collega op in zal gaan.

Ik begin met de vragen die gesteld zijn over de rijksinfrastructuur.

De heer Koerhuis vroeg of er een uniforme inrichting voor N-wegen kan komen, zodat ze beter herkenbaar zijn; daarmee wordt de verkeersveiligheid gediend. Voor alle wegen, dus ook voor de N-wegen, zijn de uitgangspunten vastgelegd in het Handboek Wegontwerp van het CROW. Bij de aanleg of bij een grootschalige reconstructie van N-wegen is dat handboek het uitgangspunt. Het grootste probleem doet zich niet voor bij de wegen die recent zijn aangelegd of die nog aangelegd moeten worden, maar bij de wegen die in het verleden zijn aangelegd. Vaak is de ruimte voor grootschalige aanpassingen aan de betreffende tracés helaas beperkt. Dan begin je dus wel met de handleiding die we hanteren, maar als je met zo'n weg echt aan de slag gaat, loop je er al snel tegen aan dat een complete uniformering niet kan. Dan ga je voor stukken ervan toch

wel weer zoeken naar maatwerkoplossingen die wel mogelijk zijn. Een complete uniformering kan dan ook geen doel op zichzelf zijn. De richtlijnen stellen ons wel in staat om te beoordelen in hoeverre een bestaande weg veilig is ingericht. Dat is voor ons dus de basis bij het aanpakken van de grootste risico's. Ik noem bijvoorbeeld obstakels in de berm en of een aanpassing van het wegprofiel. Daarmee is dit het belangrijkste uitgangspunt bij de besteding van de 200 miljoen die in het coalitieakkoord is vastgelegd voor het veiliger maken van de rijks-N-wegen. Met deze richtlijnen in de hand kunnen we dus op zoek gaan naar de plekken waar dat het hardst nodig is en gaan we de inrichting van die wegen verder verbeteren. Als we daarmee dan toch aan de slag gaan, gaan we ze natuurlijk tegelijkertijd verder uniformeren.

Voor de provinciale N-wegen zijn de provincies primair aan zet. Zij kunnen voor dat soort aanpassingen een beroep doen op de middelen uit de investeringsimpuls.

Dan ga ik in op het lijstje met de gevaarlijkste N-wegen: N7, N14, N31, N33, N35, N36 en N48. De heer Koerhuis vroeg daarnaar. Het vorige kabinet heeft 25 miljoen beschikbaar gesteld specifiek voor de verbetering van de N-wegen in beheer van het Rijk. Het maatregelenpakket daarvoor is in 2020 vastgesteld. Die maatregelen zijn toen in voorbereiding genomen: de technische uitwerking, de inpassing, de aanbesteding et cetera. In de periode van 2022 tot 2025 worden deze uitgevoerd. Met de N36 starten we waarschijnlijk nog voor de zomer. Ik ga zo meteen verder in op de N36; dat komt meteen hierna. Ook voor de N14 zullen we dit jaar al de eerste maatregelen treffen.

Dan kom ik specifiek op het geplande onderhoud aan de N36. De heer Koerhuis vroeg of wij de eerste stappen kunnen combineren met het veiliger maken van de N36. Dat gaan we al doen. Ik verwijs daarbij naar de eerste 25 miljoen die het vorige kabinet beschikbaar heeft gesteld. Voor de N36 gaat het daarbij om maatregelen zoals het realiseren van extra uitwijkruimte en het verwijderen of afschermen van obstakels in de berm. Die eerste maatregelen worden gecombineerd met het geplande groot onderhoud.

Dan de besteding van de nieuwe 200 miljoen.

De voorzitter:

Er is een verhelderende vraag van de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Het is mooi dat die maatregelen voor de N36 getroffen worden. Mijn vraag is of die ook toekomstvast zijn, want straks zal het structureel wat anders moeten zijn. In de motie die gisteren is aangenomen, vraagt de Kamer namelijk nadrukkelijk om iets wat meer perspectief biedt dan alleen deze maatregelen. Is het dan geen weggegooid geld? Of wordt het dusdanig besteed dat het past in het toekomstvaste beeld waar we met elkaar naartoe zouden willen: een bredere weg met een geleiderail in het midden?

Minister Harbers:

U bedoelt de maatregelen uit de eerste 25 miljoen? Bij mijn weten is dat wel zo. Ik kijk ook even naar de besteding van de 200 miljoen, waar de heer Koerhuis naar vroeg. In het vorige MIRT-debat heb ik al aangegeven dat ik de Kamer voor de zomer informeer over de vervolgstappen inzake de besteding van die 200 miljoen. De N36 wordt daarin ook meegenomen. Tegenover de provincie heb ik al aangegeven dat de situatie op de N36 urgent is en dat we daarmee snel aan de slag moeten. Hierbij speelt een rol dat het aanbrengen van een fysieke rijbaanscheiding op in ieder geval delen van de N36 een complexe en heel kostbare maatregel is. Dat zei ik net ook in reactie op de heer Koerhuis. Dat is vooral complex omdat het geen nieuw tracé is; het is een tracé dat er al een tijdje ligt. Vanzelf-

sprekend moeten de maatregelen die we nemen, passen bij het eindbeeld van de N36, maar dat betekent nog altijd dat je waarschijnlijk niet op de hele N36 een fysieke rijbaanscheiding kunt realiseren, want die is gewoon niet op het huidige tracé in te passen. Helaas staat deze weg aan de top van wegen met een negatieve score op het gebied van de verkeersveiligheid, maar we willen natuurlijk wel zo veel mogelijk doen voor deze weg. Daar doen we ons uiterste best voor.

De heer Van der Molen heeft gevraagd hoe snel de verbetering van de verkeersveiligheid op de N-wegen kan beginnen. Ik denk dat ik die vraag al welhaast beantwoord heb. De 200 miljoen komt vanaf 2023 beschikbaar. Ik wil dan ook alles op alles zetten opdat we in de loop van 2023 kunnen starten met de eerste maatregelen en het geld, in ieder geval de tranche van 2023, goed tot besteding kan komen. De informatie hierover loopt mee met de informatie die u voor de zomer krijgt.

De bredere investeringsimpuls verkeersveiligheid van 500 miljoen euro heeft echt tot doel een impuls te geven aan de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet. Dat is dus het wegennet in beheer van provincies, gemeenten en waterschappen. De provincies kunnen per tranche een rijksbijdrage aanvragen voor de N-wegen in beheer van de provincies, maar de echte realisatie daarvan is uiteindelijk aan de provincies als wegbeheerder.

De heren Koerhuis en Stoffer misten de N50 in het bekende trieste rijtje. Zij vroegen naar het tijdpad en zij vroegen wanneer de schop de grond in kan. Het is al door de leden van de commissie gezegd, maar ook ik wil hier mijn diepe medeleven betuigen aan de nabestaanden van het slachtoffer van het ongeval van gisteren op de N50. We weten nog niet exact wat er gebeurd is. Daar doet de politie nog onderzoek naar. Dit soort tragische ongevallen bewijzen des te meer dat we altijd moeten blijven investeren in de verkeersveiligheid. De N50 staat niet in het bekende rijtje, maar dat is het rijtje dat met de 25 miljoen euro uit de vorige kabinetsperiode wordt aangepakt. De N50 pakken we los daarvan wél aan. Het is een rijks-N-weg en die kan dus meegenomen worden in die aanpak. De locatie waar het trieste ongeval gisteren plaatsvond, is onderdeel van de planuitwerking van de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid. Daarbij gaan we maatregelen treffen voor zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming. De weg krijgt twee keer twee rijbanen en er wordt een rijbaanscheiding tussen de beide rijrichtingen aangebracht. Hoe vreselijk ik dit soort zaken ook vind, zelfs hier kan ik niet dwars door de stikstofregels heen breken. We bekijken daarom ook hier hoe we de capaciteit van de stikstofdeskundigen zo goed mogelijk kunnen inzetten. Wat mij betreft heeft verkeersveiligheid wel een hoge prioriteit bij de toewijzing daarvan. Dat maakt dat het op dit moment dus nog enigszins onzeker is wanneer bij Kampen de schop in de grond kan, maar zodra ik daar, ook na overleg met de provincie, meer duidelijkheid over heb, informeer ik de Kamer daarover. De heer Madlener vroeg naar de berminrichting; 42% daarvan voldoet niet aan de laatste eisen. Daar zijn wij van op de hoogte. Rijkswaterstaat werkt hier hard aan in het kader van het programma Meer Veilig. Voor ongeveer 400 locaties op autosnelwegen van het Rijk met obstakels in de berm zijn maatregelen vastgesteld. De helft daarvan is al uitgevoerd. Het overige deel wordt dit jaar uitgevoerd. Ook voor een aantal rijks-N-wegen worden via het programma Meer Veilig maatregelen getroffen. Dat betreft weer het rijtje N-wegen dat ik zojuist opnoemde. Ik voorzie dat ik met een deel van de nieuwe 200 miljoen voor rijks-N-wegen de eventueel resterende knelpunten in bermen van N-wegen kan aanpakken. Uiteindelijk zullen we daarbij een soort prioritering aanbrenge: wat doen we aan de bermen, wat doen we met de andere maatregelen zoals rijbaanscheiding? Dat maakt allemaal onderdeel uit van de uitwerking van de besteding van de 200 miljoen die u voor de zomer krijgt.

Ik ga nog wat verder in op de onveilige berminrichting. Ik kom dan bij de vragen van de heer Stoffer. Hij stelde eigenlijk drie vragen in één. Ik geef

daarom nog even een aanvulling op de dingen die ik net al heb gezegd over de 400 locaties in het programma Meer Veilig. In aanvulling daarop kan ik tegen de heer Stoffer zeggen dat nagenoeg alle filegevoelige locaties reeds zijn voorzien van separate filedetectie. Ik overweeg om op de resterende risicovolle locaties de verkeerssignalering uit te breiden, zeker als dat kosteneffectief gerealiseerd kan worden. Daarbij moet je bijvoorbeeld denken aan de A58 in Zuid-Nederland. Daarbij onderzoek ik tegelijkertijd ontwikkelingen zoals in-car-technologieën. In-car? Ja, dat is technologie in de auto. Het zijn nieuwe snuffes. Ik ben zo opgevoed dat ik geen Engels mag gebruiken, maar het zijn nieuwe snuffes in de auto's.

De voorzitter:

Ik zie mevrouw Van Ginneken al helemaal knikken.

Minister Harbers:

Op locaties waar ongevallen hebben plaatsgevonden die zijn gerelateerd aan de scherpe bochten – daar refereerde de heer Stoffer ook aan – is de signalering weer getoetst aan de geldende CROW-richtlijn en waar nodig aangepast. Ook wordt nagegaan of de bebording en andere verkeers-tekens in de scherpe bochten waar geen ongevallen hebben plaatsgevonden, conform de richtlijn zijn uitgevoerd. Waar nodig worden deze bij het groot onderhoud bijgesteld.

De heer Stoffer stelt dat de gemeenten geen extra middelen hebben gekregen voor de verkeersveiligheid op wegen achter de rijkswegen en de rijks-N-wegen. Hij vraagt of een bredere analyse kan worden gemaakt van de financiële opgave. Hierbij moet ik de scheiding tussen de verschillende overheidslagen toch wel een beetje bij betrekken, want uiteindelijk is het Rijk een van de vier wegenbeheerders in Nederland. Provincies, gemeenten en waterschappen zijn zelf verantwoordelijk voor investeringen in wegen die bij hen in beheer zijn. Daarbij ondersteunen wij hen al extra met de investeringsimpuls verkeersveiligheid van 500 miljoen. De eerste tranche daarvan is uitgegeven; de tweede tranche staat gepland voor dit jaar. Binnenkort kunnen de medeoverheden daarvoor aanvragen doen. Het ministerie overlegt natuurlijk wel geregeld met de medeoverheden over de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet. Wat de opgave daarbij is komt dan ook ter sprake. Maar buiten die 500 miljoen stelt het Rijk op dit moment geen aanvullende middelen beschikbaar.

De voorzitter:

En ook daarover heeft de heer Stoffer een vraag.

De heer Stoffer (SGP):

Het ging mij niet specifiek om de middelen. Van de VNG kregen wij mee dat een aantal kleinere gemeenten – hoe moet ik dat nu een beetje netjes zeggen? – gewoon geen idee hebben hoe ze überhaupt moeten beginnen met het maken van die analyse. Ze hebben geen verkeersveiligheidsadviseurs. Ja, en als het eerst zaadje al niet wordt geplant, dan krijg je nooit een mooie plant of een boom. Zou geen pool van adviseurs gemaakt kunnen worden die gemeenten daarbij helpt? Voor mijn part wordt dit gedaan vanuit de regionale directies van Rijkswaterstaat; dan kan van daaruit wat hulp worden geboden. Ik weet dat dat zo'n jaar of twintig geleden ook zo was. Iets in die trant. Als we hen een klein beetje op weg helpen, kunnen ze een eerste begin maken. Want we zien heel vaak dat de echt kleinere gemeenten dat niet doen. Dat zal niet overal zo zijn, want soms zit daar per ongeluk wel iemand die zich daar druk om maakt. Het gaat dus niet om heel veel middelen, maar eigenlijk gewoon om een stukje capaciteit om hen op weg te helpen. Daar gaat het mij om.

De voorzitter:

Dank u wel. Uw vraag is duidelijk.

Minister Harbers:

Het antwoord is ook duidelijk: de pool waar de heer Stoffer om vraagt, komt er. Het offertetraject daarvoor loopt nu. Het streven is zelfs dat de ondersteuning van gemeenten door zo'n pool van adviseurs in mei/juni gaat starten.

Met uw goedvinden, voorzitter, ga ik in dit deel van mijn betoog gelijk in op de vragen van de heer Stoffer die ik in het blokje over het onderliggende weggennet had ondergebracht. De heer Stoffer zei namelijk ook – dat houdt hiermee wel verband – dat gemeenten gewoon meer inzicht moeten krijgen in de risicolocaties, ook wat betreft de fietsinfrastructuur. Je zou bijvoorbeeld kunnen kijken naar de data die ziekenhuizen en ambulances hebben. De Nederlandse ziekenhuizen leveren al data voor de Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiszorg. Die informatie wordt ieder jaar aan belanghebbenden geleverd, zoals aan de SWOV voor haar jaarlijkse Staat van de Verkeersveiligheid. Daarnaast beschikt VeiligheidNL in zijn letselinformatiesysteem nog over de spoedeisendehulpdata. Die geven op landelijk niveau inzicht in aantallen, oorzaken en gevolgen van ongevallen in Nederland. Door die beide systemen krijgen we dus een nog completer beeld van ongevallen, want daarin komen ook patiënten voor die niet in een ziekenhuis zijn opgenomen. Dan wat betreft de ambulancedata: VeiligheidNL heeft vorig jaar van ons ministerie een subsidieaanvraag toegekend gekregen voor een pilotproject voor het landelijk inwinnen van gegevens bij de 25 regionale ambulancevoorzieningen, zodat we ook daarmee beter inzicht kunnen krijgen in de verkeersongevallen. Dat zijn data die, als wij ze hebben en goed ontsloten hebben, ook waardevol kunnen zijn voor de medeoverheden en bijvoorbeeld voor zo'n pool van adviseurs.

Ik blijf even bij geld. De heer Madlener vroeg of we dan niet de Lelylijn moeten schrappen. Mede gelet op het debat dat wij vorige week voerden over het MIRT, is het antwoord daarop simpelweg: nee. Daarachter zit ook wel de verantwoordelijkheid van provincies. Zij zijn zelf verantwoordelijk voor investeringen in hun wegen. Dat geldt niet alleen voor de aanleg ervan, maar ook voor de verkeersveiligheid op hun wegen.

Mevrouw Kröger vroeg naar het verlagen van de maximumsnelheid op snelwegen en andere wegen, inclusief een uitbreiding van de 100 kilometer per uur naar de avond en nacht. Waarschijnlijk kent mevrouw Kröger mijn antwoord, want ze haalde zelf al aan dat in de vorige kabinetsperiode tot een verlaging van 130 naar 100 kilometer per uur is besloten vanwege het stikstofprobleem en de bijdrage die deze verlaging levert aan het verminderen van de stikstofuitstoot. Waar het gaat om maximumsnelheden is de tekst die ik heb meegekregen in het coalitieakkoord voor mij de basis. Daarin is afgesproken dat we met de gemeenten bekijken waar binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid zinvol verlaagd kan worden naar 30 kilometer per uur – ik ga straks verder in op de vragen die daarover gesteld zijn – maar dat tegelijkertijd de snelheid op andere wegen ongewijzigd blijft. Daarom heb ik geen voornemen om andere maximumsnelheden te verlagen. Dat is tegelijkertijd ook het antwoord op de vraag van de heer Stoffer over de snelheid op de N50.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger wil daar nog even wat over vragen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik realiseer mij dat de verlaging van de maximumsnelheid is ingegeven door de noodzaak om stikstofuitstoot te reduceren, alleen ligt er nu het onderzoeksrapport in opdracht van Rijkswaterstaat waaruit blijkt dat dit ook echt veel minder ongelukken en minder dodelijke slachtoffers teweegbrengt. Kijkt de Minister dan toch niet met andere ogen naar de mogelijkheid dat je ook 's avonds en 's nachts dat positieve effect zou kunnen bereiken?

Minister Harbers:

Ik denk, en dat werd ook in het debat al aangehaald, dat er ook veel andere manieren zijn die ervoor gezorgd hebben dat de verkeersveiligheid op snelwegen, zeker in de afgelopen decennia, met sprongen verbeterd is, bijvoorbeeld verbeterde technieken en ondersteuning in de auto, matrixborden et cetera. Waar het gaat om de snelheden – dat is ook in de bijdrage van de commissie al naar voren gekomen – ligt de winst vooral op een aantal terreinen, bijvoorbeeld binnen de bebouwde kom, in de inrichting van de N-wegen en zeker bij een aantal risicogroepen zoals senioren en kinderen. Waar het gaat om de maximumsnelheid is de inzet gericht op het ondersteunen van gemeenten bij 30km/u-wegen, waar uiteindelijk veel winst te behalen valt. Het antwoord blijft dus dat ik geen voornemen heb om de snelheid op de snelwegen te gaan veranderen.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger wil daar nog even op doorgaan.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ontkent de Minister dan dat de analyse is dat het verlagen van de maximumsnelheid naar 100 kilometer per uur een positief effect heeft op de veiligheid?

Minister Harbers:

Ik zie die analyse ook, maar hier zit tegelijkertijd achter dat het simpelweg spreken over de maximumsnelheden niet het enige is wat je dan moet doen. Dat is precies de opgave die we ook hebben bij die 30km/u-wegen: daar waar wegen een verlaagde maximumsnelheid krijgen maar de weginrichting zelf feitelijk uitnodigt tot harder rijden, betekent het niet per definitie dat de verkeersveiligheid altijd omhooggaat. Het handhavingsvraagstuk zal wel fors versterkt worden, zeker als je naar de avond en de nacht kijkt, wanneer de wegen rustiger zijn. Het is al vaker genoemd: de staat van onze infrastructuur is zodanig dat die dan eigenlijk uitnodigt om harder te rijden dan de maximumsnelheid, dus dan heb je aan die kant weer een vergrote opgave. Maar uiteindelijk heb ik, ook met een blik op het coalitieakkoord, dat als het ware mijn opdracht is die ik heb meegekregen van de coalitiepartijen in de Kamer, geen voornemen om de maximumsnelheid aan te passen, behalve het mogelijk maken van de 30 kilometer per uur in gemeenten.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, u mag nog een vervolgvraag stellen. Zeker.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik parafraseer de Minister even. Hij zegt eigenlijk: in het coalitieakkoord staat 100 kilometer overdag en 's nachts 130, ergo het feit dat cijfers van Rijkswaterstaat laten zien dat die 100 kilometer zorgt voor minder dodelijke slachtoffers laat ik buiten beschouwing. Ik vind dat eigenlijk een hele treurige conclusie. Dan denk ik: waarom zou je niet ook in de avond en in de nacht naar 100 kilometer gaan? Dan kan je meer stikstof reduceren, waar sowieso nog wel een opgave ligt voor dit kabinet, en daarnaast geef je dan gevolg aan de conclusies van Rijkswaterstaat, in plaats van dat we nu onnodig dat aantal slachtoffers laten bestaan.

De voorzitter:

Wat is uw vraag, mevrouw Kröger, even concreet?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Is het nou werkelijk zo simpel dat zo'n analyse van Rijkswaterstaat er dus gewoon niet toe doet, omdat nou eenmaal in het coalitieakkoord staat et cetera? Is dat nou zo? Dat vind ik zonde.

Minister Harbers:

Nee. Er is door de formerende partijen natuurlijk ook wel breder gekeken waar wij het meest op inzetten. Waar we uiteindelijk het meest op inzetten, zijn bijvoorbeeld extra middelen voor de rijks-N-wegen en het ondersteunen van gemeenten op die 30 kilometer per uur, waar ik straks nog op kom. We zetten ook de hele trits van maatregelen voort die ik in het begin al noemde, zoals gedragscampagnes en inzetten op risicogroepen. Op al die terreinen, en overigens ook nog op terreinen daarbuiten, kun je winst behalen, maar ik kies voor de focus op de terreinen waar we de allergrootste winst kunnen boeken in de komende jaren tot aan 2030.

De voorzitter:

Gaat u verder met de beantwoording.

Minister Harbers:

Dan tot slot van dit blok de vraag van de heer Stoffer over het programma file-aanpak. De insteek van dat programma was met name het aanpakken van de filedruk, waarbij we ook een heel aantal tijdelijke inrichtingsmaatregelen hebben genomen, die allemaal eenmalig waren en die afgerond zijn. We hebben hier vorige week in het notaoverleg ook over gesproken. Ik heb u toegezegd dat we nog een evaluatie doen, of dat we in ieder geval de resultaten zoals die bij ons bekend zijn voor het zomerreces naar de Kamer sturen. Ik zou korthedshalve daarnaar willen verwijzen. Het is overigens niet zo dat we niets meer doen aan de aanpak van files, want zoals gezegd omvat het programma een breed pakket aan maatregelen. De inzet van weginspecteurs en bergers bij incidenten was daar onderdeel van. Er zijn nog steeds weginspecteurs en bergers, alleen hadden we slechts tijdelijk middelen voor de extra inzet daarvan.

Voorzitter. Dan kom ik van de rijksinfrastructuur op de vragen die gesteld zijn over het onderliggend wegennet, dus het wegennet in beheer bij de medeoverheden. Ik begin met de stand van zaken van het vijfpuntenplan verkeersveiligheid schoolomgeving, dat de heer Koerhuis heeft gepresenteerd. Zoals ook aangegeven in het tweeminutendebat in de Kamer, zijn we in gesprek met de VNG en gemeenten over dat vijfpuntenplan. Over de uitkomsten daarvan informeer ik uw Kamer in het najaar, of nee, voor het volgende commissiedebat, dat naar ik begrepen heb – want de Kamer gaat erover – in het najaar is of wordt gepland. Ondertussen ondersteunen we natuurlijk al op verschillende manieren bij een veilige schoolomgeving. Dat zetten we vanzelfsprekend door. Ik nodig gemeenten ook uit om, als er binnenkort weer een tranche opengaat voor de verkeersveiligheidsmaatregelen, via de investeringsimpuls een aanvraag te doen voor het inrichten van een schoolzone. Dat is inmiddels al voor ruim 100 schoolzones in het land gebeurd. Dat kan via opname van de schoolstraat in de ASVV: dat is dé richtlijn voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom.

Dit is even een zijpad. Ik gaf net in mijn antwoord al aan dat ik de commissie voor het volgende commissiedebat in het najaar informeer. Misschien is dit het moment om excuses aan te bieden aan de commissie voor de late verzending van stukken voor dit debat. Dat trek ik mijzelf aan. Het is intern gewoon te traag en te stroperig gegaan. Ik heb geconstateerd dat de goede gewoonte bestaat om voor commissiedebatten in deze commissie heel veel dingen op te sparen voor een verzamelbrief. Dat heeft ons hier tegelijkertijd in de weg gezeten, want dan heb je altijd op het laatst een stukje dat ook nog weer in de verzamelbrief moet. Ik zal het in de toekomst niet weer zo laten doen en ik zal zo nodig eerder brieven sturen op de onderdelen die al wel gereed zijn, zodat de Kamer eerder geïnformeerd is.

Ik ga nog even verder in op de schoolzones en het verzoek van de VVD om die ook juridisch te borgen. Ik betrek die vraag bij het overleg met de VNG

en de gemeenten, om te horen waar de behoefte ligt en waar ik ze kan ondersteunen bij een veilige schoolomgeving. Ik zal daarbij dus ook bespreken in hoeverre de gemeenten behoefte hebben aan een wettelijke verankering in het RVV om een veilige schoolomgeving mogelijk te maken. Dat betrek ik dus allemaal bij de terugkoppeling voor het volgende debat. Ik ben er overigens in gedoken en ik heb gezien dat er toch ook wel hele mooie, bemoedigende resultaten zijn met schoolzones. Alleen al hier in Den Haag bijvoorbeeld ligt 70% van de scholen in een schoolzone, dus dat zijn op zich al hele mooie cijfers. Maar de heer Koerhuis zal ongetwijfeld zeggen dat dat om meer vraagt, ook nog in andere gemeenten.

De heer Madlener vroeg mij paaltjes op fietspaden aan te pakken. Een terecht punt, want fietsers raken daar vaak gewond. Het kennisnetwerk dat we hebben opgebouwd voor het strategisch plan verkeersveiligheid stelt kennis en inrichtingseisen ter beschikking voor wat een voldoende veilig fietspad is. Met de investeringsimpuls kunnen we dus ook werken aan veiligere fietspaden. Nou zal een paaltje verwijderen waarschijnlijk niet de grootste kostenpost zijn en zullen veel medeoverheden dat zelf ook nog wel kunnen, maar het is wel van belang dat je, als je dan toch via die investeringsimpuls aan de slag gaat met fietspaden, dan ook zorgt dat het op alle terreinen veilig wordt.

Dan over de nieuwe gebiedsontsluitingsweg voor 30 kilometer per uur, waarnaar mevrouw Van Ginneken vroeg, en het verzoek om snelle e-fietsers te verplaatsen naar de hoofdrijbaan. Dat verzoek is onderdeel van het onderzoek naar de plaats op de weg van LEV's oftewel lichte elektrische voertuigen. Daarin wordt ook gekeken naar de mogelijkheden en de noodzaak tot maatwerk voor de plaats op de weg van de verschillende categorieën LEV's. De ontwikkeling van meer 30km/u-wegen wordt ook daarin meegenomen. De uitkomsten van dat onderzoek verwachten we voor de zomer. Vervolgens gaan we er gesprekken over aan met de wegbeheerders. Ik zal uw Kamer voor het eind van het jaar daarover informeren. CROW is bezig met de opdracht voor de inrichtingskenmerken voor de gebiedsontsluitingsweg voor 30 kilometer per uur. CROW betreft daar een breed samengestelde werkgroep bij, bestaande uit onder andere wegbeheerders en allerlei experts. Het mogelijke gebruik door de diverse modaliteiten, dus fiets, auto of licht elektrisch voertuig, van de gebiedsontsluitingsweg voor 30 kilometer per uur maakt al onderdeel uit van die uitwerking. Ik denk dus dat ik mevrouw Van Ginneken daarmee heb bediend.

Een interessant vraagstuk is of het veiliger zou zijn om op kruispunten fietsers voorrang te geven op auto's op kruispunten zonder verkeerslichten en op rotondes buiten de bebouwde kom. Mevrouw Van Ginneken vroeg mij of ik dat wil laten onderzoeken. Ik moet u eerder bekennen dat ik, toen ik de vraag hoorde, dacht: help! Als ik zelf op de fiets zit, zou het me de reinste kamikaze lijken om buiten de bebouwde kom zomaar de hoofdrijbaan over te steken, zelfs als ik voorrang heb. Dit blijkt ook al onderzocht te zijn door SWOV en de uitkomsten van dat onderzoek zijn opgenomen in de CROW-richtlijnen. Uit dat onderzoek van SWOV kwam dat de huidige voorrang op rotondes toch echt het veiligst is voor fietsers. In combinatie met mijn eigen «oepe»-moment van zojuist geeft dat mij geen aanleiding om dit nogmaals te onderzoeken. Het is echt onderzocht. Zoals we het nu doen, is het echt veiliger.

De heer De Hoop vroeg aandacht voor de 15km/u-woonstraten, woonstraten zonder trottoir. Er zijn veel vragen gesteld over zaken waar we al onderzoek naar blijken te doen. Ik begrijp dat het voor de Kamer best eentonig is als ik steeds zeg dat we er al onderzoek naar doen. CROW is er al mee bezig en verkent momenteel de problematiek en de behoefte rond de wegen zonder voetpaden. Voor die verkenning wordt gebruikge- maakt van literatuuronderzoek, interviews met experts, enquêtes onder gemeenten en een analyse van landelijke data over dit soort wegen. De

resultaten worden rond aanstaande zomer gepresenteerd. Daar komen dan aanbevelingen uit voor vervolgacties, en ook wat lenW kan doen. Ik zeg dat laatste met nadruk omdat ik vermoed dat dit type wegen uitsluitend in beheer is van gemeenten. Ik zal de Kamer in ieder geval informeren over wat er uit de verkenning komt.

De voorzitter:

Mevrouw Van Ginneken heeft nog een vraag over het vorige onderwerp, denk ik.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dat klopt, voorzitter. Ik snap de verbazing van de Minister over mijn vraag. Mijn eigen gevoel is ook: hé, is het nou wel het beste idee om fietsers voorrang te geven op rotondes buiten de bebouwde kom? Maar ik stelde deze vraag omdat daar binnen het verkeerskundige domein veel debat over is en er ook veel mensen zijn die zeggen dat het bijdraagt. Ik ben dus blij om te horen dat dit onderzocht is en dat er een heldere conclusie is. De Minister is in zijn antwoord niet ingegaan op de specifieke situatie van kruispunten zonder verkeerslichten en of je daar iets zou kunnen doen met de voorrangssituatie. Mijn vraag is of dat meegenomen is in het onderzoek of dat daar nog wel een open onderzoeksvraag ligt.

Minister Harbers:

Ik moet dat even navragen. Staat u mij toe om daar in tweede termijn of wellicht aan het einde van de eerste termijn op terug te komen?

De voorzitter:

Dat lijkt me prima. Dan de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Goed dat er onderzoek wordt gedaan naar die mogelijke 50 kilometerzones bij straten zonder trottoir. Ik hoorde de Minister in een eerder stadium zeggen dat hij het heel belangrijk vindt om de gemeentes goed te ondersteunen. Als ik met wethouders spreek over deze problematiek, zeggen ze dat het heel moeilijk is om hier iets aan te doen, omdat er nog geen wettelijk afwegingskader is. Aangezien er nu een onderzoek bezig is, vraag ik de Minister of hij wil kijken hoe we een wettelijk afwegingskader kunnen maken, zodat de lagere overheden hiermee aan de slag kunnen. Mocht uit het onderzoek blijken dat er een aanpak nodig is, dan lijkt het me goed als gemeentes direct aan de slag kunnen. Dit punt zou ook kunnen worden meegenomen bij nieuw in te richten woonwijken waar miljoenen woningen worden gebouwd, maar dat is natuurlijk afhankelijk van dat onderzoek. Het zou goed zijn als daar ook met de Minister van VRO over wordt gesproken.

Minister Harbers:

Dat laatste wilde ik zojuist al aangeven. Zoals de Kamer bekend is, werken de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, de Staatssecretaris van lenW en ikzelf indringend samen over de ontsluiting van de nieuwe woonwijken. Verkeersveiligheid is daarbij al een aandachtspunt. Er worden natuurlijk verschillende typen woonwijken ontworpen in Nederland. Verkeersluwe wijken maken daar ook een onderdeel van uit. Het is een aandachtspunt bij de nieuwe woonwijken en de ontsluiting daarvan. Het eerste punt was of ik de specifieke vragen van gemeenten over wettelijke mogelijkheden en afwegingscriteria wil meegeven. Ja, die zal ik nog meegeven voor het lopende onderzoek.

Dan heb ik tot slot van dit blok een vraag van mevrouw Kröger, waarop ik al deels ben ingegaan. Hoe richt je de verkeersomgeving in de bebouwde kom in vanuit het oogpunt van de meest kwetsbare verkeersdeelnemers? Ook nu is er al een afwegingskader voor 30 kilometer per uur, waarmee

gemeenten een zorgvuldige afweging kunnen maken voor het inrichten van de 30 kilometerwegen binnen de bebouwde kom. Daarvoor verwijs ik ook nog naar de investeringsimpuls verkeersveiligheid en naar de schoolzones. Ook is er een samenwerkingsverband van onder andere de Tour de Force, die ook nog een Fietsberaadnotitie Herverdeling Openbare Ruimte ten gunste van fietsers en voetgangers beschikbaar heeft gesteld aan gemeenten. Er ligt dus een schat aan materiaal, die uiteindelijk maakt – ik beantwoord deze vraag niet voor niets in het blokje onderliggend wegennet – dat de eerstverantwoordelijke overheden, in dit geval met name de gemeenten, wel de goede afweging kunnen maken bij de inrichting van de woonwijken in Nederland. Je ziet daar natuurlijk ook goede voorbeelden van in Nederland. Dit is wel de overheidslaag waar de echte keuzes en afwegingen gemaakt moeten worden. Als je daarmee aan de slag wilt, is er dus een schat aan materiaal beschikbaar om de infrastructuur in te richten vanuit het oogpunt van de meest kwetsbare verkeersdeelnemers.

Voorzitter. Dan de voertuigen. Nagenoeg alle partijen hebben vragen gesteld over de helm voor snorfietsers, e-bikes of gewone fietsers. Laat ik beginnen met te zeggen wat mijn gevoel is bij de helm of de helmplicht op de fiets, ook omdat het vandaag de nationale Dag van de Fietshelm is. De Kamer heeft daar ongetwijfeld rekening mee gehouden bij het plannen van dit debat! Ik snap natuurlijk de oproep van bijvoorbeeld artsen, die de slachtoffers in hun ziekenhuis of hun praktijk krijgen. Tegelijkertijd merk je – dat zie je ook in de berichtgeving van de afgelopen dagen – hoeveel heftige reacties, zowel voor als tegen, dit thema oproept. We zien toch wel dat een algemene helmplicht in Nederland, om het voorzichtig te zeggen, niet op heel veel draagvlak kan rekenen. Gek genoeg zie je in het buitenland dat fietsers veelal wel een helm dragen. Daar is ook geen generieke helmplicht. Een paar landen hebben een helmplicht voor kinderen tot een bepaalde leeftijd, zoals Frankrijk en Italië tot 12 jaar, maar in andere landen waar je veel helmen ziet, zoals Denemarken, Duitsland en België, is dat nog altijd via stimulering in plaats van verplichting. Gek genoeg zie je dat in de sport een helm veel gebruikelijker is. Bij het skiën is het bijvoorbeeld volledig gemeengoed geworden. Bij wielrennen en mountainbiken zie je eigenlijk niemand die zonder helm de weg op gaat. Tegelijkertijd begrijp ik de Nederlanders, al dan niet eigenwijs, ook nog wel die zeggen dat fietsen geen sport is, maar dat ze dat doen om naar school, vrienden, werk en winkel te gaan. We kunnen nog wel veel winnen bij alle initiatieven om de discussie aan te gaan en mensen op de voordelen van een helm te wijzen. Dat doet Veilig Verkeer Nederland bijvoorbeeld met de campagne Een ervaren rijder kan risico's mijden, waarmee ook het vrijwillig gebruik van de fietshelm wordt gepromoot en genormaliseerd. Ik denk ook dat de discussie die de afgelopen dagen weer in de media wordt gevoerd, mensen meer bewust kan maken van de risico's daaromtrent. Ook de ANWB probeert het gebruik van de fietshelm onder de aandacht te brengen. Samen met de Edwin van der Sar Foundation richt de ANWB zich met name op basisschoolkinderen. Een heel belangrijke doelgroep zijn de senioren. In samenwerking met inmiddels 170 gemeenten hebben we nu het programma «Doortrappen, veiliger fietsen tot je 100ste», waarin aandacht is voor de risico's. Daarbij is er zeker ook aandacht voor de e-bike; niet alleen voor de ongevallen, maar überhaupt voor hoe je een e-bike in balans houdt, want het is echt een ander voertuig dan een normale fiets. Onbewust onderschat je wellicht de snelheden die je daarmee haalt. Daar zitten tal van stimuleringen in. Ook in andere programma's, bijvoorbeeld bewegingsonderwijs of valpreventie voor senioren, wordt het veilig gebruik van de fiets en de e-bike meegenomen. Ik denk dat het blijven voeren van de discussie en elkaar bewust maken van de risico's de belangrijkste dingen zijn die we op dit moment moeten doen, natuurlijk naast een zo veilig mogelijke infrastructuur.

De heer Madlener vindt de helmplicht voor de snorfiets vervelend; hij wil hem liever niet. We gaan het wel doen, al is het maar omdat dat is afgesproken met de Kamer. Vorige week is er ook nog weer een motie over ingediend. Ik kan dat dus niet mooier maken voor de heer Madlener: hij komt eraan. Mevrouw Kröger vroeg wanneer de wet dan naar de Kamer komt. Gelukkig hoeven we, bij de vertraging die is opgelopen, niet ook nog een wet te behandelen. Het is een besluit, dat al is geïntroduceerd aan de Kamer. Daar was de voorhangprocedure voor die met het aannemen van de motie gisteren is afgerond. Het besluit is direct daarna doorgestuurd naar de Raad van State voor advies. De Raad van State komt dan met een nader rapport, waarna we het besluit meteen kunnen publiceren. Ik verwacht dat we dat voor 1 juli hebben afgerond. Zoals eerder is afgesproken, ook met de branche, treedt de maatregel zes maanden na publicatie in werking. Dank dus voor het aannemen van de motie. Daarmee gaan we nu onverwijld door met het introduceren met de helmplicht voor de snorfietsers, die de heer Madlener niet wil.

De voorzitter:

Daar heeft meneer Madlener natuurlijk een vraag over.

De heer Madlener (PVV):

Deels komt dat doordat ik zelf geniet van helmloos lekker snorren op mijn snorfiets, zoals met de paasdagen. Heel veel mensen genieten daarvan. Het is een stukje vrijheidsgevoel. Maar er zit nog iets meer bij. Ik reed vroeger met helm op een brommer, lekker opgevoerd, met 80, 90 kilometer per uur over het fietspad. Ik zie nu heel veel jongeren lekker op de snorfiets rijden. Die gaat soms 25 kilometer per uur en soms inderdaad iets harder, misschien 40 kilometer per uur, maar daar houdt het wel mee op. Door de helmplicht, die door het CDA is bedoeld om de veiligheid te bevorderen, ben ik bang dat heel veel mensen nu overstappen van de snorfiets op de bromfiets. De SGP had die gedachte ook. De mensen denken: als ik dan toch een helm op moet, dan ga ik maar gelijk wat harder. Als ze dan toch op een brommer rijden, gaan ze 'm ook wat opvoeren en rijden ze niet meer 45 kilometer per uur, maar 80 kilometer per uur, net zoals vroeger. Ik vraag me dus af of het überhaupt wel helpt voor de veiligheid. Ik vind het jammer voor de vrijheid, maar ik heb er ook ernstige vraagtekens bij of dit de veiligheid gaat bevorderen.

Minister Harbers:

Ik kom uit een stroming die de woorden «vrijheid» en «verantwoordelijkheid» in één adem uitspreekt. Ik denk dat dat ook hier aan de hand is. Als het in de praktijk echt zo dramatisch uitpakt als de heer Madlener schetst, dan bekijken we dat op dat moment, maar ik heb echt hoge verwachtingen van het invoeren van de helmplicht voor snorfietsen. Zelfs met wat lagere snelheden zie ik af en toe toch behoorlijk gevaarlijke capriolen. Daar is-ie voor bedoeld. Kortheidshalve zeg ik dat het debat in meerdere instanties is gevoerd in de Kamer en dat daar uiteindelijk de afweging uit is gekomen die is gemaakt.

De heer Van der Molen kijkt gelijk nog verder en zegt: ja, maar dan heb je ook nog de e-bikes, die ook 25 kilometer per uur kunnen. Daar stopt de officiële begrenzing, maar als je harder doortrapt, kun je ook nog wel sneller. Dan moet je dus wel je eigen energie aanspreken. Ik verwijs even naar wat ik net al aangaf: ik ben er niet voor om nu al een stap verder te gaan. E-bikes worden veel gebruikt door senioren, maar ook door kinderen en tieners. Het is goed om veel meer de discussie aan te gaan en te werken aan de bewustwording van de risico's, in het laatste geval natuurlijk met de ouders van die kinderen, om langs die weg het vrijwillig gebruik van de helm te stimuleren.

De heer Van der Molen wil ook kijken of de maximumsnelheid van e-bikes kan worden teruggeschroefd naar 20 kilometer per uur. Klopt dat? Ik zag hem even vragend kijken.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik luister met gespitste oren naar het antwoord. Dat was mijn gezichtsuitdrukking.

Minister **Harbers**:

Rijkswaterstaat gaat nu aan de slag om een beeld te krijgen van de aard en omvang van het opvoeren. We gaan specifiek het snelheidsgedrag op fietspaden onderzoeken en gaan ook marktonderzoek doen naar opvoermogelijkheden. Dat zal ongetwijfeld doordacht zijn; ik weet nooit wat je bij marktonderzoek moet voorstellen. We kennen natuurlijk allemaal wel de sites waar mensen ... O nee, dat moet ik niet noemen, want dan gaan mensen daar kijken. We willen daar inzicht in krijgen. Ik verwacht de resultaten voor het eind van het jaar. Daarmee krijgen we een handvat om te bepalen waar je het beste kunt ingrijpen als je dat wilt, in ieder geval bij het tegengaan van de opvoermogelijkheden.

Over de helm voor kinderen heb ik het gehad. Ik ga dan over naar de ISA.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Omdat dit onderdeel nu wordt afgerond: ik was getriggerd door de opmerking die de Minister, mits hij goed geciteerd is, vanochtend in het Algemeen Dagblad maakte over het al dan niet verplichten van het dragen van een helm en hoe daarover gediscussieerd wordt. In dat interview zei de Minister: als je 'm relateert aan snelheid, dan heb je een ander gesprek. Dat ervaar ik ook. Als je het vanaf een bepaalde leeftijd doet, zeggen ze: nu ik 59 ben, hoef ik geen helm op, maar ben ik een jaar ouder, dan moet ik ineens een helm op. Als je zegt «je zit op een voertuig dat heel erg snel gaat en als je eraf valt, ligt je hoofd in tweeën», zeggen mensen «ja, dat is eigenlijk wel zo». Ik vraag de Minister om daar een consequente lijn te voeren. Het gaat mij er niet om om iedereen een helm op te dringen, maar als je een voertuig berijdt dat hoge snelheden behaalt, is er een andere situatie. Daar kies je dan ook voor. Vervolgens is er dan een verplichting of anderszins als het gaat om het dragen van een helm. Ik zoek met name het argument van de Minister zelf. Ik vraag hem dan ook of hij op basis van dat onderzoek wil proberen een consequente lijn te trekken als het gaat om andere vervoersmiddelen.

De **voorzitter**:

Dat is een andere vraag. De Minister.

Minister **Harbers**:

Dat is de vergelijking die ik net ook maakte met de sport. Mensen vinden het inmiddels de doodnormaalste zaak van de wereld om een helm te dragen als ze op een racefiets zitten, terwijl dat niet verplicht is. Iedereen kent in zijn omgeving wel iemand die ooit lelijk ten val is gekomen. Dat maakt dat ik het nog een ingewikkeld vraagstuk vind voor de e-bike. Natuurlijk zijn er mensen die tegen de regels in de e-bike opvoeren. Je hebt mensen die op de e-bike de 25 kilometer per uur halen, maar het gros van de gebruikers van de e-bike rijdt daar niet 25 kilometer per uur of meer mee. Ze gebruiken de e-bike voor trapondersteuning, bijvoorbeeld als ze op leeftijd zijn, maar gaan daarmee niet harder dan 17, 18 kilometer per uur. Het risico ontstaat op het moment dat je wel harder gaat en daarbij je eigen grenzen niet meer kent, wat zeker speelt bij mensen op leeftijd, maar ook bij kinderen, die elkaar natuurlijk een beetje uitdagen. Ik denk dus dat het vooralsnog meer zin heeft om op de risicogroepen te focussen. Dat doen bijvoorbeeld de ANWB en de Edwin van der Sar Foundation voor basisschoolleerlingen en we doen dat met ouderen-

bonden richting senioren met het programma Doortrappen. Laten we kijken hoever we daarmee komen. We proberen die bewustwording van de risico's daarmee een stap verder te brengen. Daarbij is het uiteindelijke gedrag dat je wil hebben dat mensen op leeftijd ook wel erkennen dat ze toch maar niet meer zonder helm op de e-bike moeten rijden.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik heb niet meteen een vraag, maar u had er zo dringend op aangedrongen dat we het in tweeën moeten doen omdat we anders een beurt verliezen, voorzitter. Dus ik gooi er nog een achteraan.

De **voorzitter**:

U moet niet een vraag stellen omdat ik dat heb aangegeven.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik luister altijd naar de voorzitter, zoals u weet. De Minister zegt dat die bewustwording erg van belang is. Ik hoor de Minister een aantal voorbeelden noemen van praktijken die er nu ook zijn en er zijn ook medeoverheden die stimuleringscampagnes hebben voor het dragen van een helm, maar wat voor schepje daarbovenop gaat de Minister dan nog doen als hij de urgentie hier zo nadrukkelijk van ziet?

Minister **Harbers**:

Dat vind ik een terechte vraag. Ik heb ook geconstateerd dat we wel een aantal campagnes hebben, dus ik ga me wel beraden op de manier waarop we nog meer kunnen doen aan die programma's en campagnes en hoe we daar ook nog meer bekendheid aan kunnen geven. Ik wil de heer Van der Molen dus wel toezeggen dat ik over een paar maanden – laten we zeggen voor de zomer – even bij de Kamer terugkom op hoe we daar een schepje bovenop kunnen doen.

Dan de ISA. Het gaspedaal dat mevrouw Van Ginneken noemde, blijkt in vaktermen een haptisch gaspedaal te heten. Dat weet zij natuurlijk. Ik wist het nog niet, maar dat heb ik nu geleerd. De richtlijn is dusdanig dat nieuwe typen auto's vanaf juli aanstaande voorzien moeten zijn van een systeem dat de bestuurder gewoon op adequate wijze waarschuwt bij snelheidsovertredingen. Het is aan de industrie om daar invulling aan te geven. Ze kunnen dus ook kiezen voor zo'n haptisch gaspedaal, dus een gaspedaal met tegendruk. In Brussel zal ik bij de vervolgstappen inzetten op een zo groot mogelijk effect voor de verkeersveiligheid. Ik denk dat dat uiteindelijk het grootste doel is. Een betrouwbare werking is eigenlijk voor iedere variant die je bedenkt essentieel. Daarom hebben we ook al afspraken met wegbeheerders om de limieten beschikbaar te stellen voor fabrikanten. Ook gaan we bestuurders voorlichten over het feit dat het een limiet is, en niet altijd in iedere omstandigheid een veilige snelheid; je moet nog steeds blijven opletten. Samen met het CROW en meerdere provincies en gemeenten werken we ook nog aan een visie op de ISA en kijken we naar de vervolgstappen die we nationaal kunnen nemen. Pilots met harder ingrijpende varianten worden hier ook onderdeel van, dus op het moment dat we daarmee starten, zal ik de Kamer daar ook over informeren.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Zou de Minister voor deze laatste uitleg ook een toezegging in de tijd kunnen doen? Op welk moment kan de Minister ons informeren over de uitkomsten van het overleg tussen gemeenten en het CROW over dit soort toepassingen en pilots? En denkt de Minister dit blokje afgehandeld te hebben? Ik vroeg namelijk ook of de ...

De **voorzitter**:

Ik zie nog een hele stapel, hoor.

Minister Harbers:
Ja, maar niet meer over de ISA.

Mevrouw Van Ginneken (D66):
Dat vermoedde ik al. De Minister heeft namelijk iets gezegd over het beschikbaar stellen van data aan auto's, zodat deze techniek kan werken, maar ik had daar specifiek ook nog over gevraagd of we daarmee op schema liggen en of de Minister het verdere proces, de planning en de stand van zaken daarvan kan schetsen.

Minister Harbers:
Wat betreft de vraag over het invoeren van weggegevens liggen we volgens mij op schema, maar ik kom daar zo meteen nog even op terug in tweede termijn. Ik wil dat ook even precies doen en ook laten weten hoe dat proces eruitziet. Dan trek ik gelijk de vraag erbij wanneer dat overleg met het CROW, provincies en gemeenten is afgerond. Dan kom ik bij de motorfietsen en het geluid van de motorfietsen, waar de heer De Hoop aandacht voor vroeg. Hij zegt terecht dat motoren met ondeugdelijke uitlaten veel geluidsoverlast veroorzaken. Dat is niet alleen hinderlijk voor omwonenden, maar kan ook tot gevaarlijk situaties leiden. We hebben normen voor geluidsproductie van motorvoertuigen. Die worden bij de toelating van nieuwe motoren bepaald volgens een Europees vastgestelde methodiek. Daarmee is het dus ook wel weer ondoenlijk om voor individuele goedgekeurde types motoren per stad verschillende geluidregels te stellen. Er wordt op dit moment ook gewerkt aan een geluidaanpak van het WHO-onderzoek naar geluidhinder. Ik weet niet wanneer die gereed is, maar zodra dat het geval is, worden de uitkomsten daarvan door de Staatssecretaris naar de Kamer gestuurd. Maar ik heb ook begrepen dat vanuit de motorrijders onlangs een eigen convenant gepresenteerd of gelanceerd is met de titel Te luid geluid is uit; die is mooi gevonden. De centrale oproep in dat convenant is dat de motorrijder deel uitmaakt van de omgeving en met die omgeving ook rekening moet houden qua geluid. Ik ben dus ook wel weer blij dat ook onder motorrijders zelf het besef groeit dat geluid een serieuze bron van hinder kan zijn. Ik heb ook het verzoek van de Kamer gekregen om nog op dat initiatief te reageren. Binnenkort kom ik daar dus met mijn reactie op terug bij de Kamer.

De heer Madlener had het over de e-step. De heer Madlener weet dat de e-step niet verzekerd kan worden als die niet is goedgekeurd. Hij verzuchtte vervolgens: ja, je ziet ze wel, maar eigenlijk te weinig omdat we in Nederland een verbod hebben. Nu is het niet zo dat de e-step in Nederland verboden is. Er is alleen een kader waarin we hebben vastgesteld wanneer een e-step aan de goedkeuringseisen voldoet en wanneer niet. En er zijn nog geen e-steps die goedgekeurd zijn. De markt is dus uitgenodigd om voertuigen die wel deugdelijk zijn, uiteindelijk te laten goedkeuren. Maar ik ben er niet voor dat we een motorvoertuig gaan verzekeren dat niet is toegelaten. Dat is ook niet mogelijk onder de huidige wet- en regelgeving. Dus ik blijf erbij om mensen op te roepen: gebruik die e-step niet. Gebruik de e-step niet op de openbare weg. Doe dat niet alleen niet voor de veiligheid van de andere weggebruikers, maar doe dat ook niet voor je eigen veiligheid.

De heer Stoffer heeft in dit blok ook twee vragen gesteld. Wil ik groen licht gaan geven voor het inschakelen van de lokale dealer met een RDW-erkenning voor het omkeuren van snorfiets naar bromfiets? Dat is de RDW al aan het uitzoeken. We doen dan ook even een uitvoeringstoets bij de betreffende uitvoeringsinstantie, zoals het kabinet zich heeft voorgenoemen. De resultaten van die uitvoeringstoets verwacht ik in juni. Daaruit wordt ook duidelijk wat de mogelijkheden zijn om dit vlot en zorgvuldig te kunnen gaan doen.

Tot slot is bij het onderwerp «voertuigen» een vraag gesteld over het Europese kader voor lichte elektrische voertuigen. Het is zeker mijn inzet dat we uiteindelijk komen tot een Europees kader voor LEV's, ook om een lappendeken van verschillende regels in de lidstaten te voorkomen. Daar dragen we uiteindelijk natuurlijk ook met het nationale LEV-kader aan bij. Dus zodra er een Europees kader is, komt wat mij betreft een deel van het nationale kader te vervallen. Maar mijn informatie is dat het nog wel de nodige tijd vergt om tot het Europese kader te komen, want de gesprekken op Europees niveau hierover bevinden zich nog in de beginfase. Dus we werken parallel gewoon door aan de implementatie van het nationale LEV-kader, zoals aan uw Kamer gemeld. Ik wil niets liever dan dat er op een gegeven moment gewoon een vastgesteld Europees kader is, maar in de tussentijd moeten we wel wat. Ik kom op gedrag en risicogroepen. Ik loop de vragen langs die de verschillende sprekers daarover hebben gesteld. De heer Koerhuis had het over de problematiek rond thuisbezorgers en flitsbezorgers. Dat is niet alleen een probleem in de G4, maar in alle grote gemeenten, en vaak ook in de middelgrote en kleinere gemeenten. De gemeenten staan niet alleen zelf voor die aanpak aan de lat, maar de meeste zijn ook al in contact getreden met flitskoerierdiensten. Ik wil wel gaan kijken hoe mijn ministerie die gesprekken kan gaan ondersteunen. Ik ga sowieso binnenkort hierover met de G4 in gesprek. We kijken ook wat daaruit komt en of we dat kunnen verbreden. We zullen de Kamer daarover voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid informeren.

Kunnen we alle pakketbezorgers met een vergunning laten rijden? Ik denk dat een vervoersvergunning maar een deel van de oplossing is bij het verbeteren van de pakketbezorgbranche. Ik noem ook de arbeidsomstandigheden. Die worden door het Ministerie van SZW aangepakt. We hebben ondertussen ook nog een campagne MONO-zakelijk lopen, waarbij we ook veel aandacht vragen voor de werkgever. Slechts een op de drie werkgevers in Nederland maakt het ook actief mogelijk dat de medewerkers zonder afleiding aan het verkeer kunnen deelnemen. We horen over werkgevers die videovergaderingen vanuit de auto toestaan, of althans daar niet actief tegen optreden. Maar ook wordt er vaak te krap gepland, waardoor pakketbezorgers eigenlijk in de problemen komen en daardoor onderweg het volgende adres moeten gaan opzoeken. Dat geldt natuurlijk zeker ook bij distributeurs, bij bezorgers. Bij hen is de planning soms zo krap dat ze in de auto springen en achter het stuur moeten kijken waar het volgende pakje heen moet.

Maar dat is een ander verhaal; terug naar die vergunning. Met die vergunning voldoen ondernemers aan een aantal belangrijke Europese eisen. Ze moeten bijvoorbeeld vakbekwaam zijn, kredietwaardig, betrouwbaar, en ze moeten een reële vestiging zijn. Het klopt dat via de RDW het gewicht van het voertuig administratief aangepast zou kunnen worden. Ik ga even kijken hoe vaak dat gebeurt, en of dit ook gedaan wordt om onder de vergunning uit te komen. Dat zal ik eens nagaan bij de RDW. En ik zal tegelijkertijd verkennen of een wijziging in de procedure erbij kan helpen om tot een betere naleving van de vergunningsplicht in het pakketvervoer te komen. Ik zal de Kamer daarover in het derde kwartaal van dit jaar informeren.

Dan was er nog de vraag over bedrijven die pakketbezorgers «onderaangenomen» laten rijden. Zij kunnen dat alleen doen als de onderaannemers over een Eurovergunning beschikken. Alleen de voertuigen met een laadvermogen van 500 kilo of minder hebben geen vergunning nodig. De Inspectie ILT controleert de koerierssector samen met andere handhavende partijen, zoals de Inspectie SZW. Die controles van de Inspectie ILT richten zich al op de door de heer Koerhuis genoemde constructies waarbij gebruik wordt gemaakt van onderaannemers, maar ook op het rijden met vergunning en op rij- en rusttijden van de chauffeurs. Daar is dus al inspectie en handhaving op.

De heer Madlener vroeg om een keiharde campagne tegen het appen. We weten uit evaluaties dat de MONO-campagne een behoorlijke bekendheid geniet en dat mensen ook echt wel weten wat MONO is. MONO betekent dat je je ogen op de weg hebt en dat je je niet laat afleiden door andere dingen. Ik denk dat de heer Madlener vraagt dat we niet een luchtige campagne gaan maken, maar echt een harde campagne met een schokkende boodschap. We weten dat mensen schokkende campagneboodschappen meestal niet op zichzelf betrekken, gewoon omdat ze het niet fijn vinden om de boodschap vaker te zien en er dan dus ook geen aandacht meer voor hebben. We proberen echt de nieuwe sociale norm neer te zetten: niet appen, geen afleiding achter het stuur. Die boodschap richten we niet alleen aan alle verkeersdeelnemers, maar we richten ons met die boodschap, zoals ik net al zei, bijvoorbeeld ook op de werkgevers.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik kan alleen maar zeggen dat het appen op de fiets of achter het stuur in de auto gigantisch veel blijft voorkomen. Daaruit concludeer ik gewoon: die MONO-campagne werkt niet. Ik heb ook eens wat rondgevraagd in mijn omgeving, maar...

De **voorzitter**:

Uw vraag?

De heer **Madlener** (PVV):

Mijn vraag is waarom de Minister terughoudend is. Ik zou zeggen: het is tijd voor een volgende stap. De boodschap moet zijn: appen op de fiets, in de auto, in de vrachtauto of weet ik waar, is gewoon levensgevaarlijk. Ik denk dat we in de cijfers het aantal ongelukken met ernstige afloop door het appen enorm onderschatten. Dus ik snap niet waarom...

De **voorzitter**:

Ik hoor nog steeds geen vraag. Meneer Madlener, stelt u een concrete vraag.

De heer **Madlener** (PVV):

U zit mij wel op mijn dak vandaag, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik heb u al een extra interruptie toegestaan.

De heer **Madlener** (PVV):

Nee! Nee hoor. Dit is mijn tweede interruptie. Waarom is de Minister zo terughoudend als het gaat om een hardere campagne? Hij zegt: mensen betrekken het niet op zichzelf. Ja, het gaat om die fietser en om die automobilist. Dus ik snap niet waarom de Minister zo terughoudend is.

Minister **Harbers**:

Ik ben niet terughoudend. Je merkt in de afgelopen jaren dat we echt wel die nieuwe sociale norm aan het stellen zijn, want we kennen de risico's. Daar hebben we bijvoorbeeld aandacht voor op scholen. TeamAlert maakt jongeren bewust van verkeersveiligheid. De mensen van TeamAlert gaan met hun programma heel veel scholen langs. Daarin wordt ook aandacht besteed aan appen op de fiets, muziek luisteren op de fiets. Dat zit er allemaal in. Ik denk dat de MONO-campagne gewoon een goede campagne is voor het neerzetten van die nieuwe norm. We weten gewoon dat als je een schokkende campagne maakt, de boodschap uiteindelijk waarschijnlijk minder zal bekliven.

Dat is de ene kant. Je hebt natuurlijk ook nog de andere kant, namelijk de handhaving. Nu ga ik een beetje op de stoel van mijn collega zitten. Ook bij de handhaving is er natuurlijk wel actie. Alle politiedistricten zijn

inmiddels voorzien van een MONOcam. Dat is een soort handcamera waarmee je kunt zien of mensen in de auto of op het voertuig aan het appen zijn. Daarmee kan je vervolgens op kenteken bekeuren. Dat is een nieuw handhavingsmiddel. Er wordt bijvoorbeeld ook bekeken of boa's daar weer een grotere rol in kunnen spelen. Als ik goed ben geïnformeerd, komt er daarvoor een pilot in een gemeente. Dus dat is uiteindelijk het sluitstuk hiervan. Je kunt een bekeuring krijgen voor appen op de fiets, et cetera. Dus de norm is er niet alleen als sociale norm, maar ook als repressieve norm.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik kan alleen maar concluderen dat het tot nu toe niet werkt. Ik zie dat gewoon om me heen. We weten dat toch allemaal? Iedereen zit toch te appen op de fiets? Dat is kennelijk gewoon normaal. En ik zie het in de auto ook vaak gebeuren; laat ik het zo zeggen. Ik concludeer dus dat het niet werkt. Ik vind juist de combinatie van handhaven met waarschuwen en de gevolgen laten zien, een heel sterke combinatie. Maar goed, als de Minister het niet wil, dan is het zo. Maar ik zou zeggen: maak het sterk. Combineer handhaven met het op een zwaardere manier wijzen op de gevolgen. Dat kan ook met audiovisuele technieken. Dat lijkt mij in ieder geval veel sterker dan de MONO-campagne. Geen van de mensen die ik het gevraagd heb, kende die campagne.

Minister **Harbers**:

Dit wordt een beetje een welles-nietesspelletje en daar wil ik helemaal niet in belanden. Ik denk dat we met elkaar op zoek zijn naar alle manieren om deze boodschap te laten beklijven. Ik heb zelf bijvoorbeeld die lessen op een middelbare school gezien. TeamAlert heeft gewoon een heel goed educatief programma, waarin leerlingen ook aan de hand van een film zien welke informatie ze allemaal missen als ze even afgeleid zijn op de fiets. Dat leidt dus ook wel tot indringende discussies. Onze informatie geeft op dit moment geen aanleiding om de campagne schokkender te maken, maar we blijven natuurlijk voortdurend bekijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat deze boodschap nader beklijft.

Tot slot moet ik nog ingaan op een vraag van de heer Van der Molen over de verkeerslessen op de basisschool. Ik heb de informatie daarover er even bij gepakt. Inmiddels doet ruim 90% van alle basisscholen mee aan het jaarlijkse verkeersexamen van Veilig Verkeer Nederland. Jaarlijks nemen 200.000 leerlingen van groep 7 deel aan het theoretisch verkeers-examen. En in de maanden daarna plannen scholen zelf het praktisch verkeersexamen, waaraan 150.000 kinderen van groep 7 deelnemen. In de kerndoelen voor primair onderwijs is verkeersveiligheid inmiddels ook opgenomen. Ik denk dat dat op zich toch wel heel mooie cijfers zijn. Tot slot ligt er nog een aantal vragen over het CBR en de rijbewijzen. Ik begin bij de vragen die gesteld zijn over het CBR zelf. De heer Koerhuis vroeg hoeveel jongeren er op een rijbewijs wachten. Op dit moment zijn er rond de 225.000 mensen met een geldig theoriecertificaat. Dat is eigenlijk de belangrijkste graadmeter, want dat zijn de mensen die uiteindelijk willen opgaan voor een rijexamen en nog niet het praktijk-examen hebben gedaan. Een gedeelte van deze groep is overigens ook nog weer niet begonnen met het echte rijonderwijs. Deze mensen hebben dus alvast het theorie-examen gedaan. Maar het cijfer over de mensen met een theoriecertificaat is het meest maatgevende cijfer dat we hebben. Er is gesproken over het ziekteverzuim bij het CBR. Het CBR doet er, net als denk ik op dit moment iedere organisatie in Nederland, alles aan om dat ziekteverzuim terug te dringen. Er worden verzuimconsulenten ingezet. Zij nemen binnen een week contact op met de zieke werknemer, kijken naar wat de medewerker nog wel kan in plaats van naar wat de medewerker niet meer kan. Drie keer per week is er contact tussen een leidinggevende en een zieke werknemer. En wekelijks worden alle

verzuimdossiers doorgenomen. Kortom: er is sprake van veel maatwerk. Dit betreft natuurlijk vooral de mensen die niet ziek thuiszitten vanwege corona of in quarantaine zitten. De examinatoren die corona hebben of in quarantaine moeten, gaan niet in de auto zitten. Zij zien immers gedurende de dag heel veel mensen en zo'n auto zou zo gelijk een superspreader worden. Daar ligt natuurlijk wel een belangrijke oorzaak van het huidige probleem, zoals we in tal van organisaties in Nederland op dit moment nog even zien. Dus het is in dit opzicht een marathon, en geen sprint die even snel kan worden gelopen.

De heer Stoffer vroeg naar het aantal nieuwe examinatoren. En waarom blijven er uiteindelijk uit een groot aantal mensen dat zich aanmeldt, zo weinig mensen over? Ik heb daar ook met het CBR over gesproken. Daar geeft men aan dat het moeilijk is om goede examinatoren te vinden. Ze hebben ook geen behoefte om bij de kwaliteitseisen in te boeten. Je moet echt wel een assessment met succes doorlopen en er is een behoorlijk zwaar selectietraject. Je wilt mensen hebben die niet alleen maar in het moment kunnen kijken, en op grond daarvan kunnen beoordelen hoe de rijvaardigheid is. Examinatoren moeten eigenlijk een soort zesde zintuig hebben waarmee ze ook vooruit kunnen kijken, vanuit de gedachte wat er nog mis zou kunnen gaan als iemand de rijvaardigheid niet heeft. Dat vergt dus ook wel veel. En ook moeten examinatoren in gesprekken vooraf en naderhand kandidaten goed kunnen begeleiden. Ik vind het wel goed dat het CBR aan die eisen vasthoudt.

Verder zie je dat er sprake is van een krappe arbeidsmarkt, ook bij mensen die in de opleiding komen. Mensen krijgen zelfs tijdens de opleiding soms weer een ander aanbod van een andere werkgever. Maar het CBR blijft permanent werven op dit gebied. Men doet er alles aan om zo veel mogelijk examinatoren in te kunnen schakelen. Om de huidige problemen het hoofd te kunnen bieden, heeft men bij het CBR overigens ook mensen die met pensioen zijn gegaan, gevraagd om tijdelijk terug te komen. Daar wordt ook gebruik van gemaakt. De heer Stoffer vroeg daarnaar.

De voorzitter:

Ik zocht naar een punt, want ik zag dat de heer Koerhuis nog een vraag wil stellen.

De heer Koerhuis (VVD):

Er wachten dus 225.000 mensen op een rijexamen. Het zijn vaak jongeren. Ik vind dat aantal hoog, eigenlijk te hoog. Ik ben in ieder geval blij dat uit de beantwoording van mijn Kamervragen blijkt dat de Minister wil ingrijpen. Ik had ideeën. Kunnen we bijvoorbeeld dat rijexamen niet iets inkorten richting dat wettelijk minimum? Het schijnt nu iets van 55 minuten te zijn, en het wettelijk minimum is 35 minuten. Als je kiest voor 35 minuten, kun je dus meer examens afnemen in dezelfde tijd. Kunnen we verder niet bijvoorbeeld het voorgesprek en het nagesprek van de rijexaminator naar iemand anders overdragen? Maar ik proefde in de beantwoording van mijn Kamervragen vooral dat de Minister wel wil kijken hoe hij slecht presterende rij scholen kan gaan aanpakken. In dat verband heb ik gevraagd wanneer de Minister dat plan van aanpak naar de Kamer gaat sturen. Ik zie er namelijk ook wel brood in als we juist rij scholen die goed presteren gaan belonen. Daar zie je hoge slagingspercentages. En rij scholen die slecht presteren, gaan we aanpakken. Daar zie je lagere slagingspercentages. Zo kun je dat generieke slagingspercentage omhoog krikken en dus meer mensen aan een rijbewijs helpen. Wanneer komt dat plan van aanpak naar de Kamer?

Minister Harbers:

Dat zijn twee vragen in één. De heer Koerhuis zegt in de eerste plaats: ik vind dat aantal te hoog. Dat is ook hoog, want dat is gewoon de inhaalslag na corona. We waren op weg, maar het stokte net als in de hele

samenleving uiteindelijk als gevolg van de omikronvariant. Maar om genuanceerd te blijven: de wachttijden zijn lang en opgelopen tot boven de twintig weken, maar tegelijkertijd is de gemiddelde duur van de rijopleiding, die nog altijd voorafgaat aan het moment van examen, ook behoorlijk opgelopen. Dus het is niet alleen het CBR, want de gemiddelde duur van de rijopleiding is ook opgelopen, omdat daar dezelfde problemen spelen. Ik heb me laten vertellen dat het nu is opgelopen tot gemiddeld 38 weken.

Het betekent dat je niet direct binnen een paar weken uit de problemen bent. Het zal echt nog een paar maanden aanhouden, maar we hopen dat het zo zal gaan als in alle andere sectoren waar je geleidelijk aan het aantal corona- en omikronbesmettingen naar beneden ziet gaan. Daar zit natuurlijk wel een grote verlichting en die zit er hier ook aan te komen. Ik ben het eens met de heer Koerhuis dat de echte winst uiteindelijk ontstaat door het aantal mensen dat in één keer zijn rijbewijs haalt. We zullen het slagingspercentage dan ook behoorlijk omhoog moeten zien te krijgen. Dat zat rond de 50% en het is nu 51% of 52%. Als je het naar 60% of hoger weet te krijgen, dan boek je de echte winst. U weet dat daar vorig jaar onder leiding van de heer Roemer advies over is uitgebracht. In dat advies zitten ook plannen om slecht presterende rij scholen aan te pakken. De kabinetsreactie op dat advies verwacht ik in juni naar de Kamer te kunnen sturen. Daarin zitten ook sancties voor structureel slecht presterende rij scholen, maar overigens ook voordelen voor structureel goed presterende rij scholen, want dat is de echte incentive die je wilt hebben. De heer Koerhuis refereert aan noodmaatregelen, maar dat zijn dan ook echt noodmaatregelen. Dat zijn drie onderdelen die op zichzelf nuttig zijn, ook vanuit educatief oogpunt, maar het zijn wel paardenmiddelen. Zowel het CBR als de branche klaagt over de wachttijden, maar ze geven beide aan geen behoefte te hebben aan het inzetten van deze noodmaatregelen. Om die reden doe ik de Kamer dat voorstel nog niet.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik ben het eens met de Minister. Daar geen misverstand over. Ik zie ook dat de meeste winst bij het omhoog krikken van het slagingspercentage te halen is door de slecht presterende rij scholen te bestraffen en de goed presterende rij scholen te belonen. Ik hoor dat in juni dat pakket naar de Kamer komt. Gaat dat pakket ook meteen in? Als daar ook weer een zomer overheen gaat, dan wachten en wachten we maar. En niet alleen wij hier wachten dan, maar ook die 225.000 jongeren.

Minister **Harbers**:

Het pakket gaat over veel meer dan alleen het aanpakken van de slecht presterende rij scholen. Er zitten negentien maatregelen in, bijvoorbeeld het ontwikkelen van een leerlingvolgsysteem. En de aard daarvan is zo dat je het niet van de een op de andere dag voor elkaar hebt. Bovendien moet je ook 8.000 rij scholen meekrijgen. Ik zeg de Kamer daarom maar op voorhand dat het fasegewijs zal gaan, ook vanuit het besef dat het kabinet heeft gezegd dat we de uitvoering hier ordentelijk in willen meenemen. We willen namelijk niet de volgende uitvoeringscrisis organiseren. Maar de ambitie is groot en we gaan in ieder geval aan de slag met de maatregelen die in de eerste fase het meeste soelaas zullen bieden. En dat zult u in juni zien.

De **voorzitter**:

Meneer Koerhuis heeft nog een vraag.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik hoor nu «uitvoering», maar misschien moet de Minister ons toch iets meer meenemen. Rij scholen met echt hele lage slagingspercentages sturen hun leerlingen gewoon maar in om het te proberen. Wat voor

uitvoeringsprobleem is er dan om te zeggen tegen die rijsscholen «jullie doen even niet meer mee»?

Minister Harbers:

Daar zit mijn aarzeling niet. Mijn aarzeling komt voort uit de veelomvattendheid: negentien aanbevelingen in het hele advies van Roemer. Die prestatieladder zit wel prominent in wat ik u in juni doe toekomen.

De voorzitter:

De laatste interruptie van de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Anders doe ik het gewoon in de tweede termijn, voorzitter. Ik snap niet dat het hele belonings... Ik wil benadrukken dat we de goede rijsscholen moeten belonen. Dat wil ik hier echt benadrukken, maar bijvoorbeeld zo'n sanctiemaatregel waarbij je de allerslechtst presterende rijsscholen even achteraan de rij zet, moet toch zeker in juni in kunnen gaan. Dat je zo'n belonings- en sanctiepakket in fases van start laat gaan, is in het belang van die 225.000 wachtende jongeren.

Minister Harbers:

Dat zijn van die vraagstukken... Ik hoop dat de heer Koerhuis me even toestaat om in juni met een afgewogen verhaal te komen. Ik heb hem goed gehoord, want dat was uiteindelijk ook een van de aanleidingen in het advies van de heer Roemer om het kaf van het koren te scheiden. Tot slot de medische keuringen. De heer Van de Molen sprak in dit verband ook over de petitie die gisteren aan de Kamer is aangeboden. Daar wordt op dit moment naar gekeken. De Kamer is overigens ook vorig jaar al geïnformeerd over het onderzoek naar het aanpassen van het stelsel van medische rijgeschiktheid. Op basis van het rapport van het SWOV vorig jaar zijn een aantal alternatieven genoemd om het stelsel meer risicogestuurd te maken. Daar hebben we nog een brede maatschappelijke consultatie voor uitgevoerd. Uiterlijk in het derde kwartaal ontvangt u de uitkomsten hiervan en hoe we dit verder gaan oppakken.

De heer Van der Molen (CDA):

Dat laatste vind ik niet zo acceptabel, want de voorganger van de Minister heeft de Kamer in een brief laten weten dat dit het tweede kwartaal van dit jaar zou zijn. De grootste grief is, zo bleek gisteren ook bij de petitieaanbieding, dat dit heel lang duurt en dat de Kamer in principe samen met het kabinet al op zoek is naar verbeteringen, maar dat die verbeteringen en het doorhakken van de knoop erover te lang op zich laten wachten. Dus ik zou de Minister vooral willen vragen om gewoon de eerdere toezegging gestand te doen en de Kamer er voor de zomer over te informeren.

Minister Harbers:

Excuus. Ik had meegekregen het derde kwartaal. Ik doe mijn best om het voor de zomer te doen. Kijk, wat op het oog heel makkelijk lijkt, is dat vaak in de praktijk niet. Zo willen we bijvoorbeeld wel mogelijkheden gaan bieden dat huisartsen meer en vaker kunnen melden, maar tegelijkertijd zijn zij gebonden aan de arts-patiëntrelatie, inclusief de vertrouwelijkheid daaromheen. Dit vergt dus overleg met collega's in de medische hoek. De vraag is eenvoudig gesteld, maar de oplossing ligt soms nog niet zo eenvoudig voor de hand. Maar ik kom erop terug op de afgesproken tijd.

De voorzitter:

Meneer Van der Molen?

De heer Van der Molen (CDA):

Ja, anders raak ik mijn interruptie kwijt, voorzitter. Het gaat mij met name om het tempo en dat het kabinet een keuze maakt, want de mensen wachten hierop. Ik zie de complicaties. Huisartsen willen nog niet eens een verklaring afleggen voor je werkgever op het moment dat jij ziek thuis zit; dan verwijzen ze je naar de bedrijfsarts. Dus dat zij er niet op zitten te wachten om allerlei verklaringen te moeten afleggen op basis van patiëntgegevens, begrijp ik wel. Die complicatie zie ik en daar wil ik ook rekening mee houden. Maar dat dit soort processen jarenlang moeten lopen, sinds 2018, daar heb ik wel een beetje tabak van. Ik zou dan gewoon een keuze willen, ook als die keuze is «we kunnen misschien niets» of «we kunnen maar één ding». Dan hebben we in ieder geval een stap vooruitgezet. Ik vind dat mensen die hiernaartoe komen om een petitie aan te bieden omdat het hen veel te lang duurt, daar gewoon recht op hebben.

Minister Harbers:

Nee, dat is een terecht punt. Ik kan mij de ergernis van de heer Van der Molen goed voorstellen, dus ik zal voor de zomer de Kamer informeren over wat wel en wat niet, dus over wat de keuze is. Ik heb begrepen dat in de tijd dat het vorige kabinet demissionair was, deze besluitvorming aan een volgend kabinet is overgelaten. Dus dat stelt mij nu voor de taak om even in een paar maanden tijd hierin te duiken en te kijken wat we gaan doen, maar ik zal zo snel mogelijk voor de zomer aan uw Kamer de stand van zaken rapporteren.

Dan het rijden zonder rijbewijs. Op dit punt moeten we een aantal dingen verbeteren, dat heb ik ook geconstateerd. Het eerste is dat het CBR, die het onderzoek doet en vervolgens het besluit neemt dat een rijbewijs ingetrokken moet worden, twee dingen moet gaan doen. Het ene is nog eens goed kijken naar de brieven die daarvoor verstuurd worden, zodat alle consequenties van het niet inleveren van het rijbewijs duidelijk zijn voor degene die de brief krijgt, inclusief de boetebedragen die daarvoor gegeven worden. Zo weten betrokkenen dat dit geen vrijblijvende toestand is.

Vervolgens is de procedure op dit moment dat er een gewone brief wordt gestuurd en daarna een aangetekende brief. We gaan ermee aan de slag dat dit meteen een aangetekende brief is. Dat project vergt overigens een behoorlijke voorbereiding. Zo is er een aanwijzingstraject in gang gezet via het Ministerie van BZK door de Interdepartementale Post- en Koeriersdienst. We hebben ook de inbedding in de systemen van het CBR en het OM, en de vastlegging van de monitoringscriteria intensief afgestemd met JenV, CBR en OM. We verwachten dat we in het laatste kwartaal van dit jaar daarmee aan de slag kunnen gaan, zodat we in ieder geval zeker stellen dat een bestuurder tijdens de strafzaak niet kan zeggen dat hij of zij geen wetenschap had van het CBR-besluit om zijn of haar rijbewijs te schorsen dan wel ongeldig te verklaren. We verwachten dat het in persoon betekenen van die brief ook weer een extra waarschuwende werking heeft en dat het bij de doelgroep in ieder geval niet zal leiden tot het idee dat het weer mag van het CBR. Dan de vraag of daar voldoende capaciteit voor is: wij gaan dat gewoon doen.

De heer De Hoop vroeg ook nog naar de redenen dat mensen hun rijbewijs niet inleveren. De redenen daarvoor zijn niet bekend. We gaan natuurlijk ook kijken wat het betekent als we de proef gaan doen met het betekenen van de brieven door het CBR. Ik heb wel een vermoeden van de redenen. Dit zijn mensen die natuurlijk niet voor niets hun rijbewijs kwijt zijn geraakt. Daar zitten vaak al andere vormen van laakbaar of strafbaar gedrag achter. Dat zal zich dan zelfs uitstrekken tot het niet inleveren van het rijbewijs als dat wel moet. Daarbij gelden dan vervolgens als je staande wordt gehouden wel de gebruikelijke boetes.

De voorzitter:

De heer De Hoop heeft nog een vraag aan u hierover.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ik zit toch te kijken wat we nog meer kunnen doen. Ik snap de opmerkingen van de Minister en de brieven moeten ook duidelijker. Maar kunnen we het CBR niet meer middelen geven dan alleen die brieven? Kunnen wij niet op een andere manier ervoor zorgen dat we al eerder kunnen sanctioneren, al als het rijbewijs niet wordt ingeleverd? Kan er niet ook worden gekeken naar dat soort middelen? Want we zijn nu telkens in een soort afwachtende fase, terwijl je eerder wilt weten hoe snel zo'n rijbewijs wordt ingeleverd. Hoe kun je dat proces versnellen en er ook wat meer daadkracht in hebben, zodat we dit echt voorkomen? Want het is echt levensgevaarlijk. We wisten dit vier jaar geleden al en het is alleen maar meer toegenomen, dus we moeten nu echt snel hier een aanpak voor vinden. Ik vind dit nog niet stevig genoeg, moet ik eerlijk zeggen.

Minister **Harbers**:

Dat snap ik. Zo meteen gaat de collega van Justitie ook nog in op de handhaving. Want als de vraag is wat het CBR nog meer kan doen, dan ligt dat toch aan de voorkant: het besluit nemen, heel goed communiceren, zorgen dat de boodschap is overgekomen en dat we weten dat iemand in persoon die boodschap heeft gekregen. Want het CBR is geen opsporingsinstantie. Daar stoppen dus ook gewoon de mogelijkheden en de bevoegdheden van het CBR.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ik heb hier meer vragen over, maar ik wacht even de beantwoording af door de Minister van JenV.

De **voorzitter**:

Helder. Dat lijkt me verstandig, dat doet de Minister van Justitie. Mevrouw van Ginneken heeft nog een vraag aan deze Minister.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik sluit me aan bij collega De Hoop dat het allemaal niet heel stevig klinkt. Ik zeg dit vooral ook omdat ik de Minister een aantal dingen hoor noemen die gedaan zijn en gedaan moesten worden om hier dichterbij te zitten, waaronder bijvoorbeeld het verduidelijken van de briefteksten. Maar in de terugkoppeling die de vorige Minister gaf in 2018, werd al gemeld dat de briefteksten aangepast waren. Dus ik ben niet zo heel erg overtuigd door de opsomming van de Minister dat het allemaal zó veel werk was dat het rechtvaardigt dat het vier jaar heeft geduurd en dat de pilot om te starten met het betekenen niet al drie jaar geleden gestart kon worden. Ik zou dus heel graag toch nog meer verklaring willen van de Minister waarom het zo ontzettend lang heeft geduurd en waarom er zo veel mensen met niet ingevorderde rijbewijzen nog op de weg rondrijden.

Minister **Harbers**:

Ik moet u eerlijk bekennen dat ik die vraag deel. Gegeven het feit dat ik drie maanden op deze plek zit, weet ik niet wat precies de verklaring is, dus dat antwoord kan ik hier niet geven. Ik wel er wel nog een keer induiken.

Voorzitter. Daarmee ben ik ook aan het einde van mijn beantwoording.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we over naar de beantwoording door de Minister van Justitie en Veiligheid.

Minister **Yeşilgöz-Zegerius**:

Dank u wel, voorzitter. Dit is het eerste debat dat ik voer met uw Kamer over dit onderwerp. Zoals eigenlijk iedereen al aangaf, is het een ongelofelijk belangrijk onderwerp. Onze kinderen, onze ouders, iedereen die ons lief is: we willen dat iedereen veilig van de ene plek naar de andere komt. Alle onderdelen daarvan komen samen in dit debat in deze commissie. Ik wil heel kort vooruitblikken en u een beeld geven van wat u de komende tijd van mij kunt verwachten op dit dossier. Daarna kom ik natuurlijk terug op alle concrete vragen.

De basis wordt natuurlijk gevormd door het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, waar we sinds 2018 samen met lenW, provincies, gemeenten, vervoersregio's en verschillende maatschappelijke organisaties uitvoering aan geven. De concrete maatregelen uit het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022–2025 dat de Minister van lenW mede namens mij naar de Kamer heeft gestuurd voorafgaand aan dit debat, draagt bij aan onze gezamenlijke doelstellingen uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Voorzitter. Daarbij zijn een aantal zaken in het bijzonder van belang waar het mijn portefeuille betreft. Zo zet ik mij in voor de handhaving op gevaarlijke overtredingen zoals telefoongebruik achter het stuur en snelheidsovertredingen. Een aantal voorbeelden heeft u al gehoord van Minister Harbers. Maar ook de handhaving op bestuurders die onder invloed van alcohol of drugs andere weggebruikers in gevaar brengen, heeft absoluut topprioriteit. Voor dit onderwerp werk ik samen met de Minister van lenW aan een aanpak waarin we onderzoek, beleid en communicatie op dit onderwerp nadrukkelijk met elkaar verbinden. Ook wordt dit jaar een evaluatie uitgevoerd van de wet drugs in het verkeer, waarin onder andere onderzocht wordt of er verdere verbetering mogelijk is in de aanpak van drugsgebruik in het verkeer. Dit zijn allemaal belangrijke thema's waar wij ons voor inzetten, waar ik mij voor inzet en voor ga inzetten.

Voorzitter. Het is misschien ook goed om aan te geven wat niet gaat. Wat niet gaat – dat heeft ook niemand gevraagd, maar het is toch goed om er even bij stil te staan – is op elke hoek van de straat een agent of een flitspaal neer te zetten om zo te handhaven op allerlei gedrag dat we niet willen in het verkeer. Dat gaat niet. Je zult dus op andere manieren een gedragsverandering moeten bewerkstelligen. Ook is de handhavingcapaciteit schaars. Ik denk ook niet dat een agent op elke straathoek alle vraagstukken omtrent verkeersveiligheid voor ons kan oplossen of zou moeten oplossen. Ik geloof wel in een zo efficiënt en effectief mogelijke verkeershandhaving. Daar wil ik me ook voor inzetten. Daarin moeten we creatief zijn. Innovatieve handhavingsmiddelen zijn daarbij ontzettend belangrijk. Daarbij kunt u denken aan slimme camera's die automatisch het gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden kunnen constateren – dit werd zojuist al gesteld als voorbeeld – of aan de verplaatsbare flitspaal die flexibeler dan de traditionele vaste flitspaal kan worden ingezet om op snelheidsovertredingen te handhaven. Dat zijn allemaal elementen die vooruitgang betekenen in het efficiënter kunnen handelen.

Misschien is het goed om nog even toe te voegen – we komen er in een volgend debat misschien langer over te spreken – dat ik aan het kijken ben, zoals uw Kamer weet, of er taken zijn in de verkeershandhaving die door boa's kunnen worden uitgevoerd. In Utrecht is een pilot gaande, een experiment met handhaving door boa's op overtredingen zoals door rood licht rijden door fietsers en het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het fietsen. Ik ben er langs geweest en kan iedereen aanbevelen om daar een keer op werkbezoek te gaan en met die boa's op pad te gaan. Zij doen uitstekend werk. We zullen dit evalueren en in de boa-visie voor de zomer naar de Kamer sturen. Daarin komen dit soort elementen terug.

Voorzitter. Ik denk dat ik dan nu meteen overga naar de mapjes die ik nog heb. Dat zijn er gelukkig niet meer zo heel veel. Ik heb nog een aantal vragen liggen over het inleveren van ongeldig rijbewijzen, het opvoeren

van de elektrische fiets, de handhaving van de 100 kilometer per uur en de N-wegen en het wetsvoorstel rijden onder invloed.

Om te beginnen het inleveren van ongeldige rijbewijzen, uiteraard in aanvulling op wat Minister Harbers hierover zojuist allemaal al aangaf. Verschillende Kamerleden – ik denk eigenlijk bijna iedereen, mevrouw Van Ginneken, de heer De Hoop waarschijnlijk ook mevrouw Kröger – willen weten wat er gebeurt met rijbewijzen die niet ingeleverd worden maar waarmee, erger nog, mensen gewoon blijven rondrijden. Het is wellicht goed om toch even te benadrukken dat het ongelofelijk belangrijk is dat ongeldige rijbewijzen wel ingeleverd worden. Zo'n rijbewijs is niet zomaar ongeldig verklaard. We hoeven er nu niet heel lang bij stil te staan, maar de oorzaak is waarschijnlijk heftig geweest waardoor tegen jou is gezegd: lever je rijbewijs maar in. Het niet inleveren van een ongeldig verklaard rijbewijs is dus strafbaar. Er staat een boete op tot € 250. Dat is de boete voor het niet inleveren.

Maar wat natuurlijk veel belangrijker is, is wat er gebeurt als je vervolgens ook gaat rijden met dat niet ingeleverde rijbewijs. Uiteraard is het ook strafbaar om zonder geldig rijbewijs te rijden. Als je rijdt met een rijbewijs dat ongeldig is verklaard, is dat hetzelfde als zonder rijbewijs rijden. Dat is strafbaar. Hier wordt door de politie streng op gehandhaafd. Bij een staande houding controleert de politie altijd in het rijbewijsregister of de bestuurder een geldig rijbewijs heeft. De standaard handelwijze van de politie is dat het rijbewijs wordt ingenomen wanneer bij een staande houding een ongeldig rijbewijs wordt aangetroffen. Om te kunnen handhaven op het rijden zonder geldig rijbewijs, is het dus niet nodig dat ongeldig verklaarde rijbewijzen worden ingeleverd.

Uit de cijfers blijkt dat de politie intensief handhaaft op het rijden zonder geldig rijbewijs. Vorig jaar zijn 5.000 bestuurders gepakt voor dit misdrijf; in voorgaande jaren ging het ongeveer 3.000 bestuurders per jaar. Je ziet dus een enorme stijging. Ik denk dat dat een heel belangrijk signaal is, ook in de richting van degenen die nu wellicht naar dit debat kijken of het ergens in de krant lezen: je komt er niet zomaar mee weg.

Op het rijden zonder geldig rijbewijs staan harde straffen. De maximale straf hiervoor is op 1 januari 2020 verhoogd van drie maanden naar een jaar gevangenisstraf en een maximale boete van € 9.000; de heer De Hoop zei het al. Dat is dus echt fors. De straf voor het daadwerkelijk rijden zonder geldig rijbewijs is dus uiteraard aanzienlijk hoger dan die voor het niet inleveren van het rijbewijs. Er kan natuurlijk sprake zijn van strafverminderende omstandigheden, bijvoorbeeld als het rijbewijs niet ingeleverd is doordat het een kwetsbaar persoon betreft, als er bijvoorbeeld sprake is van dementie. Daar zal vanuit handhaving ook altijd naar gekeken worden. Men kijkt altijd naar wat het verhaal is. Maar ik denk, net als verschillende Kamerleden al zeiden, dat je ervan uit mag gaan dat een groot deel denkt: ik kom hier wel mee weg. Het gaat dus eigenlijk om twee groepen, en ik zet vooral in op die tweede groep. Dus een strafverhoging? Een jaar gevangenisstraf en € 9.000 boete: dat is fors. Ik denk dat het goed is dat we blijven benadrukken dat je er niet zomaar mee weggkomt. Ik denk dat het goed is dat de politie concreet handhaaft.

Er zijn in dit kader ook nog een paar specifieke vragen gesteld. De heer De Hoop vroeg of er meer informatie uitgewisseld kan worden tussen het CBR, het OM en de reclassering. Hij vraagt hier terecht naar. In het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid is aangekondigd dat bekeken zal worden of en, zo ja, hoe de informatie-uitwisseling tussen het CBR en het OM verbeterd kan worden. Daar wordt dus concreet naar gekeken. Vooralsnog wordt daar informatie-uitwisseling met de reclassering niet in meegenomen. Dat heeft de reden dat daar eerst een juridische grondslag voor gecreëerd zou moeten worden. Wel heeft de verslavingsreclassering de Verkeerscheck ontwikkeld. Dat is iets anders dan waar de heer De Hoop naar vraagt, maar het lijkt me wel goed dit te benadrukken. Veel personen die onder invloed rijden, zijn namelijk al voor andere delicten in beeld bij

de verslavingsreclassering. Om in die gevallen ook meer aandacht te besteden aan de gevolgen van het middelengebruik voorafgaand aan deelname aan het verkeer, heeft de verslavingsreclassering dus de Verkeerscheck ontwikkeld. Dat is een tool die reclasseringsmedewerkers helpt bij het beter in beeld krijgen of er ook sprake is van rijden onder invloed. En het helpt de reclasseringsmedewerker om dit ook bespreekbaar te maken onder cliënten. Ik zeg nogmaals: dit is net een ander element, maar het is wel belangrijk in dit kader. De Verkeerscheck wordt binnenkort ook gebruikt in de forensische verslavingszorg. Dus de tool wordt breder ingezet.

Wat is de verklaring voor de toename van het aantal bestuurders dat gepakt wordt voor het rijden met een ongeldig verklaard rijbewijs? Deze vraag is volgens mij gesteld door de heer Stoffer en de heer De Hoop. De politie is meer risicogestuurd gaan handhaven. Zo is de politie hiervoor de ANPR-camera's gaan inzetten. Met behulp hiervan kunnen bestuurders met een ongeldig verklaard rijbewijs die een voertuig op hun naam hebben staan, snel opgespoord worden. We zien het grote effect daarvan. Daarnaast vertonen bestuurders met een ongeldig verklaard rijbewijs ook sneller afwijkend rijgedrag. Dat valt dan op en daar zal de politie ook altijd naar handelen. En het is ook goed om te benadrukken dat door de legere wegen tijdens de lockdowns van de afgelopen twee jaar, dit rijgedrag waarschijnlijk ook vaker is opgevallen. Zo simpel is het ook wel. Ook hierdoor zijn er meer bestuurders met een ongeldig verklaard rijbewijs gepakt. Het gaat dus om én heel erg gericht handhaven, én om de elementen die daar vervolgens bij horen.

Dat was het naar aanleiding van dit mapje, voorzitter.

De voorzitter:

Ja. Om te beginnen heeft mevrouw Van Ginneken een vraag.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ja, ik heb een verduidelijkende vraag. Ik hoop dat ik de Minister verkeerd heb verstaan toen ze sprak over het opsporen van bestuurders met ANPR-camera's. Het is toch nadrukkelijk de bedoeling dat daar auto's mee opgespoord worden? De bestuurders mogen daar toch niet mee gefotografeerd en gescand worden? Daar hebben we namelijk in het verleden weleens een akkefietje over gehad.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Dit gebeurt volledig volgens de regels die we met elkaar hebben afgesproken. Mevrouw Van Ginneken stelt dus een goede verduidelijkende vraag. Maar nee, dit gebeurt conform de regels en de waarborgen die we daarbij hebben.

De voorzitter:

Ik merk dat er nog wat onduidelijkheid is. Volgens mij is de vraag meer of het dus klopt dat op basis van het kenteken de bestuurders achterhaald worden. Kan de Minister dat bevestigen?

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Ja, voorzitter. Zeg ik dat goed? Ja. Ik doe een dubbelcheck rechts van mij bij de ambtenaren. We gaan niet voor het opsporen van een ongeldig rijbewijs buiten de juridische waarborgen waarvoor we een ANPR-camera mogen gebruiken. Dit gebeurt dus volgens de waarborgen die we met elkaar hebben vastgesteld. Daarbinnen wordt dit gericht ingezet, ook voor deze doelgroep.

De voorzitter:

Dat is een helder antwoord. Meneer De Hoop heeft ook nog een vraag.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ik vind het een lastige kwestie. Ik zie dat er hele hoge strafmaten zijn voor dit delict, in 2018, en nog steeds bij deze Minister. Volgens mij veraschuwden we het met z'n allen in deze commissie als mensen, na het intrekken van hun rijbewijs naar aanleiding van een heel zware zaak, toch weer achter het stuur gaan zitten. Dus de straffen zijn volgens mij zwaar genoeg. Die hoeven niet zwaarder te worden; daar zou ik niet voor willen pleiten. Ik zie ook dat er veel gehandhaafd wordt en dat je niet moet willen dat op elke straathoek het rijbewijs van elke chauffeur wordt gecontroleerd, of dat op elke straathoek wordt bekeken of er iemand met een ingetrokken rijbewijs achter het stuur zit.

Tegelijkertijd blijkt uit de cijfers van de RDW wel dat bijna de helft – let wel: de helft! – van de mensen wier rijbewijs is ingetrokken, gewoon nog rondrijdt. Dat zijn zulke schrikbarende cijfers die voor zulke veiligheidsproblemen kunnen zorgen dat ik toch met een ongemakkelijk gevoel blijf zitten. Ik zou het heel prettig vinden als beide Ministers de Kamer nog een brief zouden kunnen doen toekomen waarin zij meer duiding geven aan hoe het kan dat die cijfers gestegen zijn en bijna een op de twee overtreders nog steeds rijdt. Hoe kunnen we het CBR nog meer faciliteren en hoe kunnen we nog meer sanctioneren dan nu al gebeurt, zodat rijbewijzen ook worden ingeleverd? En hoe wordt er gekeken naar zo'n juridische grondslag in samenwerking met reclassering? Ik vraag de bewindspersonen dus om dit nog iets meer uit te diepen, want het is echt een groot maatschappelijk probleem dat mensen niet het fatsoen op kunnen brengen om zich hieraan te houden. Mijn behoefte om dit verder uit te diepen is heel groot. De problematiek is zo groot dat er echt ingezet moet worden op de aanpak daarvan. Het lijkt mij dus goed als beide Ministers misschien met een brief richting de Kamer komen om daar meer duiding aan te geven.

De **voorzitter**:
Heldere oproep.

Minister **Yeşilgöz-Zegerius**:

Ik denk dat ik ook namens collega Harbers spreek als ik zeg: dat kan natuurlijk. Ik wil hier wel een winstwaarschuwing afgeven. Ook als mensen hun rijbewijs hebben ingeleverd, kunnen ze nog steeds blijven rondrijden. Dus het probleem dat de heer De Hoop heel terecht aanhaalt, deel ik, maar daarmee los je dat niet op. Dat wil niet zeggen dat je het er dus maar bij moet laten zitten. Ik heb net geschetst hoe hierop wordt ingezet en hoe juist de politie heel gericht aan het handhaven is. En inderdaad, de straffen zijn fors. Volgens mij moeten we dat ook blijven benadrukken, want ik vraag me af of mensen weten dat je een jaar de bak in kunt of dat je € 9.000 boete kunt krijgen. Maar zelfs als het uiteindelijk lukt om die rijbewijzen ingeleverd te krijgen, dan nog kunnen mensen die daar lak aan hebben gewoon blijven rondrijden. Dan moeten we dus nog steeds ook op al die andere elementen blijven inzetten. Maar het lijkt me goed om nader te duiden hoe dat dan kan en of de andere elementen nog mogelijkheden bieden, om te voorkomen dat men dit soort gevaarlijk gedrag vertoont. Het belang daarvan delen we. Voorzitter, kan ik door naar het volgende mapje?

De **voorzitter**:
Ja, gaat u verder.

Minister **Yeşilgöz-Zegerius**:

Ik heb één vraag over elektrische fietsen. De heer Van der Molen vroeg wat de straffen zijn voor het opvoeren van elektrische fietsen en of de politie hier vaak op handhaaft. Het opvoeren van elektrische fietsen en andere elektrische voertuigen kan absoluut tot verkeersonveilige situaties

leiden. Ik denk dat mij collega van IenW meer kan vertellen over de bredere aanpak ten aanzien van deze voertuigen en over het onderzoek dat Rijkswaterstaat start om een beeld te krijgen van de aard en de omvang van het opvoeren.

Voor wat betreft de handhaving door de politie en geldende boetes: het is op dit moment niet verboden om een elektrische fiets op te voeren. Ik zeg daarmee dus niet dat je dat moet doen – niet doen! – maar het is niet verboden. Maar als de maximumconstructiesnelheid van 25 kilometer per uur wordt overschreden, is er niet langer sprake van een elektrische fiets maar van een speedpedelec. Dan gelden er andere eisen aan het voertuig, zoals een verplichte kentekenplaat en een WA-verzekering; daarop kun je vervolgens handelen. Waar de heer Van der Molen naar zoekt, is waarschijnlijk: waar zit dat moment? Dat zit dus daar. Dat kan de politie beboeten, en als er aanleiding toe bestaat kan het voertuig in beslag worden genomen. Dan kan je dus ook interveniëren. Zoals gemeld in mijn brief over de handhaving op lichte elektrische voertuigen gaat handhaving door de politie niet voldoende oplossing bieden als er op grote schaal wordt opgevoerd. Je moet er dus aan de voorkant voor zorgen dat je dat voorkomt. Het is daarom van belang dat het opvoeren van deze voertuigen niet mogelijk wordt gemaakt, doordat je eerder optreedt. Je bent ook niet verzekerd wanneer je een ongeval veroorzaakt met een opgevoerde fiets.

Dan ben ik bij de vraag over het handhaven van de 100 kilometer per uur en de N-wegen. Mevrouw Kröger heeft gevraagd of ik de handhaving op snelwegen ga intensiveren. Met de bestaande inzet van de politie en digitale handhavingssystemen, zoals trajectcontrolesystemen, wordt gehandhaafd op de maximumsnelheid. Bij de invoering van 100 kilometer per uur zijn waar nodig de bestaande trajectcontrolesystemen aangepast aan die nieuwe maximumsnelheid. Het maakt in die zin voor de handhaving niet uit of het nou 100, 110 of 130 is. Je stelt dat in en daar handhaaf je vervolgens op. De politie blijft zich uiteraard inspannen om het aantal staandhoudingen te laten stijgen. Dat blijft gewoon de inzet van de politie. Ik moet wel zeggen – daar hebben we ook in ander commissieverband over gehad – dat gezien de enorme druk op de capaciteit van de politie extra inzet – bovenop wat ze al doen, en ze doen al fors veel – op dit moment niet mogelijk is.

Dan resteert mij nog één vraag. Dat is de vraag van de heer Stoffer over het wetsvoorstel inzake rijden onder invloed. In de brief stond daar inderdaad het een en ander over. De heer Stoffer vraagt hoeveel geld er eigenlijk nodig is voor de implementatie van het wetsvoorstel en waarom een deel van de maatregelen niet wordt doorgezet. In totaal zal het gaan om een eenmalig bedrag van 1,3 miljoen en een structureel bedrag van € 125.000 voor de implementatie. Dat geld is nodig zodat je ICT-systemen kunt aanpassen, bijvoorbeeld bij het Openbaar Ministerie, het CBR en dergelijke. Bij een aantal van deze organisaties is ook extra capaciteit nodig om de maatregelen uit het voorstel uit te kunnen voeren. Dat is de kern van mijn antwoord.

Dat was het.

De voorzitter:

Dank u wel. Helder. De heer Van der Molen heeft nog een verhelderende vraag aan de Minister van Justitie en Veiligheid.

De heer Van der Molen (CDA):

Nee, dat niet, ik wilde nog even een suggestie doen. Maar dat komt dan wel na de aanvullende informatie van de Minister.

De voorzitter:

Oké, dan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister Harbers:

Ik had nog een vraag openstaan van mevrouw Van Ginneken of het alleen geldt voor fietsers op rotondes buiten de bebouwde kom of ook op kruispunten zonder verkeerslichten. In de richtlijnen is het in algemene termen opgenomen. Dus los van de vorm, ongeacht of het een rotonde of een kruispunt is, is uit onderzoek gebleken dat het ook voor de veiligheid van de fietser beter is om de fietser daar geen voorrang te geven.

De voorzitter:

Meneer Van der Molen, u had een suggestie?

De heer Van der Molen (CDA):

Ik wilde vragen of het mogelijk is om heel kort te schorsen. Vijf minuten?

De voorzitter:

Ja, dat is zeker mogelijk.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Mag ik aan de leden vragen of u mij in de tweede termijn nodig heeft?

De voorzitter:

Dat kunnen we zeker vragen aan de commissieleden.

De heer Madlener (PVV):

Ik zou nog wel verheldering willen over hoe je met een camera kan zien wie er in die auto zit. Want dat vind ik nog steeds een zeer bijzonder antwoord.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Dat was ook niet het antwoord. Het antwoord was: je doet het op kenteken, dan heb je een staandehouding, en dan kan je controleren of de persoon inderdaad degene is die daarin mocht rijden.

De heer Madlener (PVV):

Ah, staandehouding! Dus helemaal niet een camera die alleen maar een foto maakt.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Je kijkt niet in de camerabeelden. Mevrouw Van Ginneken had er ook naar gevraagd: hoe werkt dat nou precies? ANPR is op kenteken, en dan kan je dat controleren.

De heer Madlener (PVV):

Dus het gaat gewoon om staandehoudingen, oké.

De voorzitter:

Graag via de voorzitter, om te beginnen. Is dat een helder antwoord, meneer Madlener?

De heer Madlener (PVV):

Ja, dat is een helder antwoord.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

De vraag of de Minister van JenV aanwezig moet blijven, wil ik niet per se invullen, maar ik zou in tweede termijn wel nog graag aanvullingen doen op de toegezegde brief over dit hele proces van signalering en handhaving van ingevorderde rijbewijzen, waar ook dit opsporingsvraagstuk bij hoort. Dus als de Minister van JenV het goed vindt dat de Minister van IenW dat doorgeleidt, dan vind ik dat ook prima. Daar wil ik zo meteen dus nog een opmerking over maken.

De voorzitter:

Volgens mij heeft de Minister van IenW het mandaat namens de Minister van JenV. Dan geef ik namens de commissie de Minister van JenV toestemming om de commissie nu te verlaten. Ik schors het debat nu sowieso voor vijf minuten.

De vergadering wordt van 16.17 uur tot 16.25 uur geschorst.

De voorzitter:

Wij hervatten het commissiedebat Verkeersveiligheid en beginnen met de tweede termijn van de Kamer. Het woord is als eerste aan de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben in ieder geval blij met de beantwoording van de Minister in eerste termijn. Ik wilde nog een paar punten aanstippen, als het mag. Eerst het punt over de N36. Het blijkt dat de Minister nog een keer zegt dat hij voor de zomer gaat beginnen met de bermmaatregelen. Dat wisten we volgens mij al. Ik zou graag twee extra dingen willen. Uiteindelijk zal er iets van een middengeleider moeten komen op die N36. Als we toch voor de zomer al beziggaan met die weg, kunnen we dan ook al beginnen met het aanleggen van die middengeleider? Als dat niet kan, wanneer kan het dan wel zo snel mogelijk? En ik begrijp dat de provincie Overijssel de Minister heeft uitgenodigd voor een werkbezoek aan de N36, voor de zomer. Kan de Minister dat toezeggen?

Dan over het CBR. Ik wil toch nog benadrukken dat we voor zowel het belonen als het bestraffen van goede en slechte rijsscholen gefaseerd de eerste stappen moeten kunnen zetten voor de zomer. Ik overweeg een tweeminutendebat hierop aan te vragen, maar ik begrijp dat mijn collega Van der Molen sowieso al een tweeminutendebat gaat aanvragen.

Dan de flitsbezorgers. Ik ben blij met de toezegging van de Minister dat hij de lead wil pakken om samen met gemeenten en bedrijven hier afspraken over te maken. Het gaat mij er met name om dat ook die bedrijven aan tafel komen en dat als de bedrijven de afspraken niet nakomen, we die ook kunnen aanpakken. Er is structurele verkeersoverlast. Ze nemen nieuwe flitsbezorgers aan en die gaan weer verkeersoverlast veroorzaken. Dat schiet natuurlijk niet op. Dus ik wil dat die bedrijven afspraken gaan maken en dat als ze die niet nakomen, we ze kunnen aanpakken.

Tot slot, voorzitter, mijn laatste punt. We zitten nu ook nog maar met drie Kamerleden. Het is echt mijn allerlaatste punt. Dat gaat over de pakketbezorgers, de onderaangenomen pakketbezorgers. Ik begrijp dat er al wordt gehandhaafd als die boven de 500 kilo vervoeren en ze beloofd hebben niet boven de 500 kilo te vervoeren. Het gaat mij wederom met name om het aanpakken van de bedrijven die erboven hangen en die onderaangenomen pakketbezorgers in dienst nemen. Ze zorgen voor structurele verkeersoverlast. Als er steeds een nieuwe pakketbezorger komt, schiet het natuurlijk niet op als we steeds die pakketbezorgers aanpakken. Ik wil dat ook die bedrijven kunnen worden aangepakt. Graag een reactie van de Minister.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koerhuis. We gaan over naar de heer Van der Molen. Mijn omissie, zojuist bij de intro, was: we hebben 1 minuut en 40 seconden spreektijd in de tweede termijn. Laten we dat afronden naar 2 minuten.

De heer Van der Molen (CDA):

Ja, per persoon. Ik hoop niet dat als ik korte schorsingen aanvraag, dat automatisch inhoudt dat dan de hele oppositie opstapt en niet meer

terugkomt. Dan zouden we dat vaker moeten doen. Dat maakt sommige discussies wel een heel stuk makkelijker. Maar dat zou ik natuurlijk niet doen.

Voorzitter. Nog even drie punten vanuit het CDA voor de tweede termijn. Ik wil toch nog even ingaan op het rijden zonder rijbewijs. Ik snap dat mensen, ook als ze het rijbewijs terugsturen, opnieuw achter het stuur kunnen gaan zitten. Die mensen pakken we natuurlijk ook op, de mensen die zonder rijbewijs rijden. Alleen, er werd nu een schets gegeven. Wellicht kan er in de brief waar mevrouw Van Ginneken ook naar verwees nog op worden ingegaan. De zorg bij het CDA zit erbij dat we niet strak genoeg in dat proces zitten. Een aangetekende brief is, denk ik, stap één. Maar op het moment dat daar geen gevolg aan wordt gegeven, ook al is die brief aangetekend, dan zouden er wat het CDA betreft echt al sancties moeten gaan gelden, of daar nou op beboet moet worden of er andere stappen op moeten worden gezet. Ik denk dat we dat gewoon serieus moeten nemen, want dit probleem loopt te lang. Ik zou daar graag een inhoudelijke reactie van de Minister op horen, en als dat nu niet kan, dan in de brief die is aangevraagd.

Het tweede punt is dat ik toch met een knoop in mijn maag blijf zitten naar aanleiding van de situatie bij de N50. Wij accepteren met elkaar dat er een variant wordt gezocht en dat we daar in het najaar wat over zeggen. De ongelukken gebeuren tussentijds nog steeds. Ik heb mij eens een suggestie aan de hand laten doen door iemand die in de transportsector werkt en heel vaak met afzettingen te maken heeft. In Duitsland worden bij wegwerkzaamheden tijdelijk uiterst smalle rijbaanscheidingen geplaatst. Die zijn echt heel smal. Dat betekent dat op die manier heel snel rijbanen van elkaar gescheiden kunnen worden. Dat kan zeker op wegen waar zo'n groene streep in de middenberm zit. Dat is eigenlijk wat dan voor een middenberm door moet gaan. Ik zou er heel graag bij de Minister op willen aandringen om serieus te kijken naar zo'n maatregel als tijdelijke maatregel. Wij weten dat er wat aan de N50 gaat gebeuren. Wij weten dat er nog ongelukken gebeuren. Dus waarom doen we niet zo'n no-regreptie, leg ik aan de Minister voor.

Mijn laatste punt. Ik werd toch getriggerd door wat de Minister van JenV zei over de ongelukken met de elektrische fiets, maar ook over dat het in Nederland niet verboden is om elektrische fietsen op te voeren. Het lijkt mij in de handhaving nogal een complicatie dat we dat niet wettelijk hebben geregeld, terwijl we dat bij andere voertuigen wel hebben gedaan. Dat is ook de reden dat ik een tweeminutendebat aanvraag, om in ieder geval een aantal van deze punten nog een plek te geven. Maar wellicht kan de Minister die vraag nog ter nadere beantwoording naar de Minister van JenV doorgeleiden.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van der Molen. Dan gaan we door naar de laatste spreker. Dat is mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dank, voorzitter. Ik kijk terug op een mooi en rijk debat. Voor verkeersveiligheid is snelheidsverschillen reduceren ontzettend belangrijk. Dat gaat enerzijds over maximumsnelheden en anderzijds over iets wat ik concreet ter sprake bracht: snelle fietspadgebruikers naar de rijbaan verplaatsen. Ik ben heel blij dat de Minister heeft aangegeven deze mogelijkheid te gaan bespreken met wegbeheerders op basis van het onderzoek dat al liep en dat deze zomer komt.

Ik heb nog een aantal punten die openstaan. Ik verwacht van de Minister – en dat hoeft niet per se zo meteen; het mag ook in een brief – nog meer informatie over de planning en het beoogde vervolgproces rondom ISA. Dus hoe zit het met het verzamelen van die weggegevens en die speci-

fieke pilots, waaronder die met het haptische gaspedaal, om de woorden van de Minister te hergebruiken?

Een ander punt heeft te maken met ingevorderde rijbewijzen. Ik noem twee aspecten. De Minister zou nog in de verklaring van de vertraging gaan duiken; waarom heeft dit vier jaar geduurd? En ik ben nog een beetje ongerust geraakt door de opmerkingen van de Minister van JenV over hoe opsporing en het ANPR-systeem gebruikt worden om ingevorderde rijbewijzen en hun houders staande te houden. Mijn verzoek is als volgt. De heer De Hoop heeft zostraks het verzoek gedaan om een brief. De heer Van der Molen heeft ook al om een extra hoofdstukje daarin verzocht. Mijn verzoek is om deze twee onderwerpen – wat is nou de verklaring voor de vertraging en hoe zit die opsporing precies in elkaar? – ook onderwerp te maken van die brief. Dan wordt het dus eigenlijk een brief, verzocht namens D66, CDA en Partij van de Arbeid. Dan is het een mooie samenwerking.

Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat waren nog een aantal concrete vragen in tweede termijn aan de Minister, en deels aan de Minister van JenV, maar die pakt de Minister van IenW op. Ik kijk naar de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Laten we de Minister even twee minuten de tijd gunnen, zodat hij zo dadelijk over kan gaan naar de beantwoording.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Het is de tweede termijn namens het kabinet. De Minister heeft het woord.

Minister Harbers:

Ik loop even snel de vragen langs. Wat betreft de N36: ik had de provincie al toegezegd een werkbezoek af te leggen, dus dat gaan we ook plannen. Ik begrijp waar het vandaan komt, maar er ligt een eerste plan – of dat komt binnenkort in uitvoering – voor de N36 onder de 25 miljoen. Ik weet hier nu niet precies wat daarin zit, maar als daar geen middengeleiding in zit, dan zou ik nu dat plan niet overhoop willen halen, omdat er nog meer moet gebeuren. Dat komt dan in de plannen vanuit de 200 miljoen. Het belonen en bestraffen bij het CBR. Ook los van het advies van Roemer, heeft het CBR daar inmiddels plannen voor gemaakt, waarbij ze nu de rijkschoolbranche betrekken. Ik kom in juni naar de Kamer met wat we met dat plan gaan doen en hoe we dat gaan doen. De invoering staat gepland in 2023. Daarbij begrijp ik dat de heer Koerhuis zegt: dat kun je zo even doen. Maar ook daar zit nog weer even één ding bij dat we echt goed willen doordenken, ook met de rijkschoolbranche. Het is bijvoorbeeld niet zo dat je standaard kunt zeggen: een rijkschool met een laag slagingspercentage is per definitie slecht en eentje met een hoger percentage is per definitie goed. Je wil de rijkschool die bijvoorbeeld met heel moeilijke doelgroepen werkt, maar ze wel aan een rijbewijs weet te krijgen, soms na meer dan één poging, niet straffen. Er zijn soms ook rijsscholen die het op het oog goed doen, maar waar onder de motorkap dan vervolgens ook wel wat aan de hand is. Dit willen we goed doen en zo snel mogelijk. U hoort in juni hoe we dat gaan doen met het plan dat het CBR nu met de branche bespreekt.

Dan de flitsbezorgers en de bedrijven ook aan tafel krijgen. We gaan nu met de G4 ernaar kijken, zoals ik in de eerste termijn antwoordde. Ik zit ook wel een beetje te dubben over die bedrijven meteen aan tafel hebben. Ik wil ook graag van de gemeenten horen waar zij onze hulp daarin nodig hebben. Maar om een vergelijking te maken: je gaat ook niet meteen met een ander bedrijf waarvan de medewerkers te hard rijden om tafel. Maar ik zoek wel naar mogelijkheden om uiteindelijk iets te vinden waardoor we

ook met de bedrijven erachter de goede acties kunnen gaan ondernemen. Maar sta me toe dat we het even in twee delen opknippen: even met de gemeenten, en vervolgens bekijken wat dat oplevert en waar we bedrijven concreet op kunnen aanspreken.

De voorzitter:

Meneer Koerhuis, even heel kort.

De heer Koerhuis (VVD):

Ja, ik ben het eens met de Minister, hoor. Het gaat er mij om dat we die gemeentes helpen om uiteindelijk die bedrijven tot afspraken te dwingen of ze gewoon aan te pakken, in ieder geval zodat die verkeersoverlast stopt.

De voorzitter:

Dat was een opmerking.

Minister Harbers:

Hetzelfde geldt voor die andere vraag over de pakketbezorgers. Het aanpakken van bedrijven daarachter is ook wel weer een iets breder punt, want dan kom je ook uit bij de arbeidsverhoudingen en bij vraagstukken over aanbesteding en voor welk tarief, et cetera. Hier zit natuurlijk ook wel weer een beetje – dit is onparlementair – iets van een cowboywereld achter, waarbij je ook vanuit SZW normale arbeidsverhoudingen en contractvormen wenselijk zou vinden. Als concurrentie op prijs uiteindelijk betekent dat de verkeersveiligheid eraan gaat, dan is dat ook in dat bredere geheel wel een vraagstuk. Maar goed, zoals al aangegeven in de eerste termijn, kijkt ook het RDW nog even specifiek naar dat gewicht, maar ook naar de wereld die daarachter zit.

Het beboeten van rijden zonder rijbewijs waar de heer Van der Molen aandacht voor vroeg, daar komen we op in de brief. Even in z'n algemeenheid, en dat heb ik ook net nog even in de schorsing besproken: collega-Minister Yeşilgöz en ik veren natuurlijk ook op bij mediaberichten hierover, dus het is ook voor ons een aanleiding om daar nog eens even verder in te duiken en te bekijken hoe dat precies zit en wat ons daar te doen staat.

Als ik dan toch op dat punt ben, pak ik gelijk even de vraag van mevrouw Van Ginneken. Hoe dat opsporingsproces precies in elkaar zit, zal ook in die brief naar voren komen. Ik ben ook al even nagegaan – dus dat geef ik hier maar vast aan – waarom het traject toch lang geduurd heeft rondom dat in persoon betekenen. Hier spelen – en dat is niet fraai, maar soms gebeuren dingen zo – eigenlijk vier dingen na elkaar. In het eerste jaar, toen het werd afgesproken, in «18/19, was er financieringsgebrek.

Vervolgens hebben we natuurlijk de ondertoezichtstelling van het CBR gehad als gevolg van de problemen met de medische rijgeschiktheid, waar even alle aandacht naar uitging. Helaas gingen we daarna naadloos over in covidproblemen, lockdown, thuiswerken. Het was uiteindelijk ook voor het CBR al alle hens aan dek om iets van het primaire proces waar ze voor staan overeind te houden. Vervolgens – zoals ik in eerste termijn aangaf – was er toch een intensief aanwijzingstraject, ook via BZK, in verband met de Interdepartementale Koeriersdienst. Het is niet fraai dat het zo lang geduurd heeft, maar dit is uiteindelijk de verklaring daarvoor. We gaan met gezwinde spoed aan de gang om dat in de loop van dit jaar rond te krijgen.

Er is vorig jaar gekeken naar de heel smalle rijbaanscheidingen die in Duitsland gebruikt worden. Uw Kamer heeft een Arcadisrapport over rijbaanscheidingen gekregen. De conclusie van dat rapport was dat zelfs als je het als tijdelijke maatregel neemt, het ook weer negatieve gevolgen kan hebben voor de verkeersveiligheid, omdat de rijstrook die overblijft – zeker op zo'n weg waar niet zo'n mooie, dikke, groene streep in het

midden zit – te smal blijft. Uiteindelijk is dat voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten ongewenst. Ik veer altijd op als er ergens dingen zijn die goed zouden kunnen werken, maar dit was de conclusie van dat rapport.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Dan vraag ik de Minister daar nog nadere helderheid over te verschaffen. In Duitsland worden deze rijbaanscheidingen – en wellicht ook in Nederland, hoor, dat weet ik op dit moment niet – toegepast, inderdaad bij wegwerkzaamheden. Dan worden banen ingekort. Dan zijn er in Duitsland vaak klachten dat die banen te krap worden. Hier gaat het echt om een harde scheiding tussen twee rijbanen. Als u zegt dat ook een probleem is voor de hulpdiensten, dan begrijp ik dat. Het probleem is er nu, en de inzet van de hulpdiensten vindt nu plaats, op het moment dat de auto's aan de overzijde van de rijbaan terechtkomen. Het gaat er mij om dat wij ongelukken veroorzaken. Ik hoop niet dat het argument van de Minister is: laten we maar niet zo'n rijbaanscheiding neerzetten, want als er wéér iemand aan de overkant aangereden wordt, dan kan de hulpdienst er niet bij. Zo zal het niet bedoeld zijn. Alleen, ik zoek wel naar een manier waarop wij de veiligheid kunnen verbeteren, terwijl wij wachten op het definitieve plan. Want dat gaf mij een knoop in mijn maag: we praten erover en de bereidwilligheid is er bij de Minister, en toch gebeuren er ongelukken. Dus ik zou vóór het tweeminutendebat dat ik heb aangevraagd daar echt absolute helderheid over willen hebben, anders wil ik daar een motie over indienen.

Minister **Harbers**:

Zoals ik zojuist al aangaf, veer ik op bij alles wat wellicht zou kunnen helpen. Dus ik zal nog een keer door de bril waardoor de heer Van der Molen nu kijkt naar die tijdelijke mogelijkheden kijken en aan Rijkswaterstaat vragen nog een keer te bekijken of dat iets zou kunnen zijn. Ik zal dat antwoord aan de Kamer doen toekomen. Ik weet dus niet of dat een antwoord zal zijn van «dat gaat we doen», maar ik zal het laten weten en dan komen we daar bij het tweeminutendebat nog wel over te spreken, schat ik zo in.

Tot slot de vraag Van der Molen over dat het opvoeren van de elektrische fiets niet verboden is. Nee, dat is niet verboden, zoals collega Yeşilgöz zojuist uitlegde, maar er is dan wel sprake van een andere overtreding. Want als je het doet, heb je uiteindelijk een voertuig dat niet aan de eisen voldoet, want dan is het een speedpedelec, zonder dat de benodigde voorzieningen, namelijk een bromfietsplaatje en die spiegels, op die fiets zitten. En dat is wel beboetbaar. Dus langs die omweg is het wel degelijk iets wat aan te pakken is.

Tot slot de vraag van mevrouw Van Ginneken. Ik heb me nog wel even laten informeren over de ISA en het hele proces, maar ik stel zelf eigenlijk voor om binnenkort even een brief daarover te sturen waarin we het ook nog even iets breder inkaderen, zodat ik op alle vragen van mevrouw Van Ginneken een antwoord heb en ook nog even iets breder inga op het hele proces van hoe we tot de ISA komen.

De **voorzitter**:

Meneer Van der Molen wil nog een verduidelijkende vraag stellen.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik wil toch even ingaan op de omweg die de Minister schetst. Het lijkt mij voor de begrijpelijkheid, en daarmee wellicht ook de handhaafbaarheid in de praktijk, meer voor de hand liggen dat mensen zouden weten dat het niet toegestaan is om een elektrische fiets op te voeren. Ik denk niet dat veel Nederlanders inmiddels de regels zo goed kennen dat zij weten dat als zij die fiets opvoeren, die in de categorie speelpedelec terechtkomt en dan ineens een kentekenplaatje moet hebben. Elke Nederlander wordt

geacht de wet te kennen, maar ik denk dat dit aan heel veel mensen voorbijgaat. Dus ik zou de Minister willen vragen de Kamer nog nader te informeren over hoe dat precies in elkaar zit en dan ook even in te gaan op dat handhavingsaspect, want er zijn meer voertuigen die je niet mag opvoeren in Nederland, dus dat zou ook prima voor een elektrische fiets als afspraak kunnen gelden.

Minister Harbers:

Ik had zomaar ingeschat dat je nog wel wat moet doen voor het opvoeren en toch wel slinkse wegen moet bewandelen in het kader van hoe dat moet, en daardoor al de suggestie bij mensen kan landen dat het toch niet helemaal koosjer is om dat te doen. Maar de vraag is terecht. Ik zal me er nog even op beraden hoe we nog breder kunnen verspreiden dat het verboden is en dat je het niet moet doen.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn wij aan het eind gekomen van de tweede termijn van de Minister. Voordat we dit debat afronden, loop ik de toezeggingen door.

- De Kamer wordt na de zomer geïnformeerd over de doorrekening door de SWOV van potentiële extra maatregelen in het kader van de 2030-doelstelling van het aantal verkeersdoden.
- Zodra er duidelijkheid is over de aanvang van de werkzaamheden bij de N50, wordt de Kamer hierover geïnformeerd.
- Voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het gesprek met de VNG over het vijfpuntenplan verkeersveilige schoolomgeving van de VVD van het lid Koerhuis.
- In de verkenning van de CROW over de 15 kilometer per uur bij de woonstraten zonder voetpad wordt ook de mogelijkheid van een wettelijk afwegingskader meegenomen. Dat is een toezegging aan het lid De Hoop.
- De Kamer wordt voor de zomer geïnformeerd over de aanvullende inspanningen om het dragen van een helm in campagnes meer voor het voetlicht te brengen. Dat is een toezegging aan de heer Van der Molen.
- De Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomsten van het overleg tussen gemeenten, provincies en CROW over de toepassing van pilots ten aanzien van ISA. Dat is een toezegging aan mevrouw Van Ginneken.
- Voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid wordt de Kamer geïnformeerd naar aanleiding van de gesprekken met gemeenten over de flitskoeriersdiensten. Dat is een toezegging aan de heer Koerhuis.
- De Minister komt ook nog voor de zomer met een brief over de aanpassingen van het stelsel medische rijgeschiktheid. Dat is een toezegging aan de heer Van der Molen.
- De Kamer ontvangt een brief waarin oorzaken worden geduid van het grote aantal mensen dat in de auto stapt zonder geldig rijbewijs. In deze brief wordt ook ingegaan op de mogelijkheden om dit probleem harder aan te pakken. Dit is een toezegging aan onder anderen mevrouw Van Ginneken, de heer De Hoop en de heer Van der Molen. En uiteraard hoort de wijze van opsporing hierbij, waar u nog een toevoeging over had in tweede termijn.
- De Kamer wordt voor het tweeminutendebat geïnformeerd over de mogelijkheid van een dunne, tijdelijke wegafscheiding op de N50. Maar dat kan mogelijk ook nog tijdens het tweeminutendebat, heeft de Minister gezegd.

Tot slot heeft het lid Van der Molen een tweeminutendebat aangevraagd. U komt er nog op terug waar dat over gaat. Meneer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Het is terecht dat u de N50 noemt, maar volgens hoorde ik over de N36 ook toezeggingen dat voor de zomer wordt gestart met die bermverbeteringen en dat de Minister op werkbezoek gaat. Nou heb ik niet goed gehoord wanneer nou die brief over die 200 miljoen komt en hoe de N36 daarin zit.

Minister **Harbers**:

De toezegging over het werkbezoek heb ik al gedaan aan de provincie, dus ik weet niet of dat een toezegging aan de Kamer is. Uw Kamer is erover geïnformeerd dat ik daarheen ga, dus laten we de administratie een beetje zuiver houden.

Over de aanpak uit de 25 miljoen is de Kamer ook al eerder geïnformeerd. Wat betreft de andere toezegging: van het pakket van 200 miljoen heb ik aangegeven dat de Kamer daar voor de zomer over wordt geïnformeerd, zij het dat ik die toezegging ook al in het notaoverleg MIRT heb gedaan.

De **voorzitter**:

Dat klopt. Even voor de volledigheid: de toezeggingen die ik van de toezeggingenlijst heb ik opgelezen, zijn de toezeggingen die schriftelijk zijn. Dat is overigens op die laatste, over het tweeminutendebat, na, want dat komt natuurlijk mondeling tijdens het tweeminutendebat aan de orde. Dit zijn dus de schriftelijke toezeggingen. Zo'n werkbezoek is natuurlijk niet een schriftelijke toezegging. Tot zover. Dan komen wij bij het einde van dit commissiedebat. Ik dank de aanwezigen. Ik dank ook de Minister voor zijn aanwezigheid en de kijkers thuis. Ik wens u allen een heel fijne avond.

Sluiting 16.52 uur.