

Vergaderjaar 2022–2023

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 1036**

### **VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT**

Vastgesteld 5 januari 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid hebben op 6 december 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. 7 april 2022 inzake voortgang en BIT-advies Tijdelijke Tolheffing (Kamerstuk 35 925 A, nr. 37);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 april 2022 inzake gevolgen herziene Eurovignetrichtlijn Westerscheldetunnel en Kiltunnel (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 99);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 mei 2022 inzake implementatie van de herziene Eurovignetrichtlijn in het Eurovignetverdrag (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 104);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 mei 2022 inzake rapport vijfde wettelijke evaluatie RDW (Kamerstuk 25 268, nr. 205);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 mei 2022 inzake kabinetsreactie op het advies Van rijles naar rijonderwijs (Kamerstuk 29 398, nr. 1004);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 juni 2022 inzake reactie op verzoek commissie over het convenant Te luid geluid is uit (Kamerstuk 35 925 A, nr. 74);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 juni 2022 inzake beantwoording vragen commissie over de voortgang en het BIT-advies Tijdelijke Tolheffing (Kamerstuk 35 925 A, nr. 75);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 juni 2022 inzake aanpak verkeersveiligheid rijks-N-wegen (Kamerstuk 29 398, nr. 1014);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juli 2022 inzake ontwikkelingen voertuigautomatisering (Kamerstuk 31 305, nr. 353);**

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 juli 2022 inzake onderzoeksresultaten Plaats op de weg zware e-bakfiets (Kamerstuk 29 398, nr. 1015);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 juli 2022 inzake uitgangspunten implementatie herziene Eurovignetrichtlijn in vrachtwagenheffing (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 109);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 juli 2022 inzake uitkomst optimalisatietraject stelsel medische rijgeschiktheid (Kamerstuk 29 398, nr. 1016);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 juli 2022 inzake verzamelbrief digitalisering en voertuigtoelating (Kamerstuk 29 398, nr. 1017);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 juli 2022 inzake kwartaalrapportage CBR betreffende corona-inhaalslag examens (Kamerstuk 29 398, nr. 1018);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 september 2022 inzake ongeldig verklaarde en niet-ingeleverde rijbewijzen (Kamerstuk 29 398, nr. 1020);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 oktober 2022 inzake beleidsreactie op de knelpuntenbrief van het CBR (Kamerstuk 29 398, nr. 1021);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 oktober 2022 inzake beleidsdoorlichting begrotingsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid (Kamerstuk 32 861, nr. 76);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 oktober 2022 inzake reactie op verzoek commissie over informatie gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30) (Kamerstuk 29 398, nr. 1024);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 november 2022 inzake voortgang invoering vrachtwagenheffing per 1 oktober 2022 (Kamerstuk 31 305, nr. 368);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 november 2022 inzake inzet weginspecteurs fileaanpak 2018–2021 (Kamerstuk 31 305, nr. 369);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 november 2022 inzake derde kwartaalrapportage CBR examenafname (Kamerstuk 29 398, nr. 1030);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 november 2022 inzake literatuurstudie inventarisatie verwachte effecten betalen naar gebruik (Kamerstuk 31 305, nr. 371);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 november 2022 inzake reactie op verzoek commissie over petitie van gemeente Bergen en NEFOM over geluidsoverlast door motorvoertuigen (Kamerstuk 36 200 A, nr. 11);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 november 2022 inzake stand van zaken verkeersveiligheid najaar 2022 (Kamerstuk 29 398, nr. 1028);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 november 2022 inzake uitkomst SWOV-studie naar extra maatregelen voor halvering aantal verkeersslachtoffers in 2030 (Kamerstuk 29 398, nr. 1027);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 november 2022 inzake beleidspijlers fietsveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 1029);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 november 2022 inzake onderzoeksrapporten «Hogere-ordevaardigheden in het verkeer» en «De Collegiale Adviesrit» (Kamerstuk 29 398, nr. 1031);

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 november 2022 inzake onderzoeksrapport «Kennismigrantenregeling en risico's voor de verkeersveiligheid» (Kamerstuk 29 398, nr. 1033);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 november 2022 inzake rijden onder invloed in Nederland en uitvoering motie van het lid Eerdmans over publieksvoorlichtingscampagnes richten op de strafmaat voor vergrijpen (Kamerstuk 29 279, nr. 679) (Kamerstuk 29 398, nr. 1034);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 november 2022 inzake bestedingsplan rijks-N-wegen (Kamerstuk 29 398, nr. 1032);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 november 2022 inzake diverse onderwerpen op het terrein van digitalisering en voertuigtoelating (Kamerstuk 31 305, nr. 375).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,  
Tjeerd 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: Meedendorp**

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Alkaya, Dekker-Abdulaziz, Van der Graaf, De Hoop, Koerhuis, Madlener, Minhas en Van der Molen,

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

Aanvang 16.30 uur.

**De voorzitter:**

Een hele goede middag, allemaal. Welkom bij het commissiedebat Verkeersveiligheid en wegen van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Ik heet de kijkers die digitaal meekijken maar ook de kijkers die aanwezig zijn in de zaal van harte welkom. In de commissiezaal zijn Minister Yeşilgöz van Justitie en Veiligheid en Minister Harbers van Infrastructuur en Waterstaat aanwezig.

Ik stel voor dat we voor dit commissiedebat een spreektijd van vijf minuten en vier interrupties hanteren. Daarnaast wil ik aangeven dat mevrouw Dekker-Abdulaziz hier als vervanger zit van mevrouw Van Ginneken, die helaas ziek is. Zij is geen formeel lid van de commissie, dus ik kijk naar de andere leden van de commissie om te vragen of het akkoord is dat zij hierbij is. Ik zie mensen gelukkig, na enige twijfel, ja knikken. Dan gaan we dat zo doen.

Mevrouw **Dekker-Abdulaziz** (D66):  
Fijn, voorzitter.

**De voorzitter:**

De eerste spreker van de zijde van de commissie is de heer Koerhuis. Voordat ik hem het woord geef, wil ik alvast aangeven dat de Minister van Justitie heeft gevraagd of zij straks bij de beantwoording als eerste mag, maar dat is voor straks. Meneer Koerhuis, aan u het woord.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Voorzitter. Een paar weken geleden ben ik, net als mevrouw Van Ginneken, bij het CBR op werkbezoek geweest. Onder begeleiding van een rijexaminator ben ik toen in de auto van de Kamer naar het CBR gereden, en ik moet zeggen: dit was toch wel spannend.

De heer **Madlener** (PVV):

Ben je gezakt?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik snap dat iedereen nu benieuwd is naar de uitslag. Nou, ik kan verklappen dat ik vandaag in de auto naar de Kamer ben gereden. Het CBR slaagt er niet in om de corona-achterstanden in te lopen. Dit jaar wachten er 225.000 jongeren op een rijexamen. De wachttijden zijn bijna veertien weken. Het aantal rijexaminatoren is te laag en het ziektepercentage is te hoog. Ik begrijp dat het slagingspercentage nu lager is dan 50%, terwijl de Minister in het vorige debat zei dat het 51%, 52% was en 60% of hoger zou moeten zijn. Graag een reactie.

In het vorige debat zei de Minister dat hij voor de zomer een pakket maatregelen zou aankondigen. Ik heb gezien dat hij jongeren die voor de derde keer een rijexamen willen doen, langer wil laten wachten. Maar waarom wil hij niet rijsschoolhouders die een lager slagingspercentage hebben langer laten wachten? Ik vind dat de Minister ook naar het CBR moet kijken. Hoe gaat hij het aantal rijexaminatoren verhogen en het ziektepercentage verlagen? Op mijn werkbezoek heb ik gezien dat er

examenfraude wordt gepleegd. Ik begrijp van het CBR dat dit moeilijk te bewijzen is, dat er geen overkoepelend begrip is dat dit in algemene zin strafbaar stelt en dat Nederland het enige land is waar een rijbewijs ook een ID-bewijs is. Dit alles maakt het interessant om examenfraude te plegen. Klopt dit? En wat zouden we hiertegen kunnen doen?

Zoals iedereen weet, heb ik de portefeuille wonen gehad. Het probleem dat ik toen bij makelaars zag, zie ik nu bij rijkschoolhouders: de grootste groep is goed, maar een kleine groep verpest het voor de grote groep. De branchevereniging van makelaars kan een makelaar uit de branchevereniging zetten door middel van intern tuchtrecht, maar een makelaar kan dan nog gewoon makelaar blijven. Ik heb toen opgeroepen tot extern wettelijk tuchtrecht. Hoe vergelijkt de Minister de situatie van rijkschoolhouders en makelaars?

Voorzitter. In het MIRT-debat hebben we het over N-wegen gehad. Dit zijn relatief gevaarlijke wegen omdat er relatief weinig kilometers van zijn maar er veel dodelijke ongelukken plaatsvinden. Ik ben blij met de huidige 500 miljoen voor provincies en gemeenten, de huidige 25 miljoen voor bermen en kruispunten en de nieuwe 200 miljoen. Wat is de stand van zaken van de 500 miljoen? Wat is de stand van zaken bij het rijtje N-wegen die in de huidige 25 miljoen zitten: N7, N14, N31, N33, N35, N36 en N48? En wat is de stand van zaken bij het rijtje N-wegen die in de nieuwe 200 miljoen zitten: N9, N99, N33, N18, N57 en N59 in de eerste tranche, en de N36, N50, N44, N59 en N915 in de tweede tranche?

De gevaarlijkste weg is de N36. We zien hier bijna iedere week een ongeluk. Ik ben blij dat de Minister hier geld voor heeft gereserveerd binnen de huidige 25 miljoen. In het vorige debat heeft de Minister gezegd voor de zomer te starten. Is dit gelukt? Ik ben ook blij dat de Minister 115 miljoen heeft gereserveerd binnen de nieuwe 200 miljoen. Wat is de stand van zaken? De N36 heeft smalle en wisselende wegbreedtes en smalle en wisselende bermen. Gaat het lukken om de weg in te richten volgens het Handboek Wegontwerp van het CROW?

Voorzitter. Ik heb de infographic van het CROW bekeken en ben geschrokken. Het aantal verkeersslachtoffers gaat tot 2030 fors stijgen, terwijl de bekende CDA-motie vraagt om het aantal verkeersslachtoffers te halveren. Hoe kijkt de Minister hiertegen aan? De maatschappelijke kosten van verkeersongelukken zijn 27 miljard per jaar, terwijl de maatschappelijke kosten voor milieuschade 7 miljard per jaar zijn. Hoe zitten die kosten in de IMA, vraag ik de Minister. In het MIRT-debat vragen linkse partijen altijd om milieuschade zwaarder te wegen, maar kunnen we niet beter verkeersongelukken zwaarder wegen? Hoe kijkt de Minister hiertegen aan?

Voorzitter, tot slot. In de begrotingsbehandeling heb ik het gehad over asorijders in woonwijken en op landwegen. We kunnen hiertegen flitspalen en geluidspalen plaatsen. Ik heb een brief aan de G4 van 11 oktober 2021 en een brief aan de Kamer van 13 oktober 2021 bekeken. Op grond van die brieven zeg ik dat het erop lijkt dat het OM genoeg flitspalen heeft en dat het die binnen twee weken kan laten plaatsen, maar ik hoor dat gemeenten en provincies er niet goed doorkomen bij het OM. Herkent de Minister dit beeld?

Een paar weken geleden hebben we als commissie een petitie ontvangen voor het plaatsen van geluidspalen tegen asorijders die geluidsoverlast veroorzaken. Ik zie dat we hiervoor in Rotterdam een pilot hebben lopen. Wat is de stand van zaken?

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Koerhuis. U bent nog niet helemaal klaar, want er is een vraag van de heer De Hoop aan u. Als u uw microfoon uitzet, kan de heer De Hoop zijn vraag aan u stellen.

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

Het is niet zozeer een vraag. Het is meer een bezwaar. Meneer Koerhuis wekt de indruk dat linkse partijen de verkeersveiligheid niet belangrijk vinden. Ik vind verkeersveiligheid ontzettend belangrijk. Het probleem is alleen dat de heer Koerhuis voor de verkeersveiligheid waarschijnlijk altijd kijkt naar wegverbredingen, terwijl ik liever breder kijk, dus bijvoorbeeld ook naar minder snel rijden, want ook dat kan ongelukken voorkomen. Ik ga ook niet doen alsof meneer Koerhuis het milieu niet belangrijk vindt. Ik vind dit niet chic richting mijn partij, omdat ik beide aspecten zeer serieus neem, ook verkeersveiligheid. Dat zult u ook horen in mijn bijdrage vandaag. Dat wil ik dus toch even corrigeren.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dat was geen vraag. U mag er nog heel kort op reageren, meneer Koerhuis, maar dat hoeft niet. Het hoeft niet, zie ik. Mooi. Dan gaan we door naar de volgende spreker van de zijde van de Kamer en dat is de heer Madlener van de PVV. Gaat uw gang.

De heer **Madlener** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik sluit als eerste graag aan bij het betoog over het CBR dat de heer Koerhuis hier naar voren heeft gebracht. Ik heb niet mee mogen doen aan deze rijtest. Ik ben wel benieuwd of ik zou slagen, al denk ik natuurlijk van wel. Ik kan heel erg goed autorijden. Het CBR ergert ons al jaren met die enorme wachttijden. Het rijbewijs in Nederland is inmiddels ook een heel duur grapje voor jonge mensen. Ook daar zou ik iets aan willen doen. Ik zou ook een suggestie willen meegeven. Ik sprak pas een rijsschoolhouder en ik heb hem gevraagd hoe het zit met de voertuigbeheersing. Er worden veel slipcursussen aangeboden, zodat mensen leren hun voertuig ook op gladde wegen te besturen, goed de bochten in te schatten en te remmen. Daar wordt eigenlijk niet zo veel aan gedaan. Zou het geen goed idee zijn om dat wél te doen? Ik wil het niet nog duurder maken dan het al is, want het moet juist goedkoper, maar meer aandacht voor voertuigbeheersing zou goed zijn, zeker voor jonge automobilisten. Ik zie het ook in mijn omgeving: je vliegt uit de bocht omdat je een bocht verkeerd inschat, je knalt tegen een boom en je bent er zomaar geweest. Dat gebeurt te vaak. Ik denk dat dat soms vermijdbare ongelukken zijn.

Dan het programma fileaanpak. Dat is gestopt, terwijl blijkt dat dat toch wel nut had. Ik zou de Minister dus willen vragen om dat besluit te heroverwegen en om daar opnieuw geld aan te besteden.

Dan ga ik snel door naar de N-wegen, voorzitter. U weet dat wij ook altijd bezorgd zijn om de veiligheid van de provinciale wegen, de rijks-N-wegen, maar ook de provinciale N-wegen. Wie ze beheert, maakt mij niet uit, maar ze moeten veiliger. Dat wordt nu vooral gedaan door fysieke rijbaanscheiding, maar dan krijg je het probleem dat je niet kan inhalen. Daarom is de beste oplossing volgens ons een opwaardering naar 2x2-banen. Wat ons betreft zou dat overal kunnen gebeuren. Ik denk dat dat relatief niet eens duur is, want op de meeste plekken in de provincie is die ruimte er wel – soms is die zelfs al gereserveerd – al zijn er dan misschien andere obstakels. In ieder geval zien wij die opwaardering van 2x2 het meest zitten. Waarom kiest de Minister daar niet voor? Kan daar alsnog naar gekeken worden, zodat je ook kan inhalen? Vaak rijdt er ook langzaam verkeer op die wegen, zoals trekkers. De hulpdiensten moeten er ook langs kunnen. Het is erg belangrijk om daar goede doorgaande wegen van te maken.

De **voorzitter**:

Ik hoorde een punt. Ik kijk naar de heer De Hoop, want die heeft een vraag aan u. Gaat uw gang. Zet u uw microfoon dan uit, meneer Madlener?

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

Ja, ik heb echt een vraag aan de PVV. Wilt u een soort uniforme maatregel, zodat alle N-wegen 2x2-wegen worden? Want ik kan me voorstellen dat dat bij de ruimtelijke inpassing best ingewikkeld kan zijn. Ik ben benieuwd hoe u dat voor zich ziet.

De heer **Madlener** (PVV):

Zo veel mogelijk wel ja, want bij een 1x1-baan met in het midden een rijbaanscheiding kun je niet meer inhalen. Ook de hulpdiensten komen er dan niet meer langs. In de meeste gevallen is er wel ruimte voor 2x2-banen. Dan kun je veel beter doorrijden en ontlast je ook het hoofdwegennet. Ik zie dus eigenlijk alleen maar een win-winsituatie hier.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog, meneer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):

Voorzitter. Dan de vrachtwagenheffing. Door de vrachtwagenheffing die eraan zit te komen, zijn wij bang dat er uitwijkgedrag gaat optreden en zware vrachtwagens over andere wegen gaan rijden. Wij zijn bang dat dat zal leiden tot meer verkeersslachtoffers. Wij willen die vrachtwagenheffing dus helemaal niet, maar zoals die nu ingevoerd gaat worden, zullen sommige wegen wel en sommige wegen niet belast worden. Daarmee krijgen we dus uitwijkgedrag. Ik wil de Minister vragen om daar nog eens heel kritisch naar te kijken, want dat gaat zeker niet leiden tot meer veiligheid.

Dan de lokale wegbeheerders, de gemeenten en waterschappen, maar ook de provincie. Je ziet eigenlijk dat iedere plaats zijn eigen aanpak heeft. Soms vind ik die aanpak heel goed. Ik weet dat er in mijn gemeente nu heel veel borden hangen die jouw snelheid heel duidelijk weergeven. Dan kijk je op je kilometerteller en denk je: o ja, ik rijd inderdaad iets te hard. Maar andere gemeenten doen dat weer helemaal niet. Dus er is heel veel verschil tussen gemeenten. Ik denk dat er ook best veel verschil is in effectiviteit tussen gemeenten met betrekking tot veiligheid. Kan de Minister eens kijken of gemeenten geholpen kunnen worden met een meer uniforme aanpak die bewezen effectief is?

En trouwens, haal die flitsers die alleen maar flitsen om de staatskas te spekken meteen weg. Dat wil ik ook nog even genoemd hebben. Er is elk jaar weer een top tien van flitsers die alleen maar staan te flitsen om het geld. Dat geeft natuurlijk geen veiligheid. Daar moeten we mee stoppen. Die kunnen we beter verplaatsen naar andere plekken. Dat is een stukje ergernis.

Dan het LEV-kader en de e-step. Ze rijden er inmiddels massaal mee rond, maar er is nog steeds geen wettelijk kader voor. Mensen rijden dus onverzekerd, want het is eigenlijk illegaal. Daarmee ben je dus niet verzekerd, terwijl ze wel massaal gebruikt worden. Nederland wacht heel lang. Andere landen doen het veel sneller. Die elektrische steps en kleine voertuigen hebben echt een meerwaarde. Ze zijn gewoon heel handig, dus waarom duurt het zo lang? Wordt het een goed kader waar mensen iets aan hebben, zodat ze verzekerd rondrijden in plaats van onverzekerd? Dan als laatste, voorzitter, de helmplicht voor de snorfiets. Die blijft irriteren. Ik heb al heel veel moeite en pogingen gedaan om die van tafel te krijgen. Nu blijkt eigenlijk dat waar ik voor gewaarschuwd heb, ook gebeurt. Al die snorfietsen en snorbrommers worden omgebouwd tot snellere brommers. Die worden vervolgens weer opgevoerd. Dus enerzijds gaan mensen niet meer op die snorscooters, want die gaan dan harder rijden. Dat leidt dus tot meer gevaar. En anderzijds ...

De **voorzitter**:

Als u tot uw vraag wilt komen, meneer Madlener, want u bent al door uw tijd heen.

De heer **Madlener** (PVV):

Sorry. En anderzijds gaan mensen dus naar een snelle e-bike, wat nog weer gevaarlijker is. Ik vraag dus of het mogelijk is om die helmplicht alsnog van tafel te krijgen. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Madlener. De volgende spreker van de zijde van de Kamer is mevrouw Dekker-Abdulaziz van D66. Gaat uw gang.

Mevrouw **Dekker-Abdulaziz** (D66):

Voorzitter. Dank dat ik hier het woord mag doen namens mijn collega Lisa van Ginneken, die ziek is. Ik was lokaal woordvoerder mobiliteit, dus verkeersveiligheid gaat mij heel erg aan het hart, ook als moeder van twee kleine kinderen. Elke ochtend als ik naar school fiets met de kinderen, ligt een hartverzakking op de loer.

Laten we beginnen met de verkeersveiligheid en snelheden van 30 kilometer per uur. We zijn blij om te lezen dat er schot zit in de uitwerking van de inrichtingskenmerken. Dat was naar aanleiding van een motie van ons samen met GroenLinks over dit onderwerp. Wanneer verwacht de Minister dat er voldoende evaluaties op basis van de CROW-publicatie zijn om de richtlijn definitief op te stellen? We willen graag een toezegging dat bij het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid duidelijk wordt gemaakt of en hoe het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer – voor de experts: de afkorting is BABW – wordt aangepast. Nu is het namelijk heel erg vaag.

In een brief van het kabinet staat dat het gevaarlijk is om met een bakfiets op de rijbaan te zitten, want de snelheid op de rijbaan wordt vaak overschreden. Dat snappen wij, maar wij willen juist dat er gehandhaafd wordt op de snelheid op de 30 kilometerwegen. Klopt het dat flitspalen nu niet mogen worden toegepast op 30 kilometerwegen? Wij willen graag een toezegging dat er een onderzoek komt naar hoe we op 30 kilometerwegen de snelheidshandhaving kunnen verbeteren. Het lijkt ons namelijk zinvol om een flitspaal op deze wegen toe te passen. Voor deze noodzaak willen we ook handhaving op het gebied van alles wat nu elektrisch is. Daarbij sluit ik ook aan op het betoog van de PVV over het LEV-kader. Wat doet de Minister aan handhaving en regulering van e-bikes? Waarom mogen kinderen van 9 jaar bijvoorbeeld een e-bike hebben, terwijl we het normaal vinden dat kinderen vanaf 16 jaar pas op een brommer rijden? Hoe treedt de Minister op tegen het opvoeren van e-bikes? Graag een toezegging dat daar onderzoek naar gedaan wordt.

Dan ga ik naar het blokje CBR. Naar aanleiding van de commissie-Roemer lezen we dat er een mooi pakket aan maatregelen ligt om het CBR toekomstbestendig te maken. Wij horen echter dat de signalen over de mededelingen op grond van artikel 21 van de WRM niet goed doorkomen bij het CBR vanuit de politie. Het is goed om te lezen dat hier in het nieuwe pakket aandacht voor is. Wanneer kan de Minister hier meer over zeggen? Hoe wordt bekendheid in de politieopleiding geborgd? Wanneer is het meldingsproces concreet verbeterd? Zitten er nog obstakels in de systemen van de politie? Kan de Minister toezeggen dit te onderzoeken? We willen er graag voor pleiten dat er na zo'n mededeling een cursus voor gedragsverandering komt, maar ook een cursus ... We willen dat de mededeling ook gaat komen als je appt achter het stuur, dus niet alleen maar bij een grote overtreding, maar ook bij appen achter het stuur, want dat is een hele grote bedreiging voor de verkeersveiligheid. Voor ons heeft dat de voorkeur.

Dan wil ik aansluiten bij het betoog van de VVD wat betreft examenfraude. Is de Minister bekend met dit probleem van lookalikes en bodycams voor

fraude om een Nederlands rijbewijs te krijgen? Wat doet hij eraan? Kan hij een aanpak formuleren?

Voorzitter. Dan over de kosten voor een medische keuring. Mensen moeten elke vijf jaar € 440 betalen om nog een keer gekeurd te worden, terwijl een medische keuring soms structureel is. Ik ben blij dat dit op het vizier van de Minister staat na de brief van de Ombudsman. We willen graag een toezegging dat we voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid een update krijgen over de stappen die de NZa zet om de kostenproblemen aan te kaarten.

Voorzitter, tot slot mijn laatste blokje, over vrachtwagenheffing. We zijn blij met de voortgang van de mooie maatregel. Is differentiatie in tijd en plaats eigenlijk mogelijk bij de vrachtwagenheffing?

Dan hebben we een aantal vragen over de terugsluismaatregelen van het verduurzamingsprogramma. Is de Minister bereid tot een soort prioritering, bijvoorbeeld dat er meer geld komt bij de terugsluis met voorrang naar elektrisch en waterstof in plaats van biobrandstoffen? Wat is het afbouwpad van de biobrandstoffen voor de komende jaren? Worden groene maatschappelijke organisaties, zoals Natuur & Milieu, betrokken bij de vormgeving van het uiteindelijke meerjarenprogramma terugsluis?

**De voorzitter:**

Dan bent u aan uw tijd.

Mevrouw **Dekker-Abdulaziz** (D66):

Ja. Ik heb tot slot één laatste vraag over de AanZET-subsidie. De AanZET-subsidie loopt af. We lezen in de brief niks terug over de motie-Van Ginneken. Pas in 2026 wordt de netto-opbrengst terugsluis verwacht. Hoe zit het met het gat?

**De voorzitter:**

Dank u wel, mevrouw Dekker-Abdulaziz. De volgende spreker van de zijde van de Kamer is de heer Alkaya van de SP-fractie. Gaat uw gang.

De heer **Alkaya** (SP):

Voorzitter.

**De voorzitter:**

U was er overigens niet, net als de collega's die later zijn aangeschoven, maar we hebben vijf minuten spreektijd per spreker en vier interrupties afgesproken.

De heer **Alkaya** (SP):

Dat zal ik bij lange na niet nodig hebben, denk ik.

Een Nederland waarin deelnemen aan het verkeer veiliger wordt, begint met goede infrastructuur. Dat geldt zeker voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, namelijk de fietsers. Dat blijkt ook uit onderzoek van de SWOV. Daar gebeurt gelukkig al veel aan en dat steunt de SP, maar is het voldoende om de zelf gestelde doelen van het kabinet te bereiken, vraag ik aan het kabinet. Er is ook veel geld gereserveerd voor het veiliger maken van N-wegen. Ook dat staat bekend als een van de maatregelen waarmee veel slachtoffers voorkomen kunnen worden. Daar is de SP ook blij mee.

Wij zouden ook graag aandacht willen vragen voor de veiligste vorm van personentransport, namelijk ons openbaar vervoer. Openbaar vervoer is niet alleen de beste manier om files met daarbij behorende ongelukken te voorkomen en drukke binnensteden, waar ook veel ongelukken gebeuren, te ontlasten. Het openbaar vervoer biedt bijvoorbeeld ook een veilig alternatief bij slecht weer, bijvoorbeeld aan fietsers bij gladheid. Daarvoor moeten wel overal in het land voldoende voorzieningen zijn. Denk aan voldoende en betaalbare bussen, metro's, trams en treinen. Vorige week

hebben we het daar al uitgebreid over gehad, onder andere bij het MIRT-debat, maar ook bij de begrotingsbehandeling van Infrastructuur. Ik zal niet alles herhalen, maar wij maken ons wel zorgen. In plaats van dat we ons kunnen verheugen op meer openbaar vervoer, houden wij ons hart vast voor het huidige openbaar vervoer omdat er veel afgeschaald dreigt te worden, zeker op het platteland. Afgelopen week hebben wij nog Kamervragen gesteld over een school in het Brabantse Aniel. Daar dreigt een busvoorziening te verdwijnen, met desastreuze gevolgen, ook voor een school. Zo zijn er helaas nog tientallen andere voorbeelden op dit moment. Wat doet het verdwijnen van openbaar vervoer op het platteland met de verkeersveiligheid, zo vragen wij ons af, zeker gezien het aantal ongelukken op provinciale wegen. Is het weleens onderzocht dat als openbaar vervoer op het platteland verdwijnt, dit ook iets betekent voor de verkeersveiligheid in die regio? Als het niet onderzocht is, is het kabinet dan bereid om het alsnog te onderzoeken?

Voorzitter. Bij veel verkeersongevallen speelt tegenwoordig helaas ook telefoongebruik een rol. Als SP vinden wij het van groot belang dat er nog meer wordt ingezet op bewustwording hiervan in de samenleving. Niet voor niets werd het woord «appongeluk» in 2017 nog het woord van het jaar. Het doel van 0 verkeersdoden in 2050 halen we nooit als er niet meer werk van wordt gemaakt om de bewustwording te vergroten, maar ook de handhaving te verbeteren. Daarom vraag ik aan het kabinet wat wordt ondernomen om de pakkans bij telefoongebruik onderweg te verhogen. Wat zijn de ervaringen met de gerichte controles op het gebruik van telefoons in het verkeer, zoals de cameracontroles die recent zijn gestart? Hoeveel boetes heeft deze aanpak opgeleverd? Heeft deze al geleid tot minder telefoongebruik in het verkeer? Is het kabinet van mening dat als dat zo is, als onderzoek dat uitwijst, die cameracontroles uitgebreid dienen te worden?

Tot slot, voorzitter. Waarom wordt er bij incidenten niet standaard gekeken of de betrokken verkeersdeelnemers vlak voor het incident gebruik hebben gemaakt van hun telefoon? Technisch moet dat toch mogelijk zijn? Kan dit niet de standaardprocedure worden bij de handhavingdiensten bij elk verkeersongeluk? Graag een reactie.  
Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Alkaya. Er is een vraag van de heer Madlener aan u. Gaat uw gang, meneer Madlener.

**De heer Madlener (PVV):**

Appen in het verkeer is een heel belangrijk onderwerp. Het is levensgevaarlijk. Ik steun dan ook de oproep van de SP om meer onderzoek te doen naar de achtergrond daarvan, zodat we de echte data hebben. Maar dat dit te veel gebeurt, is een ding dat zeker is. Ik heb een vraag over de campagne die bezig is: de MONO-campagne. Ik zie weleens zo'n bord met «Rij MONO». Dan denk ik altijd: ja, wat is dat nou eigenlijk? Ik vind dat een hele slappe campagne. Zeker als je jonge mensen wil bereiken, zou ik een veel indringender campagne doen. Ik heb daar al eens eerder om gevraagd. Wat vindt de SP van de MONO-campagne? Zou die niet veel indringender en harder moeten, en zou het misschien zelfs wel zo moeten zijn dat je tijdens het appen een waarschuwing krijgt? Ik kreeg gister nog een waarschuwing, zo'n alarm op mijn telefoon. Misschien ...

**De voorzitter:**

Uw vraag is helder, meneer Madlener. Meneer Alkaya, gaat uw gang.

**De heer Alkaya (SP):**

Over dat laatste twijfel ik. Er zijn apps die je telefoon volledig vergrendelen als je boven een bepaalde snelheid gaat, tenzij je aangeeft dat je

niet de bestuurder bent of iets dergelijks. Ik weet niet of dat nou de manier is, maar ik heb wel mijn vraagtekens bij de huidige bewustwordingscampagnes. Ik betwijfel of die effectief zijn op dit moment. Daarom heb ik ook gevraagd wat het kabinet daarover denkt: is het effectief, of moet het niet veel effectiever? Ik denk dat het wel veel effectiever moet. Het begint bij bewustwordingscampagnes. Vervolgens kun je aan wat andere, wat dwingender maatregelen denken. Dan vraag ik me dus af hoe effectief de cameracontroles zijn gebleken. Ik wil daar eerst meer over horen voordat ik wil kijken naar zaken die op de persoonlijke telefoons van gebruikers spelen.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Alkaya. Dan is er nog een vraag van de heer Koerhuis. Gaat uw gang.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Ik weet niet of ik het nou goed gehoord heb, maar klopt het dat ik de SP hoor zeggen dat de fiets en de N-wegen onveiliger zijn dan het ov, dus dat meer mensen in het ov moeten en minder op de fiets en minder op de N-wegen? Als ik dat inderdaad goed gehoord heb, hoe ziet de SP dat dan voor zich? Besteden we dan minder geld aan het veiliger maken van N-wegen en gebruiken we dat geld dan om te investeren in het ov?

**De heer Alkaya (SP):**

Ik heb me vaker afgevraagd of de vragen van de heer Koerhuis echt oprecht zijn. Ik vraag me dit echt opnieuw af. Als hij goed had geluisterd, had hij gehoord dat ik mijn betoog begon met te zeggen dat ik het steun dat er geld gaat van het kabinet naar de fietsinfrastructuur en het veiliger maken van N-wegen. We hebben net een stemming gehad over een motie over het veiliger maken van een aantal N-wegen, onder andere de N50, en die heb ik gesteund. Ik vraag me dus af of de heer Koerhuis bij het stellen van die vraag echt oprecht is. Hij had iets beter op moeten letten. Het antwoord is nee. Mijn vraag ging over de beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer. Die heet tegenwoordig «transitievergoeding». Mijn vraag was of die 150 miljoen voldoende is. Daar maak ik mij zorgen over. Ik heb daar een amendement over ingediend. Daar gaan we donderdag over stemmen. Ik hoop dat als de heer Koerhuis het met mij eens is, hij dan gewoon mijn amendement steunt, zodat overal in het land openbaar vervoer beschikbaar blijft. Dat geld gaat niet ten koste van al dat andere goede wat ook gebeurt aan infrastructuur.

**De voorzitter:**

Er is een vervolgvraag van de heer Koerhuis.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Zo gek was mijn vraag dus niet. Ik vond het verband namelijk nogal gezocht. Het is de heer Alkaya inderdaad te doen om de beschikbaarheidsvergoeding voor het ov. Ik zou ook zeggen: als fietsen onveilig is, moeten we juist de fietsinfrastructuur verbeteren. En als N-wegen onveilig zijn, moeten we juist N-wegen verbeteren. Dat staat los van de beschikbaarheidsvergoeding voor het ov.

**De voorzitter:**

Oké. Dat was geen vraag. Meneer Alkaya, heeft u nog de behoefte om daarop te reageren?

**De heer Alkaya (SP):**

Ja, voorzitter, want je hoeft natuurlijk niet altijd dit soort keuzes te maken. Natuurlijk kun je een euro maar één keer uitgeven. Ik ben woordvoerder financiën, dus ik snap dat. Alleen, mijn voorstel ten aanzien van die

beschikbaarheidsvergoeding gaat niet ten koste van de N-wegen. En toch is het wel belangrijk om mensen overal in het land een veilige vorm van vervoer aan te bieden. Het is nu eenmaal zo dat de meeste ongelukken met de auto niet gebeuren op snelwegen of in de binnensteden. Die gebeuren op provinciale wegen. Dus ik vraag het kabinet: is weleens onderzocht of als buslijnen verdwijnen, meer mensen gebruik gaan maken van relatief onveilige vormen van vervoer waardoor de verkeersveiligheid afneemt? Als dat niet zo is, dan ben ik gerustgesteld. Maar ik zou dat wel eerst bevestigd willen zien en het niet willen laten bij een vermoeden van de heer Koerhuis en mijzelf.

**De voorzitter:**

Hartelijk dank. De volgende spreker van de Kamer is de heer De Hoop.

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

Dank, voorzitter. Ik spreek vandaag mede namens GroenLinks.

Voorzitter. Iedere verkeersdeelnemer moet er zeker van kunnen zijn dat hij veilig de weg op kan. Verkeersveiligheid is een breed onderwerp met veel aspecten. Ik heb zorgen over een aantal concrete onderdelen. Ik begin met de provinciale wegen. We zien dat veel onveiligheid zich op dit moment daar afspeelt. Is bekend waar de prioriteiten van de verschillende provincies liggen als het gaat om het aanpakken van de gevaarlijke knooppunten? Kan er samen met de provincies een actieplan worden opgesteld om de gevaarlijkste wegen beter en sneller aan te pakken? Deelt de Minister de conclusies in het rapport Kiezen of delen van de SWOV, waarin staat dat infrastructurele aanpassingen noodzakelijk zijn om verkeersveiligheidswinst te boeken? Op dit moment zijn er vooral in de regio veel onveilige fietsoversteekplaatsen bij provinciale wegen. Inwoners kloppen vaak aan bij gemeenten om daar wat aan te doen, maar zij worden vaak al snel doorverwezen naar provinciale loketten, waar de zorgen op een stapel terechtkomen. We zien dat gevaarlijke knooppunten en fietsoversteekplaatsen vaak pas aangepakt worden nadat er een ernstig ongeval heeft plaatsgevonden waarbij mensen soms helaas zijn overleden. Wij zouden toch graag een proactievere houding willen zien van de overheden. Kan de Minister er samen met de provincies voor zorgen dat we niet alleen naar feitelijke onveiligheidscijfers kijken maar dat we ook kijken naar de beleving van omwonenden en weggebruikers? Die beleving moet beter meegenomen worden. Uit het rapport Kiezen of delen blijkt dat het verlichten van N-wegen waar 80 of 60 kilometer per uur mag worden gereden, 50 dodelijke slachtoffers en 100 ernstige gewonden per jaar kan voorkomen. Dat lijkt me de moeite waard. Ik hoor daar graag een reactie van het kabinet op.

Voorzitter. Dan de ernstige verkeersovertredingen. In het rapport Rijden onder invloed zien we dat in 2022 iets meer dan 4.800 blaastesten zijn afgenomen. Dat is niet heel veel als je dat afzet tegen de 85 miljard gereden autokilometers in het afgelopen jaar. Dan moet je dus als gemiddelde automobilist ongeveer 17 miljoen kilometer rijden voordat je een keertje moet blazen. U kunt zich voorstellen dat dat niet vaak voorkomt. Ik ben benieuwd hoe de Minister naar deze cijfers kijkt, hoe we alcoholgebruik achter het stuur effectiever tegen kunnen gaan en hoe we daar beter op kunnen handhaven.

Wij hebben afgelopen week in het kader van de begroting van IenW een debat gehad over het steviger aanpakken van mensen die ernstige overtredingen begaan. Ik heb voor de motie van de VVD en de SP gestemd. Maar ik denk dat het ook goed is om een gesprek te voeren over de vraag hoe we kunnen voorkomen dat mensen dit doen. Ik zou samen met de GroenLinks de Minister ertoe willen oproepen om te kijken naar een preventiever puntensysteem, zoals dat bijvoorbeeld ook in Duitsland bestaat. Elke boete levert een of twee punten op die vijf jaar geldig zijn. Bij acht punten mag je je rijbewijs voor een aantal jaren inleveren. Dat lijkt

mij toch effectiever en proactiever voor de verkeersveiligheid. Dan hoeven we hopelijk niet die draconische maatregelen te nemen. Daar ben ik voor, maar dat is dan al te laat. Misschien kunnen we ook naar dat voorbeeld uit Duitsland kijken. Daar wil ik graag een reactie op.

Voorzitter. In de bebouwde kom gaan we van «50, tenzij», naar «30, tenzij». Ik ben benieuwd hoe het daarmee staat. De SWOV is heel enthousiast en beveelt aan om de snelheid verder te verlagen waar dat kan in de bebouwde kom. Veel gemeenten geven aan daar wel ondersteuning bij nodig te hebben. De lagere snelheid moet ook duidelijk worden aan de hand van de weginrichting. Dat kost geld. Passen we nu dan ook de handboeken voor die weginrichtingen aan? Veilig Verkeer Nederland en het CROW pleiten voor een maximumsnelheid van 15 kilometer per uur voor wegen in woonwijken waar geen voetpad of trottoir is. Dat is vorig jaar ook aan de orde geweest. Ik ben benieuwd of het wettelijk al makkelijker mogelijk is voor gemeentes om dat toe te passen.

Dan naar de rijsschoolhouders en het CBR. In hoeverre is het op dit moment mogelijk om een vog in te stellen voor rijsschoolhouders? Op dit moment is een vog alleen vereist voor de rijinstructeurs, maar niet voor rijsschoolhouders. Is het kabinet bereid om hier ook naar te kijken? Ik denk dat het verplicht stellen van een vog voor rijsschoolhouders zorgt voor meer professionaliteit en ook de kwaliteit kan verhogen.

Dan over mensen waarvan hun rijbewijs is ingetrokken, maar die toch weer de weg op gaan. We hebben daar de afgelopen jaren al meermaals berichtgeving over gezien. Ik vind het heel onfatsoenlijk en kwalijk als men dat doet. We hebben daar ook politieke aandacht voor gehad. Het CBR heeft toen ook aangekondigd dat ze die brieven persoonlijk gaan overhandigen aan de mensen waarvan hun rijbewijs wordt ingetrokken. Dat doen ze volgens mij sinds april. Ik ben benieuwd wat daar de resultaten van zijn.

Dan mijn laatste punt. Dat gaat over overlast. Veel mensen hebben echt last van overmatig hard geluid van motoruitlaten. Een kleine groep veroorzaakt heel veel overlast. Ik ben toch benieuwd waarom we nog vrij weinig doen aan de handhaving op het geluid van motoren. Kunnen we alle motoren die niet aan de technische geluidseisen voldoen bijvoorbeeld een «wachten op keuren»-status opleggen, waardoor ze niet mogen rijden? Wordt in de nationale doelstelling voor elektrificering ook de motorfiets meegenomen?

Dank, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer De Hoop. Er is een vraag van de heer Koerhuis. Gaat uw gang, meneer Koerhuis.

**De heer Koerhuis (VVD):**

We hebben vorige week natuurlijk ook al enigszins het debat gevoerd over het puntenrijbewijs. Het is goed dat het voorstel nu op tafel gelegd wordt door de Partij van de Arbeid. Alleen, ik heb het echt over het volgende. Als je je rijbewijs moet inleveren, dan moet je echt wel erge dingen hebben gedaan. In dat puntenrijbewijs klinkt toch een beetje door: als je vijf of zes keer een overtreding hebt begaan, moet je je rijbewijs inleveren. Voor mij zit er echt wel een verschil in of je 5 of 10 kilometer te hard rijdt op een autosnelweg of dat je, zoals ik aangaf, extreem veel te hard rijdt door een woonwijk of op een landweg. Daar zit echt verschil in. Ik wil dat verschil ook graag horen bij Partij van de Arbeid, want anders gaat het me echt allemaal wat te snel.

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

Dat begrijp ik ook. Ik denk dat er bepaalde overtredingen zijn waar je direct stevig bij wilt optreden. Maar je ziet vaak dat jonge mensen die veel

verkeersovertredingen hebben begaan net degenen zijn die helaas dit soort ernstige situaties veroorzaken die de heer Koerhuis schetst. Ik denk dat we op die manier, op het moment dat je eerder een rijbewijs kunt intrekken naar aanleiding van heel veel kleinere overtredingen, hopelijk zo'n grotere overtreding kunt voorkomen. Tegelijkertijd hebben we als er echt ernstige overtredingen worden begaan juridisch alle mogelijkheden om daar stevig tegen op te treden. Ik zou dat niet helemaal aan de kant willen gooien, zeker niet. Maar het lijkt me goed om juist bij de kleinere overtredingen die zich opstapelen iets eerder al wat te kunnen doen. Ik zeg niet dat we het Duitse puntensysteem precies over moeten nemen, maar ik vind het wel interessant. Ik ben ook benieuwd hoe het kabinet daarnaar kijkt, omdat juist die preventieve kant ook belangrijk is.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer De Hoop. Meneer Koerhuis, een vervolgvraag? Gaat uw gang.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Ja, want die 30 kilometerzone is een beetje een terugkerend punt van GroenLinks, en nu dus ook van de Partij van de Arbeid. Volgens mij hebben we het er in het vorige debat van een halfjaar geleden ook over gehad: de gemiddelde snelheid in de bebouwde kom is 50. Op doorgaande wegen op een industrieterrein moet je 70 kunnen rijden. Ik ben het er helemaal mee eens dat je in woonwijken vaak 30 moet gaan rijden. Maar generiek naar 30 gaan in de hele bebouwde kom, inclusief op industrieterreinen, gaat wat ver. Bijvoorbeeld hulpdiensten moeten ook door kunnen rijden. Die worden vaak vergeten in het debat, vind ik. Als je maar 30 kilometer per uur gaat ... De heer De Hoop is een warm pleitbezorger van meer ov, maar op een gegeven moment kun je beter gaan fietsen of lopen dan in een bus gaan zitten die gemiddeld 20 of 30 kilometer per uur rijdt.

**De voorzitter:**

Dat laatste was een statement. Meneer De Hoop, graag een reactie.

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

Het is ook niet zonder reden «30, tenzij». Er zijn natuurlijk ook mogelijkheden om sneller te rijden. Ik denk echter dat het goed is voor de verkeersveiligheid. De SWOV is ook nadrukkelijk heel erg enthousiast. Tegelijkertijd moet je altijd naar maatwerk kijken. Ik zie nu in de praktijk dat heel veel gemeenten dit ook willen toepassen. Zij lopen ertegenaan dat ze met wetgeving toch vaak lastig zitten. We hebben daar met elkaar voor gekozen. Ik ben benieuwd in hoeverre dat dan ook de praktijk wordt. Ik zie gewoon dat men tegen een aantal kaders aan loopt die best lastig te realiseren zijn. U noemt het punt van het openbaar vervoer. De plek waar de grootste afhankelijkheid van het openbaar vervoer is, is in de regio. Daar zijn de dorpen niet het grootst. Ik denk dat die tijdswinst dus enigszins meevalt. Dan kunnen we beter investeren in het faciliteren van openbaar vervoer. Dan hebben we, denk ik, nog veel meer tijdswinst voor de mensen die het echt nodig hebben.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer De Hoop. Dan is de volgende spreker van de zijde van de Kamer mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie. Het woord is aan u, mevrouw Van der Graaf.

**Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):**

Dank u wel, meneer de voorzitter, voor het woord. Miljoenen mensen vertrekken dagelijks van huis naar familie, werk, vereniging of kerk. Iedere dag gaan we ervan uit dat we ook wel weer thuis zullen komen. 582

Nederlanders kwamen vorig jaar echter niet meer thuis. De stoel aan tafel bleef leeg. Wat een enorm leed wordt er jaar op jaar veroorzaakt in ons verkeer. Dat vraagt om een goede infrastructuur, heldere verkeersregels en stevige handhaving. Tot onze spijt lezen we dat de daling van het aantal verkeersslachtoffers stagneert. Ik vraag de Minister: welke rol speelt vergrijzing in onze samenleving daarbinnen? Zou onze openbare ruimte wellicht ook meer rekening moeten houden met onze ouderen? Hoe kan dat concreet vormgegeven worden? Ik denk dan onder meer aan dementievriendelijke oversteekplaatsen.

Voorzitter. Veel ongevallen vinden plaats binnen de bebouwde kom. In 2019 diende ik samen met het CDA een motie in om routeplanners scholen te laten mijden rond schooltijd. Ik sprak er de Minister recent over. Ik zou hem heel graag willen vragen: hoe staat het hiermee? Zijn er afspraken met routeplannerappbouwers gemaakt? Dat zijn namelijk ook grote spelers. Worden de scholen en de ruimtes daaromheen nu echt veiliger? Buiten de bebouwde kom zijn vooral N-wegen heel erg gevaarlijk. Men rijdt er hard. Er is geen rijbaanscheiding. Inhalen komt nog te vaak voor. Gelukkig is er 200 miljoen euro beschikbaar gekomen, ook na inzet van de ChristenUnie en de SGP, voor een bestedingsplan. De ChristenUniemotie om tijdelijke maatregelen te onderzoeken, is zojuist aangenomen door de Kamer. Ik vraag de Minister waarom de N48 tussen Ommen en Hoogeveen nog ontbreekt bij de uitgifte van die 200 miljoen. Dat werd namelijk ook als voorbeeld genoemd in de motie. Zou er ook extra winst geboekt kunnen worden, vraag ik aan de Minister van Justitie, met extra handhaving, bijvoorbeeld door toepassing van extra flitspalen en trajectcontroles of door zichtbare aanwezigheid van de politie?

Voorzitter. In het verkeer speelt de eigen verantwoordelijkheid natuurlijk een rol. Het dragen van een helm door fietsers kan daarbij effectief zijn, juist nu onze vergrijzende bevolking ook steeds meer fietst. Ik moet het f-woord dus toch noemen: de fietshelm. We weten namelijk dat die effectief is. Het is een hele snelle en een hele goedkope manier om het aantal verkeersdoden fors te verlagen. Het zou 80 fietsdoden per jaar voorkomen. Toch zien we de fietshelm maar sporadisch. Ik vraag de Minister hoe het staat met een bewustwordingscampagne op dit terrein. Zouden we niet moeten overwegen om een helmplicht voor jonge kinderen tot 12 jaar in te voeren? Hoe staat het met het standaard meeleveren van een fietshelm bij de aanschaf van een elektrische fiets? Dat voorstel werd vorig jaar door mijn collega Grinwis gedaan. Er zou overleg plaatsvinden met de sector.

Voorzitter. Ik vraag aandacht voor de maaltijdbezorgers. Ik woon zelf in Groningen op een plek waar ik ze in hoog tempo voorbij zie fietsen. Ik heb ook weleens een bezorger aan de deur gehad die een collega kwam vervangen, omdat die een ongeluk had gehad. Hier zit dus ook een verkeersveiligheidsvraagstuk aan vast. Ik weet dat er gesprekken worden gevoerd met vier grote gemeenten over een afsprakenkader. Ik vraag de Minister: zou het echt soelaas gaan bieden dat er vrijblijvende afspraken worden gemaakt? Hoe staat het hier eigenlijk mee? Zouden we ook niet moeten nadenken over maatregelen om bezorgfietsen en -scooters te begrenzen op een veilige 20 kilometer per uur?

Ik vraag hierbij ook naar de visie van de Minister op de pakketbezorging. Ik heb bij de behandeling van de begroting van Economische Zaken een plan aangeboden aan de Minister van Economische Zaken om te kijken naar de pakketbezorgingsmarkt. Daar spelen heel veel vraagstukken, ook op het gebied van de arbeidsmarkt, wat weer bij een ander departement ligt, maar het raakt ook aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het gaat namelijk over verkeersveiligheid en congestie in wijken. Ik ben benieuwd of de Minister dit herkent en of hij ook vindt dat we dat zouden moeten aanpakken. Zou het wat zijn om na te denken over venstertijden rond scholen voor bezorgdiensten, zodat het logistiek- vervoer daar niet rond het in- en uitgaan van de scholen plaatsvindt?

**De voorzitter:**

Mevrouw Van der Graaf, voordat ik u vraag om af te ronden, heeft meneer De Hoop een vraag voor u. Gaat uw gang, meneer De Hoop. Kunt u uw microfoon nog even uitzetten, mevrouw Van der Graaf?

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

Ik vind het mooi dat de ChristenUnie dit punt op tafel legt, want ik zie de problemen ook. Er gebeuren helaas veel ongelukken met de bezorgers in de busjes. Ik vind dat we naar de verkeersveiligheid moeten kijken, maar het is toch voornamelijk een probleem van de arbeidsmarkt, zoals mevrouw Van der Graaf ook schetst. Ik weet dat dit een verkeersveiligheidsdebat is, maar als we dit echt belangrijk vinden, zouden we volgens mij moeten kijken naar een beter loon en minder druk voor de mensen die dat werk doen. Dan pakken we dat punt echt fundamenteel aan. Dat is toch wel iets wat ik tegen de ChristenUnie zou willen zeggen, via de voorzitter.

**De voorzitter:**

U wilt vragen of de ChristenUnie dat deelt.

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

Ja.

**Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):**

Daar kan ik heel kort over zijn: dat deel ik heel erg. Sterker nog, ik was ermee begonnen. Sterker nog, ik heb hierover samen met de Partij van de Arbeid moties ingediend. Helaas is vorige week onze gezamenlijke motie, die voor betere arbeidsomstandigheden zou moeten zorgen, afgewezen. Gelukkig is er vandaag een motie die ertoe zou moeten leiden dat we in deze bezorgmarkt allemaal een eerlijke prijs gaan betalen voor de diensten die we vragen, wel aangenomen. We zien nu dat er wordt geadverteerd met gratis verzenden en gratis retourneren, maar gratis bestaat niet. Nu worden die retourkosten en alle verzendkosten gewoon verdisconteerd in de prijs en betalen we daar allemaal aan mee, dus de consument krijgt geen eerlijk beeld. We krijgen daardoor ook geen eerlijk beeld van de mensen die hier uiteindelijk mee betaald moeten worden, om het maar zo te zeggen. De lonen en arbeidsomstandigheden staan heel erg onder druk. Ik zie dat dat vraagstuk leidt tot uitwassen op de arbeidsmarkt en tot uitbuiting in bijvoorbeeld de postsorteercentra – daarom hebben we ook plannen ingediend – maar we zien ook verkeersveiligheidsvraagstukken opdoemen.

Wat ons betreft is het tijd om daar wat aan te doen. Ik vraag de Minister of hij ook herkent dat er verkeersveiligheidsvraagstukken spelen rondom pakketbezorging, maaltijdbezorging en flitsbezorging, en dat er verkeerscongestie is in de wijken. Wat zou hij daaraan willen doen? Wij hebben daar ideeën over neergelegd, maar ik ben benieuwd hoe de Minister daarnaar kijkt.

**De voorzitter:**

Dank u wel, mevrouw Van der Graaf. Dan is er nog een vraag van de heer Madlener. Meneer Madlener, gaat uw gang. Mevrouw Van der Graaf, uw microfoon alstublieft.

**De heer Madlener (PVV):**

Ik denk dat het verschil is dat mevrouw Van der Graaf in de stad woont, als ik het zo hoor. Ik woon zelf op het platteland en ik vind die pakjesbezorgers juist ontzettend efficiënt. Die komen in een elektrisch busje vol met pakjes, gaan van het ene naar het andere huis en stoppen bij iedereen om iets af te leveren. Vroeger moest je allemaal zelf in je auto stappen en naar de stad rijden. Het scheelt dus ontzettend veel verkeersbewegingen.

Als je het dan ook nog eens gratis terug kan brengen, dan hoef je niet meer naar die winkel te rijden. Het heeft dus ook een andere kant en daar wil ik ook aandacht voor vragen. Heeft mevrouw Van der Graaf door dat het op het platteland juist heel veel verkeersbewegingen scheelt als het via een pakjesbezorger gaat in plaats van dat iedereen zelf in de auto stapt?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

De pakketbezorging kan verkeersbewegingen schelen. Daar hebben wij een voorstel voor ingediend. We zouden dat nog efficiënter kunnen doen. We zien nu dat er drie verschillende aanbieders van pakketbezorging ongeveer tegelijk de straat in kunnen rijden en die kunnen blokkeren. Wij hebben daarom onder andere een wijkbezorger geïntroduceerd. Dat zou ook in het landelijk gebied een goede plek kunnen krijgen. Je hebt dan per gemeente één distributiecentrum, waar alle pakketjes naartoe worden gebracht. Van daaruit kan de bezorging gecoördineerd plaatsvinden naar de wijken, naar de huizen van de mensen. Dat is een andere manier van kijken naar de pakketmarkt. Die discussie hebben we ook aan de orde gesteld bij de begroting van Economische Zaken. Het aantal retourpakketten is enorm. Wij denken dat hierin een verbetering kan plaatsvinden. We willen voorkomen dat pakketjes geretourneerd moeten worden, door de klant veel beter voor te lichten over welk product hij krijgt.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik hoor iets over wijkbezorging. Dan moet het eerst allemaal naar één persoon en heb je geen keus meer. Ik ben altijd blij dat ik kan kiezen welke bezorger ik wil, als dat überhaupt kan. Daar ben ik altijd blij mee, want de ene bezorger doet het beter in de wijk dan de andere. De ene postbode legt het wel mooi voor de deur als ik er niet ben en de andere postbode doet dat niet. Ik vind dit bijna een Chinese oplossing. Je hebt het dan over een soort staatsbezorgdienst. Ik ben niet overtuigd, maar misschien anderen wel.

De **voorzitter**:

Helder. Ik hoorde geen vraag. Toch een korte reactie van mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Toen we dit plan maakten, heb ik me gerealiseerd dat we hiermee ook een steen in de vijver hebben gegooid. Maar wij zien voldoende aanleiding om eens te kijken naar hoe deze markt op dit moment georganiseerd is, want die is op dit moment niet gereguleerd. We kennen de Postwet. De briefmarkt is tot op de laatste brief gereguleerd, maar dat geldt helemaal niet voor pakketjes. We zien helaas dat er uitbuiting plaatsvindt in sorteercentra en dat bezorgers onder hoge druk moeten werken en bezorgen. We zien ook wat inefficiënties, dus we denken dat het beter georganiseerd kan worden. Daar hebben wij ideeën voor neergelegd, maar als de heer Madlener een veel beter idee heeft, dan ben ik daar heel erg benieuwd naar. We zijn namelijk uiteindelijk op zoek naar een oplossing.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Van der Graaf. Wie weet in de tweede termijn. De volgende spreker aan de zijde van de Kamer is meneer Van der Molen van het CDA. Gaat uw gang, meneer Van der Molen.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Voorzitter, ik was eigenlijk nog niet klaar met mijn bijdrage.

De **voorzitter**:

Maar u bent al ruimschoots door uw spreektijd heen.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Is dat zo?

De **voorzitter**:

Jazeker.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik heb nog vijftien seconden op mijn teller staan.

De **voorzitter**:

Ik geef u nog even de gelegenheid. Ik dacht dat u al door was gegaan met wat vragen naar aanleiding van de beantwoording van de vragen van de heer De Hoop. Maar gaat uw gang.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Nee, ik dacht: ik gebruik die tijd even om het wat uit te diepen.

Voorzitter. Ik sluit me aan bij de vragen van de heer De Hoop over rijden onder invloed en de handhaving daarvan. Ik zou willen vragen of de Minister herkent dat jongeren en zelfs minderjarigen steeds vaker zonder rijbewijs achter het stuur kruipen. Herkent hij dat vraagstuk? Geldt dat ook voor de Minister van Justitie? We zien namelijk dat het in de coronatijd heel erg is toegenomen. Hoe staat het er nu voor? Hebben we daar een aanpak voor?

De **voorzitter**:

Mooi. Dank u wel, mevrouw Van der Graaf. Dan gaan we nu echt naar de heer Van der Molen van het CDA. Gaat uw gang, meneer Van der Molen.

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

Voorzitter. Met al die opmerkingen over pakketbezorging vind ik het toch weer wonderlijk dat een oude man op een paard gisteren bijna in elk huis van Nederland iets heeft weten te bezorgen. Hij doet dat op een manier waarop nog wel iets aan te merken is qua verkeersveiligheid. Ik zou graag willen beginnen met de Nelson Mandelabrug in Zoetermeer. Die is gesloten, omdat de veiligheid van de gebruikers van die brug niet meer gegarandeerd kon worden. Dat is een net wat andere invalshoek van verkeersveiligheid. Dat laat zien dat we in Nederland nog een hele uitdaging hebben als het gaat om de veiligheid van onze infrastructuur. Ik vertel niks nieuws als ik zeg dat het CDA al langer aandacht vraagt voor achterstallig onderhoud, niet alleen van onze rijksinfrastructuur maar ook van de infrastructuur in gemeenten en provincies. Het schiet maar niet op, want er is in de afgelopen jaren al heel veel gezegd over de Nelson Mandelabrug. Ik zou haast willen pleiten voor een aanjager. Dat leg ik aan de Minister voor. Laat het een keer een nationale bruggenmeester zijn in plaats van een burgemeester, die de aandacht focust op het achterstallig onderhoud. Die kan aanjager zijn richting andere overheden en misschien ook wel richting onszelf, zodat dit onderwerp eens serieus op de agenda wordt gezet. We hebben daar goede ervaringen mee op andere terreinen, dus ik krijg op deze suggestie graag een reactie van de Minister.

De **voorzitter**:

Meneer Van der Molen, voordat u verdergaat: toen u «Nelson Mandela» zei, sprong de heer De Hoop op. Hij heeft daar een vraag over. Gaat uw gang.

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

Daar spring ik altijd bij op. Ik sprong trouwens al op bij de opmerking over Sinterklaas, maar dat geheel terzijde.

**De voorzitter:**

Ik dacht dat u daarvoor al te oud was, maar dat is dus nog niet het geval.

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

Er is mij gister uitgelegd dat het toch wat anders zit dan ik eerst dacht; zo jong ben ik nog. Mijn interruptie sluit aan op de opmerking over de Nelson Mandelabrug. We zien dat tot 30 snelwegen, 50 bruggen en misschien nog wel meer infrawerken snelheids- of vrachtbeperkingen opgelegd moeten worden omdat het anders te gevaarlijk is. Je moet dan volgens mij ook niet verbaasd zijn dat daardoor files ontstaan. Vindt het CDA niet dat de focus juist meer daarop zou moeten liggen en minder op wegverbredingen, zoals van de A27 of op andere plekken waar toch meer asfalt gezien wordt als oplossing van het fileprobleem? Als je dit gewoon eerst aanpakt, denk ik dat je de problemen omtrent de veiligheid en de fileproblematiek veel efficiënter aanpakt.

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

In algemene zin: het is een goede zaak dat dit kabinet 1,25 miljard euro vrijmaakt om achterstallig onderhoud in te lopen. In beide provincies moeten nu een aantal bruggen worden vervangen omdat ze nu gewoon echt aan het einde van hun levensduur zijn en geen vrachtwagens meer kunnen dulden, waardoor de lokale economie wordt geraakt. Ik ben dat dus helemaal met u eens. Ik ben het ook met u eens dat, als wij infrastructuur aan zouden moeten pakken en er geprioriteerd moet worden, verkeersveiligheid voorrang moet hebben. Ik ben het niet met u eens als het om de A27 gaat. Ook daar zit een veiligheidsaspect aan. Ook daar gaat het om doorstroming. Ook daar zullen we moeten kijken naar een oplossing. Daar kan verbreding voor nodig zijn. Dat is in ieder geval, denk ik, ook de opvatting van het kabinet. We hebben de regio gevraagd om, als die dat niet wil, met een alternatief te komen dat net zulke goede effecten heeft, want dit knelpunt, deze flessenhals is voor heel Nederland relevant en niet alleen maar voor de regio Utrecht.

**De voorzitter:**

Vervolgt u uw betoog.

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

Ik maak de overstap naar verlichting. Ik zou de Minister het volgende willen vragen. De verlichting langs fietspaden en wegen scheelt tientallen doden per jaar, heeft de SWOV al eens een keer uitgerekend. Zouden we dan rond 60 en 80 kilometerwegen niet sowieso standaard goede verlichting moeten hebben? En hoe zit dat met de goede verlichting van fietspaden? Moet er niet een routekaart komen, die we samen met gemeenten opstellen, om ervoor te zorgen dat in Nederland elk fietspad voldoende verlicht is?

Voorzitter. Het CDA heeft ook het idee dat het CBR beter benut zou kunnen worden als het om verkeersveiligheid gaat. Dat kan het rijgedrag, het goede rijgedrag, stimuleren, bijvoorbeeld rond veiligheid en de impact daarop van routeplanners. Mijn collega had het er zonet al over. Ik ontvang graag een reactie van de Minister, ook op de situatie dat mensen met MS die al jaren een stabiel ziektebeeld hebben, toch elke drie tot vijf jaar moeten testrijden. Dat is een hele confronterende situatie. Ik vraag de Minister, mede op basis van een eerder door de Kamer aangenomen motie, of het niet tijd wordt om daar actie op te ondernemen.

Voorzitter. Het aantal ongelukken met scootmobielen stijgt al jaren. Er wordt weinig over gesproken, maar dat is echt nodig als je weet dat er op termijn bijna een miljoen scootmobielen op de weg zullen zijn. De SWOV adviseert een actieve rem, een noodknop midden op het stuur, stuurhoekbeveiliging en het verbeteren van de stabiliteit van die voertuigen. Samen met mijn collega Werner pleit ik namens het CDA ook voor een standaard-

cursus voor mensen die een scootmobiel gaan gebruiken. Die wordt nu niet aangeboden. Graag hoor ik of het kabinet de aanbevelingen van de SWOV overneemt en of het kabinet kan bevorderen dat die cursussen ook standaard worden aangeboden aan mensen die voor het eerst van een scootmobiel gebruik gaan maken.

Voorzitter. Dan eindig ik met wat zaken over de verkeersveiligheid voor fietsers. Ik vraag de Minister om een analyse te maken van de gevolgen van de toename van het aantal elektrische fietsen op de fietsveiligheid. Hoe kijkt de Minister naar de mogelijkheid om een speciale rijksregeling in het leven te roepen voor ongelijkvloerse oplossingen om zo de fietsveiligheid te versterken? In de richtinggevende opdrachtformulering voor Rijkswaterstaat is opgenomen dat bij elk project moet worden gekeken naar – zet u schrap voor dit ambtenarenproza – «meekoppelkansen» voor de fiets. Kan de Minister aangeven tot welke resultaten dat sinds de publicatie van dit Nationaal Toekomstbeeld Fiets heeft geleid?

Dan helemaal tot slot, voorzitter. Wat het CDA betreft is het ook een goede zaak om kinderen te stimuleren om goed en veilig te leren fietsen. Wat zijn de plannen die het kabinet heeft op het punt van deze ambitie? En welke rol kunnen niet alleen wijk, buurt, school en gezin, maar ook de samenleving in brede zin spelen bij het aanpakken van de vervoersarmoede? Hoe kunnen we de rol van die partijen ook versterken? De SWOV-studie maakt duidelijk dat vooral fietsveiligheidsmaatregelen het aantal verkeersdoden kunnen beperken. Hoe gaat de Minister het gebruik van de fietshelm bevorderen, met als doel 50% participatie in 2025? Is de Minister bereid om samen met provincies en gemeenten te inventariseren hoeveel wegen binnen de bebouwde kom eigenlijk naar 30 kilometer per uur kunnen? Gaat de Minister met provincies en gemeenten aan de slag om per 2028 alle fietsinfrastructuur vergevensgezind te maken?

De motie-Geurts vroeg ook om maatregelen tegen het opvoeren van e-bikes, met name met behulp van apps. Waar blijven deze maatregelen, Minister, en hoe gaan we de handhaving vergroten? Wordt het niet tijd voor een olopemd boetepakket? Dat is extra relevant vanwege de te verwachten groei in de verkoop van het aantal fatbikes als gevolg van de invoering van de helmplicht voor snorfietsers op 1 januari. In het kader van dit onderwerp noem ik ook de e-bakfietsen, die steeds vaker betrokken zijn bij ongelukken. Hoe gaan we voor deze soorten van vervoer werken aan een grotere verkeersveiligheid?

Tot zover, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Van der Molen. Dan zijn we aan het eind gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Ik kijk naar de bewindspersonen. Het is nu 17.25 uur. Gaat u akkoord met drie kwartier schorsen, inclusief een dinerpauze? Dat is het geval. Nou, dan nemen we het ruim: we schorsen tot 18.15 uur en dan zien wij elkaar daarna terug.

De vergadering wordt van 17.26 uur tot 18.23 uur geschorst.

**De voorzitter:**

Welkom, allemaal. Goedenavond. We hervatten het commissiedebat Verkeersveiligheid en wegen. De eerste termijn van de Kamer heeft plaatsgevonden. We gaan over naar de beantwoording van de zijde van de Ministers die aanwezig zijn. Ik begin met de Minister van Justitie en Veiligheid. Ik zou zeggen: gaat uw gang en dan kijken we hoever we komen. Mocht er behoefte zijn aan een tweede termijn, dan verzoeken we u te blijven en als dat niet zo is, dan zullen we u toestemming verlenen om te gaan. Gaat uw gang.

**Minister Yeşilgöz-Zegerius:**

Heel veel dank en ook heel veel dank aan mijn collega en aan de commissie dat het op deze manier mag. Vandaag spreken we met elkaar over verkeersveiligheid. Iedereen in Nederland neemt deel aan het verkeer en allemaal willen we dat onze geliefden ook weer veilig thuiskomen. Mevrouw Van der Graaf, die er nu nog niet is, zei al: het is helaas niet vanzelfsprekend ... Ik haalde u net aan, mevrouw Van der Graaf. Ik zei dat het helaas niet vanzelfsprekend is dat onze geliefden altijd weer veilig thuiskomen als ze deelnemen aan het verkeer. Aan verkeersveiligheid moet dus altijd gewerkt worden. Daar draag ik ook graag aan bij vanuit mijn departement door middel van verkeershandhaving. Voorzitter. Als u het goedvindt, ga ik direct door naar de beantwoording. Dan begin ik met handhaving. Daar hadden wij drie vragen over genoteerd voor mij.

**De voorzitter:**

Voordat u daarop ingaat: heeft u ook blokjes?

**Minister Yeşilgöz-Zegerius:**

Ja, een soort van, maar eigenlijk zijn het zo weinig vragen dat het losse vragen zijn geworden. Het volgende setje gaat over telefoongebruik; daar had ik twee vragen over. Dan heb ik één vraag over minderjarigen zonder rijbewijs, dan een vraag over CBR-mededelingen door politie en een vraag over rijden onder invloed, dus het waren niet echt blokjes.

**De voorzitter:**

Ja, dank u wel. Hoe kort de blokjes ook zijn, ik verzoek de leden om na de beantwoording per blok vragen te stellen aan de Minister. Ik stel voor dat we daar voorlopig drie interrupties voor aanhouden. Dank u wel. Gaat uw gang.

**Minister Yeşilgöz-Zegerius:**

Dank u wel. Dan begin ik met handhaving. Ik had hier als eerste een vraag van de heer Koerhuis. Volgens mij was die vraag in ieder geval van de VVD. Herkent de Minister het beeld dat gemeenten en provincies er bij het OM niet goed doorkomen als zij een flitspaal willen aanvragen? Ik moet zeggen dat ik dat beeld niet herken. Het OM heeft voor de aanvraag van flitspalen een beleidskader opgesteld. Hierin wordt ook de procedure voor een aanvraag toegelicht. Het OM zet zich er ook echt voor in om alle wegbeheerders bekend te maken met dit beleidskader. Desondanks heeft het OM aangegeven dat ze de laatste maanden maar weinig aanvragen binnenkrijgen. Een aanvraag voor een flitspaal wordt door het OM altijd zorgvuldig beoordeeld aan de hand van het kader waar ik het over had. Het is van belang dat plaatsing van de paal noodzakelijk is met het oog op de verkeersveiligheid. Er wordt ook pas overgegaan tot plaatsing van een flitspaal als aanpassing van de infrastructuur onvoldoende effect heeft gehad op het nalevingsgedrag en de verkeersveiligheid. Het is dus goed om nog een keer te zeggen dat er geen palen geplaatst worden op locaties waar vooral sprake is van overlast, bijvoorbeeld geluidsoverlast, en niet van een verkeersveiligheidsprobleem. De flitspaal volgt dus op de infrastructuur en kan daarna aangevraagd worden. Sinds kort is het ook mogelijk om een aanvraag in te dienen voor een flexflitser, de verplaatsbare flitspaal. Ik zie de heer Koerhuis ontzettend gelukkig kijken nu ik het heb over de flexflitser, dus ik wil er verder niks bij zeggen. Dan had ik een vraag van mevrouw Dekker-Abdulaziz van D66. Ze vroeg: kan er onderzoek gedaan worden naar het plaatsen van flitspalen op 30 kilometerwegen en in algemene zin naar het verbeteren van de handhaving op die wegen? Bij 30 kilometerwegen is het in eerste instantie van belang dat de weginrichting past bij de maximumsnelheid. Dat betekent bijvoorbeeld de aanwezigheid van drempels op de weg. Wederom is de inrichting dus primair. Een passende weginrichting zorgt

er ook voor dat bestuurders zich aan die snelheid houden en dat de weg veilig is voor alle weggebruikers. Als de weginrichting in orde is, kan handhaving ingezet worden om snelheidsovertredingen verder terug te dringen. Dat wordt dan vervolgens in de lokale driehoek bekeken. Daar ligt de besluitvorming of en welke handhaving wordt ingezet. Daar is op zich geen onderzoek naar nodig, want er wordt al gehandhaafd op de bestaande 30km/u-wegen, maar er wordt op lokaal niveau gekeken wat er nodig is qua maatwerk.

Flitspalen – daar waren meer vragen over – worden op dit moment niet ingezet op 30km/u-wegen. Het OM besluit waar de flitspalen geplaatst worden. Dat gebeurt nu niet op deze wegen. De reden daarvoor is dat de grootste verkeersrisico's zich nog steeds voordoen op de 50km/u-wegen en de 80km/u-wegen. Dat staat ook in het beleidskader van het OM. Het OM toetst die aanvragen aan het beleidskader. Voor de nieuwe verplaatsbare flitspaal, de flexflitser, moet het OM nog een beleidskader opstellen. Vooruitlopend op het beleidskader voor de flexflitsers worden er geen palen op die 30 kilometerwegen geplaatst.

Wellicht is het goed om hier het volgende aan toe te voegen. Daar waren ook wat vragen en opmerkingen over. Het besluit om politiecapaciteit in te zetten voor handhaving ligt ook bij de lokale driehoeken, dus die kunnen daar ter plekke maatwerk leveren. De politie kan staandehoudingen verrichten of eventueel op snelheid controleren door een mobiele radar in te zetten.

Voorzitter. Ik kom bij de laatste vraag in dit mapje, van mevrouw Van der Graaf: kan de veiligheid op N-wegen verbeterd worden door extra handhaving met flitspalen en trajectcontroles, of bijvoorbeeld door zichtbare aanwezigheid van de politie? In 2020 en 2021 zijn er op twintig N-wegen trajectcontroles geplaatst. Deze locaties zijn destijds gekozen op basis van een uitgebreide analyse over waar plaatsing van trajectcontrole nodig was in verband met de verkeersveiligheid. We zien dat er op dit moment geen aanvullende locaties op N-wegen bekend zijn waar trajectcontroles geplaatst zouden moeten worden. Maar indien de wegbeheerders een locatie voor een flitspaal op een N-weg hebben, kunnen ze daarvoor een aanvraag indienen bij het OM, zoals zojuist is toegelicht. Een zichtbare aanwezigheid van de politie op bepaalde punten kan ook gewoon door de lokale driehoek worden bepaald.

**De voorzitter:**

Dank u wel, Minister. Er is allereerst een vraag van de heer Madlener.

**De heer Madlener (PVV):**

De gemeenten kunnen dus een aanvraag doen voor een flitspaal. Dat zette mij aan het denken: kan een gemeente ook een aanvraag doen om een flitspaal weg te halen, of om de snelheid waarop die flitst iets op te schroeven? Ik geef een voorbeeld. Op een kruispunt op Voorne-Putten, vlak bij Heenvliet ... Dat is inderdaad op het platteland. Nou ja, platteland, zo plat is het nou ook weer niet. We zitten gewoon in de Randstad. Daar staat een flitser die heel veel mensen flitst die 53 kilometer per uur rijden. Dat is gewoon een cashcow. Het is helemaal niet zo gevaarlijk als je daar ietsje te hard rijdt, maar misschien wel als je 60 of harder gaat. Je zou zo'n flitser natuurlijk ook kunnen afstellen op 60. Hij flitst ook voor rood; dat snap ik, maar hij doet het ook voor te hard rijden, terwijl het echt zo'n weg is waarbij je denkt: ik moet doorrijden. Ik snap dus dat heel veel mensen daar geflitst worden, maar kan de gemeente ook verzoeken om die iets anders af te stellen?

**Minister Yeşilgöz-Zegerius:**

Plaatsing en verwijdering gaan altijd in overleg met de wegbeheerder. Men kan er dus wat van vinden. Waarom die paal er destijds geplaatst is en waarom die beoordeling zo was, kan ik natuurlijk niet overzien. Maar ik

denk dat de heer Madlener het met mij eens is dat noch ik noch hij dat vanuit hier moet bepalen, maar dat het gewoon lokaal moet. Het klinkt alsof de heer Madlener daar vaak langsrijdt. De volgende keer dat hij daar rijdt, denkt hij misschien aan deze commissie en denkt hij: goh, dat ding staat er nog; laat ik er extra op letten.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Koerhuis.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Laat ik het gewoon concreet maken. Zoals iedereen weet, ben ik in Roosendaal en Halderberge geweest. Zij zouden graag flitspalen willen plaatsen. Dat geldt met name voor Halderberge. Roosendaal wil bijvoorbeeld ook graag een pilot hebben om ANPR-camera's op landwegen te kunnen plaatsen. Misschien mag ik de Minister vragen om een toezegging dat zij contact opneemt met die twee gemeenten, want die worstelen daar echt mee. Brabant staat er ook om bekend dat er verkeerscriminelen zijn die heel hard rijden. Wil de Minister contact opnemen met die gemeenten en helpen met de aanvraag voor flitspalen en misschien een pilot met een ANPR-camera? Die toezegging krijg ik graag.

**De voorzitter:**

We gaan het vragen, meneer Koerhuis.

**Minister Yeşilgöz-Zegerius:**

Ik denk niet dat het helemaal mijn taak is om gemeenten te ondersteunen bij hun aanvraag bij het OM voor zo'n flitspaal. Als ze daar ondersteuning bij willen, komen ze wellicht in een andere constructie terecht. Zoals ik al zei, het is wel belangrijk dat de infrastructuur daarbij als eerste wordt aangepast. Zij kunnen een aanvraag indienen, maar het oordeel kan dus zijn dat dat niet het meest opportune middel is. Ik weet dat de heer Koerhuis graag op werkbezoek gaat. Dat vind ik ontzettend goed. Ja, meneer Van der Molen, dat vind ik heel erg goed. Maar ik wil ervoor waken dat ik mij op individueel of op lokaal niveau ga bemoeien met iets wat we met een reden op afstand hebben gezet. Dan zou ik het hele land door kunnen gaan om me ermee te bemoeien. Dat lijkt me niet slim. Maar het OM is altijd bereid om te helpen bij de aanvraag, dus ik zou zeggen: vooral daar aankloppen. Als het afgewezen wordt, kunnen ze daar ook onderbouwen waarom dat het geval is. Daarmee kan de gemeente veel verder komen dan met mijn blik erop.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Er is ook nog een vraag van mevrouw Dekker-Abdulaziz. Gaat uw gang.

**Mevrouw Dekker-Abdulaziz (D66):**

Dank voor het antwoord over die flitspalen in 30 kilometerzones. We snappen wel dat de Minister zegt dat de infrastructuur aangepast moet worden, maar het is een soort kip-en-eiverhaal. Het is goed dat allebei de Ministers aanwezig zijn, want zo'n aanpassing van de infrastructuur kost echt miljoenen voor gemeenten. Dat kan natuurlijk niet zomaar. En als er niet gehandhaafd wordt, blijven mensen naar elkaar wijzen. Nou werkt het ministerie aan een richtlijn om in kaart te brengen wat er kan op het gebied van handhaving. Zou de Minister van JenV bereid zijn om in kaart te brengen wat gemeenten kunnen doen op het gebied van handhaving van de snelheid in 30 kilometerzones, misschien samen met de VNG?

**Minister Yeşilgöz-Zegerius:**

Volgens mij ligt het primair bij mijn collega, Minister Harbers, om te kijken wat waar nodig is. Dat moet natuurlijk vooral lokaal bepaald worden. Ook

moet er gekeken worden of er op enige manier ondersteuning nodig is, bijvoorbeeld in de zin van informatie, voorlichting of wat dan ook. Ik denk dat het beter is dat Minister Harbers dat oppakt, want bij handhaving is het overzicht wel duidelijk. Daarvoor is dat extra gesprek niet nodig, want gemeenten weten heel goed hoe dat werkt. Ik denk dat het heel verstandig is dat je altijd eerst kijkt naar de infrastructuur, omdat dat het veiligst is. Bij drempels en dergelijke weet je dat die het veiligst zijn. Die volgorde zou ik dus graag zo willen houden. Handhaving moet je altijd in de lokale driehoek bezien, dus dat punt moet ik ook niet naar mij toe trekken.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan gaan we over naar het volgende blok en dat is telefoongebruik, zeg ik uit mijn hoofd.

**Minister Yeşilgöz-Zegerius:**

Ja. Daarover had ik twee vragen, voorzitter. De eerste is van de heer Alkaya van de SP. Die ging over het vergroten van de pakkans bij telefoongebruik achter het stuur. Hij had ook vragen over controles met camera's en dergelijke. Ik deel zijn zorgen over rijden met de telefoon in de hand. Het OM gaat vanaf 2023 tien camera's inzetten om de pakkans bij telefoongebruik achter het stuur te vergroten. De camera's moeten nog wel door het OM worden aangeschaft. Ik kan nu dus niet zeggen hoe effectief het is geweest, want ze zijn er nu nog niet. De heer Alkaya vroeg namelijk of ik even terug kon kijken, maar dat lukt dus nog niet op dit punt.

Daarnaast beschikt elke politie-eenheid momenteel ook al over een MONOcam, waarmee semiautomatisch op handheld gebruik van mobiele apparatuur gehandhaafd wordt. Uit de pilot die het OM met de camera heeft gedaan, is gebleken dat er per camera, afhankelijk van de exacte locatie waar deze wordt geplaatst, enkele honderden overtredingen per dag kunnen worden geconstateerd. Dat kan ik alvast meegeven als indicatie. De focusflitser – we hebben er nog eentje, meneer Koerhuis – zal circa twee maanden op een locatie worden geplaatst en dan naar een andere locatie worden verplaatst. Met één focusflitser kan op meer plekken worden gehandhaafd. In die zin is daarmee dus nog meer mogelijk. De inzet van tien van deze camera's zal dus substantieel bijdragen aan de pakkans voor deze overtreding.

Dan had ik nog een vraag van de heer Alkaya in dit mapje. Kan er standaard gekeken worden naar het telefoongebruik vlak voor een ongeluk? Het is technisch mogelijk om de telefoon uit te lezen en zo in geval van een ongeluk te controleren of de telefoon vlak voor het ongeluk nog is gebruikt. Het is wel goed om erbij te zeggen dat er onderscheid gemaakt wordt tussen lichte en zware ongelukken. Bij zwaardere ongelukken kan de telefoon in beslag genomen worden – dat is natuurlijk een heftig middel – om deze uit te laten lezen door experts bij de politie. Bij lichte ongevallen kan de politie ter plaatse een eenvoudige controle van de telefoon uitvoeren als deze vrijwillig wordt afgegeven. Er zou dan ook overgegaan kunnen worden tot inbeslagname, maar dat is in de meeste gevallen niet proportioneel, afgezet tegen het ongeluk; eigenlijk moet ik zeggen: afgezet tegen de ernst van het feit. Bovendien is het ook erg arbeidsintensief. Om deze redenen is het bij zware ongelukken dus gangbaarder dan bij lichtere.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Een vervolgvraag van de heer Alkaya. Gaat uw gang.

**De heer Alkaya (SP):**

Snap ik het goed dat je, als er bijvoorbeeld slachtoffers vallen, kunt spreken van een zwaar ongeluk en dat het nu eigenlijk al de standaardpro-

cedure is dat er dan wordt overgegaan tot inbeslagname en dat de telefoon dan uitgelezen wordt? Of zitten daar nog knelpunten?

**Minister Yeşilgöz-Zegerius:**

Bij de definitie van slachtoffers hangt het er ook weer van af – het is een beetje cru om er zo over te praten – op welke manier en op welk niveau zij slachtoffer zijn. Bij zwaardere ongelukken kan de telefoon wel in beslag worden genomen. Het moet proportioneel worden geacht op dat moment. In principe zijn er daarbij geen knelpunten, maar het is wel een hogere drempel, omdat je in iemands telefoon gaat kijken. Als er echt slachtoffers zijn gevallen, is het wel gebruikelijk – ik denk dat dat de juiste formulering is – dat de politie daartoe overgaat.

**De heer Alkaya (SP):**

Oké, dat is geruststellend. Ons bereiken namelijk signalen dat dat vaak niet gebeurt. Als de inschatting van de Minister is dat dat in ieder geval tot de mogelijkheden behoort en dat men er gebruik van maakt als dat nodig is, dan is dat geruststellend. Maar is zij daar echt van overtuigd? Is zij nu een theoretische mogelijkheid aan het schetsen of heeft ze er ook naar gekeken en gebeurt het ook echt vaak genoeg? Heeft zij het gevoel dat dat middel vaak genoeg wordt ingezet of moeten we daar iets aan doen?

**Minister Yeşilgöz-Zegerius:**

Het gebeurt wel daadwerkelijk, maar ook de inschatting op dat moment zal meewegen, bijvoorbeeld of de telefoon een rol heeft gespeeld bij het ongeluk. Dit is afhankelijk van heel veel factoren. Maar als de heer Alkaya andere geluiden hoort, als hij deze criteria zet naast de geluiden die hij hoort vanuit werkbezoeken en andere elementen, dan zou ik ze ook graag ontvangen, want dan kunnen we bekijken of er knelpunten zijn waar wij geen weet van hebben. Als je het in de praktijk ophaalt, als het voorkomt, als het gebeurt, dan moet het proportioneel zijn. Dan moet een telefoon inderdaad een rol hebben gespeeld of dan moet de inschatting zijn dat het proportioneel is om het ook te toetsen. Dat oordeel is altijd aan de politie en het OM. Die mogelijkheden zijn er. Als de heer Alkaya voorbeelden ziet in de toekomst waar wij toch nog een keer naar moeten kijken – dat oordeel is aan politie en OM; wij kunnen nooit ter plekke kijken – en als hij vindt dat iets een knelpunt zou kunnen zijn, dan neem ik dat natuurlijk graag mee.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan gaan we naar het volgende blokje: minderjarigen.

**Minister Yeşilgöz-Zegerius:**

Ja. Dat is één vraag van mevrouw Van der Graaf, namelijk: hoeveel boetes zijn er in 2021 uitgedeeld aan minderjarigen voor het rijden zonder rijbewijs en heeft u daar een aanpak op? Uiteraard is het zeer gevaarlijk als jongeren of wie dan ook zonder rijbewijs rijden. Deze jongeren moeten worden aangepakt en bewust worden gemaakt van de gevaren ervan. We zeggen uiteraard niet zomaar dat het niet kan. Op dit moment heb ik niet de cijfers paraat over het aantal zaken in 2021. Ik zal het laten uitzoeken. Als we dat op deze manier kunnen opvragen, zal ik mevrouw Van der Graaf in ieder geval het aantal laten weten of laten weten waarom het niet opgevraagd kon worden. Dan maak ik het wat concreter: bij de cijfers uit 2020 ging het in het merendeel van de zaken om jongeren die zonder rijbewijs op een scooter of bromfiets reden. Dat ging in een kleiner deel van de zaken om jongeren die zonder rijbewijs een motorvoertuig bestuurden. Maar als zij het goedvindt, kom ik daar nog op terug.

**Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):**

Die cijfers zou ik graag vernemen, want ik begreep dat het in 2020 om 5.000 minderjarigen ging. Dat vind ik een heel groot aantal als ik eerlijk ben. Zou de Minister kunnen uitzoeken of we kunnen achterhalen of de lange wachttijden bij het CBR voor de examens daar ook aan bijdragen?

**Minister Yeşilgöz-Zegerius:**

Wat die tweede vraag betreft denk ik dat ik samen met collega Harbers moet kijken of we boven tafel kunnen krijgen of dat zo werkt. Mevrouw Van der Graaf noemde dat aantal van 2020. Dat heb ik hier niet voor mijn neus liggen, maar ik geloof zo dat dat een realistisch aantal is. Het is wel goed om te zeggen dat het echt ging over scooters en bromfietsen, en een kleiner deel over motorvoertuigen. Dat maakt het allemaal niet veiliger, dus het blijft even relevant en urgent, maar het ligt dus ietsje genuanceerder.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan het volgende blokje: CBR.

**Minister Yeşilgöz-Zegerius:**

Ja. Mevrouw Dekker-Abdulaziz vroeg wat de politie doet met meldingen die moeten worden doorgegeven aan het CBR. Als iemand een zwaar verkeersdelict pleegt, zoals rijden onder invloed, doet de politie een mededeling aan het CBR volgens de verkeerswet. Dat is geen geautomatiseerd proces van de politie, maar die meldingen worden wel gedaan. Na een melding van de politie kan het CBR ook een onderzoek starten naar de rijvaardigheid, dus die optie is er ook nog. Politie en CBR zijn op dit moment in gesprek om te kijken of deze werkwijze nog concreet verbeterd kan worden.

**De voorzitter:**

In dit blokje heeft u nog een ... O, oké. Dan gaan we eerst naar mevrouw Dekker-Abdulaziz. Gaat uw gang.

**Mevrouw Dekker-Abdulaziz (D66):**

In hetzelfde blokje had ik gevraagd of appen achter het stuur ook als een bestuurlijke maatregel kan worden gebruikt door het CBR. Dat mag nu niet. Ik verwachtte dat antwoord nu of bij appen achter het stuur.

**Minister Yeşilgöz-Zegerius:**

Ik vermoed dat die bij Minister Harbers langskomt. Als dat overblijft en wij er nog iets mee moeten, dan krijg ik dat ongetwijfeld te horen, maar volgens mijn annotatie komt die bij Minister Harbers langs.

**De voorzitter:**

Nog een vervolgvraag van mevrouw Dekker-Abdulaziz.

**Mevrouw Dekker-Abdulaziz (D66):**

Over het CBR, het stukje algemeen over de mededelingen: goed dat er nu gekeken wordt, want de samenwerking gaat nog niet helemaal lekker. Wanneer kunnen we iets te horen krijgen over de mededelingen?

**Minister Yeşilgöz-Zegerius:**

Zij zijn altijd aan het kijken hoe het beter kan, maar we hebben dit debat meen ik twee per jaar, dus wellicht kunnen we zorgen dat we in een volgend debat een update geven of dat tot concrete verbeterpunten heeft geleid en, zo ja, welke.

**De voorzitter:**

Ik zie instemmend geknik. Dan gaan we naar de heer De Hoop. Die heeft ook nog een vraag over dit onderwerp. Gaat uw gang.

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

Ik had een vraag gesteld over ingetrokken rijbewijzen. Ik ga er eigenlijk van uit dat die bij de Minister van JenV zat, maar u komt daarop? Oké, dank. Excuus.

De **voorzitter**:

Dan nog even naar de heer Koerhuis. Gaat uw gang.

De heer **Koerhuis** (VVD):

De vraag is of het een interruptie is. Ik had ook een vraag over examen-fraude. Ligt dat bij de Minister van ...? Oké.

De **voorzitter**:

Oké, die komen dus nog terug.

Minister **Yeşilgöz-Zegerius**:

Dat was de reden dat ik als eerste ging en daarna weer wegga, want Minister Harbers heeft het allemaal voor u. Maar ik heb er nog één, als het mag. De heer De Hoop en mevrouw Van der Graaf hadden namelijk vragen over rijden onder invloed. Het ging over de politie-inzet op rijden onder invloed en hoe dat georganiseerd is. Ik meen dat de heer De Hoop het had over 4.800 blaastesten. Dat is slechts een aantal blaastesten dat in het kader van onderzoek naar rijden onder invloed is afgenomen. De politie is zich uiteraard behoorlijk bewust van de gevaren voor de verkeersveiligheid die het rijden onder invloed met zich meebrengt, en controleert dan ook met grote regelmaat op rijden onder invloed. Dat doet de politie door het houden van kleinschalige en kortstondige controleacties. Ze maken vanuit hun expertise zelf de afweging op welke wijze ze die controleacties uitvoeren en welke middelen ze daarbij inzetten. We weten ook dat de politie tijdens de reguliere surveillance – dat is ook echt een van de opdrachten; laat ik het zo zeggen – extra alert is op afwijkend verkeersgevaarlijk of excessief rijgedrag. Dat is dus een standaardonderdeel daarvan. De uitvoering van grootschalige verkeerscontroles, bijvoorbeeld op rijden onder invloed, is in elke politie-eenheid de afweging, dus onderwerp van gesprek. Dat heeft ook te maken met de keuze op gevraagde politie-inzet versus beschikbare capaciteit. Als je het grootschalig doet, dan zie je, in deze tijd van digitaal leven met elkaar, online heel snel dat er ergens een controle is en dan merk je ook dat het minder effect heeft. Kortstondige en snelle controles zijn dus in die zin effectiever. Maar per politie-eenheid wordt goed afgewogen wat het meest effectief is om de capaciteit op in te zetten. Die keuzes worden altijd lokaal of regionaal gemaakt.

Dat was 'm.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan kijk ik naar de commissie om te zien of er behoefte is aan een tweede termijn voor de Minister. Verwacht u dat u in de tweede termijn nog vragen van dien aard zal stellen dat die per se door de Minister van Justitie beantwoord moeten worden of heeft u er vertrouwen in dat de Minister van JenW die vragen zou kunnen beantwoorden? Ik kijk als eerste naar de heer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Als het nu niet kan, dan moet het misschien een andere keer, maar het is wel belangrijk voor mij om even in te schatten of ik hier een motie over ga indienen of niet. Dat gaat erover of je standaard moet overgaan tot inbeslagname van een telefoon en moet kijken of die is gebruikt als er een ernstig ongeluk heeft plaatsgevonden en er een slachtoffer is gevallen, dus bij echt ernstige ongelukken. Wat zou erop tegen zijn om dat als standaardprocedure te doen in plaats van die overweging op dat moment

lokaal bij de handhaver te laten? Want volgens mij wordt het bij alcohol wel standaard gedaan, toch? Er wordt standaard gecheckt of er alcohol in het spel is. Waarom zou je daar niet een standaardprocedure van maken, ook om de signaalfunctie uit te zenden: «als jij je telefoon gebruikt achter het stuur en je veroorzaakt een ongeluk, dan weten we zeker dat we daarnaar gaan kijken»? Dan is de pakkans 100%, want dat wordt sowieso gecheckt. Wat zou daarop tegen zijn?

**Minister Yeşilgöz-Zegerius:**

In geval van «altijd» zou dat als buitenproportioneel beschouwd worden. Aan de ene kant, als het gaat over inbreuk over privacy: daar hebben we behoorlijk strakke regels voor in dit land. Het zou ook heel erg arbeidsintensief zijn. Bij alcohol is het in die zin duidelijker en, even simpel gezegd, makkelijker. Ik denk dat hierbij ook echt buitenproportioneel zou zijn, waardoor we er ook niet mee verder kunnen. Dan loop je tegen de grenzen aan van bijvoorbeeld de inbreuk op privacy. Dan vraag je heel veel tijd van de politie. Het is goed als politie en OM gewoon ter plekke aan de hand van de situatie de inschatting kunnen maken. Wat ik ook kan doen, is het volgende. Ik heb natuurlijk regelmatig gesprekken met politie, justitie en OM over van alles. Ik kan dit punt meenemen en vragen: lopen jullie tegen knelpunten in de praktijk aan? Dan meld ik richting het volgende debat aan de heer Alkaya wat politie en justitie hebben opgehaald en waar ik knelpunten zie, als die er zijn. Dan kan de heer Alkaya kijken of we daar samen uitkomen of dat hij dan nog met een motie onderstreept hoe we dat oplossen. Ik zie ze voorsnog niet, maar ik beloof dat ik het de komende tijd zeker in de gesprekken zal betrekken.

**De voorzitter:**

Dat lijkt me een goede toezegging. Ik zie de heer Alkaya ook knikken. De heer De Hoop had ook nog een vraag. Gaat uw gang.

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

We hebben het kort gehad over die ernstige verkeersovertredingen. Ik heb het zelf gehad over het strafpuntensysteem in Duitsland. Daar zit tot op zekere hoogte natuurlijk ook een juridische component aan. Ik vind het dus prima als Minister Harbers daarop ingaat, maar ik vind het toch ook wel prettig om van de Minister van Justitie te horen hoe zij kijkt naar een wat meer preventieve aanpak, ook omdat we nog niet precies weten hoe het met de juridische gronden zit om mensen nog strenger aan te pakken bij ernstige verkeersovertredingen. Ik vind het dus toch wel fijn om daar ook een appreciatie van de Minister van JenV van te krijgen.

**De voorzitter:**

Daar gaan we naar luisteren.

**Minister Yeşilgöz-Zegerius:**

Preventie in algemene zin vind ik ongelofelijk belangrijk, maar deze vraag is echt voor Minister Harbers. De juridische onderbouwing, wel of niet, zal daarin volledig dienend zijn aan wat de Minister van IenW daarover te zeggen heeft.

**De voorzitter:**

Ik concludeer op basis van de beantwoording van deze vraag – laat ik ook maar even melden dat ik deze niet meetel voor de interrupties – dat u in Kamertermen «een vrije middag» heeft. Nee hoor. Dank voor uw komst. We gaan over naar de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Hij noemt uiteraard eerst de blokjes. We spreken met elkaar af dat ik naar het aantal interrupties kijk. Ik had drie stuks afgesproken. Laten we afspreken dat we daar vier van maken. Dat is misschien wat makkelijker, gezien de omvang en het aantal gestelde vragen. Uiteraard doen we de interrupties

weer aan het eind van een blokje. We gaan eerst inventariseren welke blokjes de Minister heeft. Gaat uw gang.

**Minister Harbers:**

Voorzitter, dank u wel. Ik ga de vragen in zes delen beantwoorden. Ik begin met een aantal algemene vragen, inclusief het vraagstuk van de halvering van het aantal verkeersslachtoffers. Dan veilige infrastructuur. Die eerste twee blokken lopen ook een beetje in elkaar over. Dan veilig gedrag.

Vervolgens alles op het gebied van het CBR en de rijtscholen. Daarna veilige voertuigen, inclusief geluid. Tot slot een blok met overige vragen, waarin onder andere de vrachtwagenheffing is opgenomen.

Voorzitter. De algemene inleiding. Hoe ernstig het is om verkeersslachtoffers te betreuren, heb ik vorige week in de begroting ook al gezegd. Ik sluit me korthedshalve ook aan bij de algemene inleiding die Minister Yeşilgöz namens ons beiden heeft gegeven.

We hebben met elkaar een doelstelling afgesproken. We willen het aantal verkeersslachtoffers in 2030 halveren. Ik heb u recent een onderzoeksrapport gestuurd dat heeft gekeken of dat mogelijk is. Diverse leden, waaronder de heer Koerhuis, vroegen daar aandacht voor. Uit dat rapport blijkt namelijk dat een halvering van het aantal verkeersslachtoffers volgens dat onderzoek niet realistisch is. Tegelijkertijd wil ik mij onverminderd inzetten voor het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Dat heb ik in de brief aan de Kamer ook al geschreven. Wij gaan de komende tijd met alle partners op dit gebied in een vervolgotraject kijken welke aanvullende maatregelen het aantal verkeersslachtoffers flink kunnen verminderen. Er zijn namelijk nog wel mogelijkheden om tot aanvullende maatregelen te komen. Met dit rapport in de hand gaan we daarmee aan de slag.

De meeste winst is volgens SWOV te behalen op fietsveiligheid. Daarom ben ik ook blij dat we in de afgelopen weken met de medeoverheden de keuze hebben kunnen maken om de 50 miljoen die in die pot van 500 miljoen investeringsimpuls zit en die bedoeld is voor vernieuwende maatregelen voor gedrag en technologische innovaties, te focussen op fietsveiligheid. De heer Alkaya vroeg daar ook aandacht voor. Ik ga in een van de volgende blokken nog nader in op de vragen die gesteld zijn over de fiets, maar ik denk dat dit de urgentie benadrukt van het belang van fietsveiligheid om het aantal slachtoffers toch substantieel terug te kunnen dringen.

Tegelijkertijd vroeg onder anderen mevrouw Van der Graaf aandacht voor de rol die de vergrijzing in onze samenleving speelt in de stagnatie van het aantal verkeersslachtoffers. Het korte antwoord daarop is: dat speelt inderdaad een grote rol. Om een indruk te geven: recent hadden we in de Europese Unie een vergelijking tussen de lidstaten, waarbij Nederland rood scoorde bij de daling van het aantal verkeersslachtoffers in de afgelopen tien jaar. Dan gaat het om de absolute daling in de afgelopen tien jaar. Dat heeft tegelijkertijd wellicht ook te maken met de remmende voorsprong. Kijk je namelijk naar de lijst van 27 lidstaten qua aantal slachtoffers per hoofd van de bevolking, dan staan we ongeveer bovenaan, gelet op de daling van het aantal verkeersslachtoffers die we in de afgelopen decennia hebben gehad. Dat betekent dus ook dat we ons echt moeten richten op die groepen en die verkeersgebruikers waarbij de grootste winst te halen is. Ik noemde net al de fiets, maar ik deel ook de zorgen over de verkeersveiligheid van ouderen. Door de vergrijzing is dat namelijk een groeiende groep, die ook tot op hoge leeftijd actiever blijft. Maar daardoor worden ze helaas ook vaker verkeersslachtoffer. Als we daar niets aan doen, dan voorziet SWOV een ruime verdubbeling van het aantal ernstige verkeersgewonden onder 65-plussers in de periode tot 2040. Daarom hebben we nu al diverse maatregelen om ouderen bewust te maken van verkeersveilige mobiliteit. We hebben bijvoorbeeld in meer dan 200 gemeenten het programma Doortrappen. We proberen dat ook bij

alle gemeenten onder de aandacht te brengen, zodat ze allemaal meedoen. Maar we doen ook aanpassingen aan de infrastructuur, zoals met de investeringsimpuls verkeersveiligheid, die bijdragen aan de verkeersveiligheid van senioren. Daarnaast verkennen we specifiek voor de fiets nog nieuwe maatregelen. We werken aan een nieuw meerjarenplan fietsveiligheid. Dat willen we volgend jaar zomer uitgewerkt hebben. Ouderen vormen een van de vier pijlers van dat meerjarenplan. Dan de openbare ruimte en hoe we daarin meer rekening kunnen houden met onze ouderen. We stimuleren dat volop. We vragen de wegbeheerders meer aandacht te hebben voor de verkeersveiligheid van ouderen in de openbare ruimte. In het handboek over verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom van CROW hebben we ook nadrukkelijk informatie over seniorvriendelijke wegontwerpen opgenomen. Ook kunnen andere overheden, ook weer met die investeringsimpuls verkeersveiligheid – die zal ik deze avond nog wel een paar keer noemen – de infrastructuur voor ouderen veiliger maken, bijvoorbeeld door de aanleg van veilige oversteekplaatsen, het verwijderen van paaltjes, de realisatie van vrijliggende fietspaden of de verbreding van fietspaden. De heer Koerhuis vroeg hoe de maatschappelijke kosten voor verkeersongelukken meegenomen zijn in de IMA. Hij vroeg naar een vergelijking met milieuschade. In de IMA van vorig jaar is milieuschade niet meegenomen, maar de kosten van verkeersongevallen wel. We zagen in die recente studie natuurlijk dat de hoge maatschappelijke kosten voor verkeersongevallen vooral ook komen doordat mensen veel meer waarde zijn gaan hechten aan het voorkomen van verkeersongevallen. Dat maakt ook dat het in de IMA gewoon een belangrijk onderwerp is. De IMA zelf is natuurlijk geen afwegingskader, zoals de heer Koerhuis ook weet, maar brengt vooral de ontwikkelingen en de opgaven in beeld, aan de hand waarvan we onze investeringen in infrastructuur en verkeersveiligheid kunnen doen.

De heer Madlener vroeg naar het programma file-aanpak. Hij verzocht om dat te heroverwegen. Ik heb het antwoord daarop al een paar keer eerder aan de Kamer gegeven. Dat programma file-aanpak was bij de opzet al een tijdelijk programma. Dat was bedoeld om een impuls te geven aan de bereikbaarheid en filevorming af te vlakken. Ondanks het aflopen van dat programma blijf ik uiteraard inzetten op doorstroming en verbetering van de mobiliteit. We hebben recent de besteding van de 7,5 miljard infragelden gehad. Daar behoren ook veel van die mobiliteitspakketten toe die de doorstroming moeten verbeteren. We doen dat ook op tal van andere manieren, waaronder verkeersmanagementmaatregelen, de inzet van weginspecteurs en bergers, investeringen in de kwaliteit van het wegenwet en de verkeerssignalering, publiekscampagnes zoals van Anaar-Beter, afspraken met werkgevers over thuiswerken en het spreiden van mobiliteit. Het is natuurlijk die veelheid van maatregelen die bijdraagt aan een goede doorstroming en daarmee overigens ook aan een verbeterde verkeersveiligheid.

Voorzitter. Dan ga ik naar de infrastructuur. Misschien moet ik eerst maar even ingaan op de actualiteit van deze dagen. De heer Van der Molen vroeg naar de Nelson Mandelabrug in Zoetermeer. Er is daarbij echt een bijzondere aanleiding, want er zijn scheuren geconstateerd. In het onderzoek daarnaar dat vervolgens heeft plaatsgevonden, is geconstateerd dat er bij het ontwerp van de brug 30 jaar geleden rekenfouten zijn gemaakt. Dat noopte er ook toe dat de brug inmiddels door de gemeente is afgesloten. De komende weken zal hij in ieder geval gedeeltelijk ontmanteld moeten worden, ook om het gewicht te verlagen.

De heer Van der Molen suggereerde een nationale aanjager om dit onderwerp op de agenda te zetten, maar hij gaf in een interruptie ook al een groot gedeelte van het antwoord. Het belangrijkste is namelijk inderdaad dat er geld moet zijn om onderhoud in te halen. In dat opzicht helpt de 1,25 miljard die structureel is uitgetrokken voor beheer en

onderhoud enorm om daarmee aan de slag te gaan. De verschillende wegbeheerders, oftewel Rijkswaterstaat, provincies, gemeenten en waterschappen, werken voortdurend samen en stemmen werkzaamheden op elkaar af om onnodige verkeershinder te voorkomen. Ze leren ook van elkaars werkzaamheden en kennis. Als u mij om een nationale aanjager vraagt: we hebben nu juist Rijkswaterstaat gevraagd – die is daar volop mee bezig – om de staat van de infrastructuur en de kunstwerken die in beheer zijn bij Rijkswaterstaat veel grondiger te analyseren en permanent in beeld te brengen. Dat loopt nu volop. Zoals ik eerder onder andere in het begrotingsdebat aangaf, komen we daar de komende maanden verder over te spreken. Ik kijk in de eerste plaats naar het rijkswegennet, want voor mij staat natuurlijk wel voorop dat elke wegbeheerder zelf verantwoordelijk is en blijft voor zijn eigen netwerk. Als ik in Nederland rondkijk, zie ik dat iedere provincie en gemeente daartoe ook geëquipeerd is. Het zijn allemaal grote wegbeheerders die vele kilometers in beheer hebben. Dan zoom ik even in op de verschillende subsidiefondsen die we hebben voor verkeersveiligheid die door de heer Koerhuis werden genoemd. Van de 500 miljoen investeringsimpuls is in 2020 de eerste tranche uitgegeven. Eind dat jaar hadden 189 gemeenten, 12 provincies en 2 waterschappen een rijksbijdrage ontvangen voor de uitvoering van verkeersveiligheidsmaatregelen voor in totaal 165 miljoen euro. Op dit moment zijn er meer dan 260 aanvragen ingediend voor de tweede tranche, die voor het eind van dit jaar allemaal zijn beoordeeld en verstuurd. Daarvoor was 100 miljoen rijksbijdrage beschikbaar. De openstelling van de derde tranche is voorzien in 2024. Tot slot is er, zoals eerder gezegd, 50 miljoen voor vernieuwende maatregelen en innovaties op het gebied van verkeersveiligheid.

We hadden ook een fonds van 25 miljoen, waarmee in de vorige periode al een start is gemaakt, om N-wegen veiliger te maken. De belangrijkste vraag van de heer Koerhuis was de start met de N36. Ik kan hem geruststellen. Met de bermmaatregelen op de N36 zijn we gestart. Een deel daarvan is inmiddels ook al gerealiseerd. Wat al gerealiseerd is, is dat het dwarsprofiel is verbreed door de aanleg van bredere zogenaamde redresseerstroken die uitwijkruimte bieden. De obstakelvrije ruimte is vergroot door bomen en struiken weg te halen. Waar de mogelijkheid er niet was om die obstakels te verwijderen is een geleiderail geplaatst. Aanvullende geplande werkzaamheden op de N36 worden betrokken bij de uitwerking van 200 miljoen uit het coalitieakkoord, om te voorkomen dat investeringen niet toekomstvast zijn. Dan de andere wegen. De uitvoering van de maatregelen op de N7, N14 en N33 is gepland in 2023. De voorbereidingen van de geplande maatregelen op de N31, N35 en N48 zijn inmiddels afgerond. We kunnen naar de fase van uitvoering, die voorzien is in 2024 en 2025.

Dan hebben we nog de nieuwe 200 miljoen. Daar zitten een aantal wegen in de eerste tranche. Dat betreft de N9 en de N99. De uitwerkingen van de verschillende maatregelen, zoals een fietstunnel onder de N9, worden op dit moment meegenomen in de contractvoorbereidingsfase. De uitvoering staat gepland in 2023. Voor de maatregelen op de N18 en N33 lopen er gesprekken met de collega-wegbeheerders over eventuele meekoppelingen. Voor de realisatie van rotondes en andere veiligheidsmaatregelen op de N33 wordt momenteel het ontwerp gemaakt. Voor de N57 en N59 wordt, afhankelijk van de uitkomsten van de proef met een moeilijk overrijdbare middenrijbaanscheiding, bepaald op welke manier die middenrijbaanscheiding kan worden bevestigd over het 80km/u-gedeelte. Dan is de verdere uitrol van die maatregel gepland in 2023 en 2024. De tweede tranche bestaat, zoals de heer Koerhuis weet, uit de groot-schalige aanpak van de N36 en de N50 tussen Kampen en Ramspol. Die vraagt om afstemming met de regio en een nadere uitwerking door Rijkswaterstaat. Zoals ik eerder ook al heb aangegeven aan de Kamer, is de oplevering van de ontwerp en risicoanalyse, het plan van aanpak zeg

maar, voorzien voor de zomer van 2023. Zoals eerder toegezegd, zal ik uw Kamer op dat moment daarover informeren. De heer Koerhuis vroeg of de N36 ingericht wordt volgens het Handboek Wegontwerp van het CROW. Dat gaan we zo goed mogelijk doen volgens de richtlijnen van dat handboek. We moeten over een weglengte van toevallig ook 36 kilometer onderzoeken hoe de rijrichtingscheiding inclusief de daarvoor benodigde wegverbreding het beste ingepast kan worden. Dat betekent ook op een aantal plekken maatwerk, waarbij rekening moet worden gehouden met viaducten, kruispunten, andere aansluitingen en de effectiviteit van de maatregelen. We zijn volop in overleg met de regio over de nadere uitwerking daarvan. Zoals gezegd komt het projectvoorstel voor de zomer van 2023.

Mevrouw Van der Graaf vroeg waarom de N48 dan ontbreekt. Op korte termijn worden op die weg bermmaatregelen getroffen op basis van de 25 miljoen die in de vorige kabinetsperiode beschikbaar is gesteld. De voorbereiding voor die maatregelen is inmiddels afgerond. De uitvoering is voorzien in de periode 2024–2025. Op basis van onderzoeken naar de toepasbaarheid van rijbaanscheidingen, de risicoprofielen van wegen en kosten-bateninschattingen heeft binnen de beschikbare 200 miljoen euro een prioritering plaatsgevonden. Dat is ook gebeurd op basis van de wegen met de hoogste ongevalrisico's. Het plaatsen van een rijbaanscheiding op de N48 kost circa 75 miljoen euro en past op basis van die prioritering helaas niet binnen het budget van de 200 miljoen euro. De heer Madlener verzocht om op N-wegen standaard twee keer twee rijstroken aan te leggen. Om te beginnen is het van belang om een onderscheid te maken tussen de wegen die het Rijk zelf beheert, de rijks-N-wegen, en de N-wegen die in het beheer zijn van de provincies. Zoals gezegd heeft het kabinet 200 miljoen beschikbaar voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op rijks-N-wegen. Voor de bereikbaarheid van regio's spelen N-wegen ook een rol. Daarom wordt ook geïnvesteerd in het opwaarderen van N-wegen daar waar nodig, zoals bij de Rijnland-Route. Voor het opwaarderen van alle N-wegen naar twee keer twee banen zie ik geen aanleiding, maar bovendien ook geen financiële ruimte. Het is ook primair aan provincies om te investeren in de N-wegen die zij in beheer hebben.

**De voorzitter:**

Ik kijk even naar de Minister.

**Minister Harbers:**

Ik ga nu naar de 30 kilometerzones. Ik ben dus wel ...

**De voorzitter:**

Maar we zijn dus nog steeds bij het blokje over veilige infra?

**Minister Harbers:**

Ja, maar dat loopt ook nog wel even.

**De voorzitter:**

Oké. Dan stel ik voor dat we nu wel interrupties doen. Ik zag namelijk al redelijk snel een interruptie van mevrouw Van der Graaf. Laten we daar even mee beginnen. We hebben uiteindelijk vier interrupties afgesproken. U heeft er dus nog drie.

**Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):**

Dan ga ik toch even een vraag stellen. U noemde de N48. Die stond als voorbeeld in de motie. Daar kom ik in de tweede termijn even op terug. De Minister heeft echt wel stevig het vraagstuk neergelegd van vergrijzing en ouderen in het verkeer. Hij heeft ook gezegd: de grootste winst valt te behalen bij fietsveiligheid. Ik zou hem willen uitnodigen daar toch nog

eens nader op in te gaan. In mijn eigen bijdrage heb ik ook aangegeven wat de introductie van een helm zou kunnen betekenen. Ik vraag de Minister ook of dat een van de veiligheidsmaatregelen is die hij overweegt voor het beschermen van onze ouderen, maar ook van de hele jonge kinderen in het verkeer. Dat is een maatregel die goedkoop en snel kan. Volgens mij kan dat ook een uitkomst bieden voor deze doelgroep, die ook vaak op een elektrische fiets zit, bij het voorkomen van hoofdletsel.

**Minister Harbers:**

Dat klopt. Een fietshelm kan verkeersdoden en ernstige gewonden voorkomen. Tegelijkertijd zie ik dat er in de samenleving nog geen draagvlak is voor een algemene helmplicht. Daarom zetten we in op het sterker promoten van het vrijwillig gebruik van de fietshelm. We zijn bezig om daarvoor met betrokken partners een strategie te ontwikkelen. Die verwacht ik rond de zomer van volgend jaar klaar te hebben en te delen met de Kamer. Dat doen we samen met de sector, ook met bestaande initiatieven zoals het programma Doortrappen, dat ik zojuist al noemde, Veilig Verkeer Nederland en verzekeraars. De suggestie die mevrouw Van der Graaf deed om ook te kijken naar het aanschafmoment van de fiets en de specifieke rol richting kinderen nemen we mee in de uitwerking van de strategie. Dat kan ik mevrouw Van der Graaf dus toezeggen. Hoe dat precies landt, gaan we nu met alle betrokken partners verder uitwerken.

**De voorzitter:**

Mevrouw Van der Graaf, heeft u behoefte aan een vervolgvraag, of spaart u uw interrupties op? Dat laatste, begrijp ik. Heel goed. Dan gaan we naar meneer Koerhuis.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Ja, want de N48 wordt hier terecht aangestipt. Die lijkt mij ook een beetje te missen in die aanpak waarvoor 200 miljoen beschikbaar is. Ik snap overigens dat het geld een keer op is. Deze weg staat op plek dertien van de meest onveilige wegen, maar hij lijkt een beetje te missen. Waar zit de onveiligheid van die weg 'm precies in? Want ik ken die N-wegen goed; ze zijn allemaal bij mij in de buurt. De N36 heeft een beetje een harmonica-werking, wat volgens mij echt gevaarlijk is, maar de N48 is daar recent aangepakt.

**De voorzitter:**

Over welke N-weg gaat uw vraag?

**De heer Koerhuis (VVD):**

Over de N48.

**De voorzitter:**

Heel goed.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Die zit dus niet in die 200 miljoen, maar staat wel op plek dertien van de meest onveilige wegen. Wat gaat er precies mis op die weg? Dat is mijn vraag aan de Minister. Als we dat weten, kunnen we als Kamer misschien beter beoordelen wat er moet gebeuren. Wat gaat daar precies mis? Als de Minister dat niet weet, kan hij dan een brief sturen over de N48? Ik zie hier links en rechts van me dat daar wel behoefte aan is.

**Minister Harbers:**

Dat laatste wil ik wel doen, maar laat ik kort het volgende aangeven. We zien natuurlijk de noodzaak van investeringen in de rijks-N-wegen. Dat is meestal een combinatie van rijbaanscheiding en het aanleggen van vergevingsgezinde bermen, zodat je, als het dan misgaat, niet gelijk tegen

een boom knalt of erger. De N48 staat inderdaad op de lijst van verkeers-  
onveilige wegen, maar lager dan de wegen waar we prioriteit aan geven,  
de N36 en de N50. Dat heb ik eerder ook zo besproken in de Kamer. Bij de  
besteding van de 200 miljoen euro verdienen die wegen absolute  
prioriteit. Alleen al de N36 neemt meer dan de helft van die 200 miljoen in  
beslag. Om ook dingen in de berm te doen zijn er nog andere gelden te  
besteden, namelijk die 25 miljoen. Aanvullend doen we daar dan nog een  
paar dingen van die 200 miljoen. Het belangrijkste is financieel gedreven.  
Ik heb de 200 miljoen die beschikbaar is gesteld via het coalitieakkoord in  
ieder geval zo effectief mogelijk willen inzetten op die wegen die op dit  
moment het grootste gevaar opleveren.

**De voorzitter:**

Ik zie geen vervolgvraag. De heer Madlener heeft nog een vraag, dus laten  
we gelijk doorgaan naar de heer Madlener.

**De heer Madlener (PVV):**

Die 200 miljoen die het kabinet uittrekt, is natuurlijk veel te weinig, want er  
is hier gewoon veel winst te behalen, zowel in veiligheid als in bereik-  
baarheid. Of het dan een provinciale weg is of niet maakt me niet uit.  
Tegenwoordig leggen we ook fietspaden aan. Dat was ook altijd een  
provinciale aangelegenheid, maar dat doet het Rijk nu ook. Daarbij staat  
alles stil door stikstof. Alles is vertraagd, dus er moet geld genoeg zijn.  
Laten we die wegenbouwers ook een kans geven, dus maak daar haast  
mee. Mijn vraag is de volgende. De N35 met 36 kilometer rijbaan-  
scheiding: dat wordt heel irritant als je achter een langzaam rijdend  
voertuig zit. Komen er dan op zijn minst inhaalplekken, zodat je af en toe  
even in kan halen? Want ik zie de ergernis al toenemen, als je op zo'n  
lange weg zit; dan zie ik van die jonge gasten erlangs knallen als het  
eigenlijk niet kan. Dat is ook heel gevaarlijk.

**Minister Harbers:**

Erlangs gaat niet meer als er een rijbaanscheiding is. Korthedshalve,  
Rijkswaterstaat en de regio werken nu het ontwerp van de weg uit. Daarbij  
wordt natuurlijk met alle aspecten rekening gehouden, maar het moet  
uiteindelijk wel ingepast kunnen worden. In zijn inleiding wees de heer  
Madlener erop dat provincies en gemeenten medeweggebruikers zijn.  
Iedere medeoverheid in Nederland heeft in haar eigen begroting wel  
begrotingsposten voor wegaanleg en wegbeheer. Desalniettemin hebben  
we vanuit de rijksoverheid aanvullende gelden beschikbaar gesteld, met  
name die 500 miljoen euro voor een verkeersveiligheidsimpuls. Daar  
wordt veel gebruik van gemaakt door alle medeoverheden.

**De voorzitter:**

Oké, dank u wel. Vervolgt u uw beantwoording.

**Minister Harbers:**

Ja, dat doe ik met de vragen die de heer De Hoop en mevrouw Dekker  
stelden over 30 kilometer per uur in de bebouwde kom. We zijn daar volop  
mee bezig. Ik wijs er overigens op dat op 70% van de totale weglengte  
binnen de bebouwde kom op dit moment een maximumsnelheid van 30  
kilometer per uur geldt. Daarna komt natuurlijk het vraagstuk van de  
wegen waar het ingewikkelder is om er een 30km/u-zone van te maken.  
Conform het coalitieakkoord ondersteunen we vanuit het Ministerie van  
IenW de gemeenten bij extra stappen, zoals het Afwegingskader 30 km/h.  
Daarmee worden gemeenten geholpen bij de lokale afwegingen binnen  
de bebouwde kom. Daarbij is 30 kilometer per uur het uitgangspunt.  
Ook belangrijk is de uitwerking van de inrichtingskenmerken van een  
nieuw wegtype, de gebiedsontsluitingsweg voor 30 kilometer per uur, en  
de eerdergenoemde investeringsimpuls verkeersveiligheid. Aan dat dat

nieuwe wegtype GOW30, gebiedsontsluitingsweg voor 30 kilometer per uur, werkt CROW op dit moment. Die werkt alle details uit waar je rekening mee moet houden in het ontwerp. Er komt een publicatie over van hen. Dan wordt het daarna ook opgenomen in de CROW-richtlijn. Die publicatie is naar verwachting gereed in het voorjaar van 2023. Met die publicatie in de hand kunnen gemeenten dan de inrichtingskenmerken gaan toepassen in de praktijk. Dan kijken we even hoe dat gaat in de praktijk. In principe kunnen ze er vanaf dat moment mee aan de slag. Als er dan voldoende praktijkervaring is opgedaan en evaluatiestudies zijn uitgevoerd, komen ze ook echt in de richtlijn. CROW zelf beslist op welk moment dat is. Gemeenten hoeven echter, zoals gezegd, niet te wachten met het benutten van die inrichtingskenmerken. Vanaf het moment van het verschijnen van de publicatie, komend voorjaar, kunnen ze daarmee aan de slag. Ik wacht ook even op die CROW-publicatie voor het beantwoorden van de vraag hoe en wanneer de uitvoeringsvoorschriften van de BABW-regeling, waar mevrouw Dekker op wees, worden aangepast. Die vraag kunnen we dan in het voorjaar beantwoorden.

De heer De Hoop vroeg ook nog of het mogelijk is om een maximumsnelheid van 15 kilometer per uur in te stellen. Dat kunnen gemeenten al bij een woonerf. CROW verkent ook nog hoe de behoefte leeft ten aanzien van straten zonder voetpad. Ik zou haast zeggen dat CROW naar aanleiding van het idee van de heer De Hoop bezig is met het onderzoeken van de mogelijkheid voor een afwegingskader. De resultaten van die verkenning worden verwacht in het tweede kwartaal van het komende jaar.

Dan de provinciale wegen. De heer De Hoop vroeg of bekend is waar de prioriteiten van provincies liggen voor de aanpak van de gevaarlijkste wegen. We zijn in gesprek met de medeoverheden, waaronder de provincies, over de implementatie van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Een van de afspraken daarin is dat de medeoverheden ook risicoanalyses en uitvoeringsagenda's opstellen om de grootste risico's op het eigen wegennet aan te pakken. Alle provincies beschikken inmiddels over deze plannen en die zijn tevens weer de onderlegger voor aanvragen uit de 500 miljoen, maar ook eerder uit de 25 miljoen voor bermmaatregelen, naast dat de medeoverheden daar zelf maatregelen op nemen.

Dan de vraag van de heer De Hoop of we ook kijken naar veiligheidservaringen van omwonenden. Dat is er eentje die we meenemen in de verdere uitwerking waar ik aan het begin over sprak van aanvullende maatregelen om toch die halvering van het aantal verkeersslachtoffers te realiseren. De heer De Hoop vroeg ook – ik denk dat ik die al gehad heb – naar de gevaarlijke fietsoversteekpunten. Hij zei dat we niet moeten wachten op een ongeval, maar dat we dat meer proactief moeten oppakken. Dat is ook weer onderdeel van aanvullende maatregelpakketten, waarvan SWOV in kaart heeft gebracht waar nou de meeste winst zit. Maar dat nemen we daarbij mee.

De heer Van der Molen vroeg of Rijkswaterstaat een rol kan spelen in het aanpakken van fietspaden in het eigen beheer, op het eigen areaal. Dat zijn fietspaden die vaak deels in beheer zijn van Rijkswaterstaat en deels in beheer zijn van andere overheden. Bij het reguliere besluitvormingsproces in het kader van het MIRT, maar ook bij vervangings- en renovatieprojecten, kijken het ie en Rijkswaterstaat altijd naar meekoppelkansen, zoals de fietsministererbindingen. Dat betekent uiteindelijk dat we de wensen die er liggen met omgevingspartners bespreken en dat we, als we toch aan de slag gaan, ook kijken naar mogelijkheden voor het verbeteren van de fietsinfra. Ik zeg overigens wel: achter de zin die de heer Van der Molen citeerde, stond een komma. Daarachter stond: voor zover passend binnen de financiële mogelijkheden. Dus of een meekoppelkans uiteindelijk gerealiseerd kan worden ... Het gaat niet alleen om geld; het is soms ook afhankelijk van de technische maakbaarheid van een oplossing, en

hangt er vervolgens van af of we er gezamenlijk uitkomen om dat te betalen. Maar in heel veel gevallen gaat dat goed. Ik heb nog een aantal voorbeelden. We zijn dat bijvoorbeeld aan het doen bij het project Brienoord, waarbij de verbreding van het fietspad onderdeel is van de scope van het project. Ook bij de A27, bij de vervanging van de brug over de Lek bij Vianen, wordt een fietspad gerealiseerd. En bij het project N65 wordt de oversteekbaarheid voor fietsers verbeterd door het creëren van ongelijkvloerse kruisingen.

De heer Van der Molen en de heer De Hoop besteedden aandacht aan betere verlichting bij fietspaden. Het Kennisnetwerk SPV stelt kennis beschikbaar over wat een voldoende veilig fietspad is, met onder andere wat dan de plekken zijn waar openbare verlichting nodig is. Ook dit is een mogelijke ingreep waarbij gemeenten en andere overheden een beroep kunnen doen op de investeringsimpuls verkeersveiligheid om te voorzien in medefinanciering daarvan. De Fietsersbond zelf legt voor zijn fietsrouteplanner op dit moment al vast of een fietspad verlicht is, zodat fietsgebruikers daar hun route op kunnen uitkiezen.

De heer De Hoop vroeg naar het beter verlichten van N-wegen. Dat is een maatregel die volgens SWOV een beperkt effect had. Het was een van de minst effectieve maatregelen van de doorgerekende maatregelen, dus ik vermoed dat dat niet het eerste is waar we naar gaan kijken in de aanvullende maatregelpakketten. Maar goed, het staat op de lijst.

Dan de routeplannerapps, waar mevrouw Van der Graaf naar vroeg. Dat is een hele waardevolle toevoeging aan ons hele arsenaal, want door samenwerking met navigatiediensten kunnen we het verkeer veilig omleiden. We kunnen dat niet alleen doen bij actuele verkeerssituaties die daarom vragen, maar kunnen ook tijdig waarschuwen voor verkeersonveilige situaties. We hebben het project Safety Priority Services. Daarmee kunnen we sinds dit jaar al 20% van de weggebruikers waarschuwen voor een filestaart, naderende nood- en hulpdiensten, spookrijders of de juiste maximumsnelheden. Daarmee zijn we op dit moment Europees koploper. Aanvullend daarop voert het ministerie op dit moment gesprekken met de navigatiediensten over wat we «slim routeren» noemen, waarbij we bijvoorbeeld informatie over wegwerkzaamheden, milieuzones en schoolzones meenemen in het routeadvies. We hebben het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata. Daarmee en met de navigatiepartijen wordt gekeken hoe deze waarschuwingen de verkeersveiligheid en doorstroming kunnen verbeteren.

Dan specifiek over het attenderen van bestuurders op schoolzones. We hebben eerder in dit jaar ook al de motie gehad van de heer Koerhuis, waarmee we aan de slag zijn gegaan. We zijn afgelopen week gestart met een nieuwe proef in vijf gemeenten: Amsterdam, Rotterdam, Den Bosch, Helmond en de gemeente Meierijstad. Daarbij tonen we informatie over meer dan 500 scholen en schoolzones vanuit het Nationaal Dataportaal Wegverkeer in de navigatiesystemen. Die informatie wordt komend voorjaar ook beschikbaar gesteld aan IT-partijen voor de logistieke sector, zodat zij ze kunnen verwerken in de logistieke navigatieplanning en boordcomputersystemen. Kortom, logistieke planners kunnen op die manier de ritten om schoolzones heen plannen en vrachtwagenchauffeurs beter op het verkeer laten anticiperen en veiliger laten rijden. Kortom, dit is een proef waar ik hoge verwachtingen van heb. We gaan er een tijdje mee aan de slag. Hij wordt in het derde kwartaal van komend jaar afgerond en geëvalueerd. De evaluatie van de toepassing door de logistieke sector wordt in het vierde kwartaal van komend jaar verwacht. Ik hoop oprecht dat dit ons enorm gaat helpen en dat we eind volgend jaar met die evaluatieresultaten in de hand tot een verdere uitrol kunnen komen. Dat over de veilige infrastructuur. Maar dit laatste vind ik echt mooi nieuws voor hoe we daarmee met navigatiediensten kunnen samenwerken.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik kijk om me heen. Ik zag geen handjes meer; de vragen waren al gesteld. Ik stel daarom voor dat u nu doorgaat naar het blokje veilig gedrag.

**Minister Harbers:**

Dan begin ik met het invorderen van rijbewijzen. Er is in Nederland al een beginnersregeling met strafpunten. De heer De Hoop en de Kamer weten dat ongetwijfeld. Dat betekent dat er na twee forse overtredingen, en daarmee strafpunten, een verplicht rijvaardigheidsonderzoek volgt. Als men daar doorheen komt, volgt er nog een gedragscursus, de Educatieve Maatregel Gedrag. We kijken ook naar het Duitse puntensysteem. Dat kent strafpunten en terugverdiendpunten voor alle bestuurders. We bekijken op dit moment met alle betrokken uitvoeringsorganisaties hoe onze beginnersregeling effectiever gemaakt kan worden. We kijken daarbij ook met een schuin oog naar het voorbeeld uit Duitsland, zoals genoemd. We verwachten u daar na de zomer komend jaar over te kunnen informeren. Ik heb zelf net al, gelukkig, genoteerd dat mijn collega van Justitie en Veiligheid op voorhand vindt dat de juridische onderbouwing dienend moet zijn bij datgene wat wij straks gaan bedenken. Die toezegging heb ik dus zelf al in dank aanvaard.

Mevrouw Dekker-Abdulaziz vroeg naar het met een CBR-maatregel tegengaan van appen in de auto. Daar bestaat al een bestuursrechtelijke maatregel voor. Het CBR kan de Educatieve Maatregel Gedrag al opleggen als iemand gevaarlijk rijdt als gevolg van appen in de auto. Met de nieuwe MONO-campagne Mij Nie Appen! doen we ook al het nodige aan preventie en bewustwording. Tot slot wordt het ook al strafrechtelijk aangepakt. Collega Yeşilgöz sprak daar zojuist al over.

De heer Madlener vroeg mij de helmplicht voor de snorfiets te heroverwegen. Dat is een beetje aan de late kant, want dat is afgelopen 30 juni al gepubliceerd in het Staatsblad. Inwerkingtreding op 1 januari staat daarmee vast. De helmplicht is ook een opvolging van meerdere moties die door deze Kamer zijn ingediend op dit onderwerp, welke met een meerderheid zijn aangenomen en die mij sinds mijn aantreden juist hebben opgeroepen om uiterste haast te betrachten, om ervoor te zorgen dat die ook echt op 1 januari in zou kunnen gaan. Ik zie dan ook geen reden om nu van die koers af te wijken.

**De heer Madlener (PVV):**

Ik heb mijn best gedaan om de Kamer op andere gedachten te brengen, maar dat is niet gelukt. Ik heb daarvoor allerlei argumenten aangedragen, bijvoorbeeld dat mensen gaan overstappen op snellere brommers, zoals ik die vroeger had. Die worden ook weer opgevoerd. Daarnaast zijn snelle e-bikes in mijn ogen gevaarlijker dan scooters, want je hebt daarbij geen achteruitkijkspiegels, en een fiets is over het algemeen toch wat onstabielere dan een scooter. Al met al zie je dat dat nu ook gaat gebeuren. Wij hebben ervoor gewaarschuwd en nu zien we dat het gaat gebeuren. Het is een massale overstap. Dit gaat leiden tot méér ongevallen. Dat zou alle redenen moeten zijn om dat besluit te heroverwegen. Het feit dat de Kamer zo naïef is geweest om dit goed te keuren, wil niet zeggen dat de Minister niet kan zeggen: dat hadden we misschien beter niet kunnen doen, dus we gaan het per 1 juli weer afschaffen. Dan kunnen de mensen in ieder geval door blijven rijden. Ik heb nog eens rondgevraagd. Een aantal mensen die ik ken met een snorscooter hebben hem inderdaad laten ombouwen tot een brommer, een bromfiets. Die zal vast niet 40 kilometer per uur blijven rijden, is zo mijn verwachting.

**Minister Harbers:**

Er zijn gelukkig ook nog veel weggebruikers die zich gewoon aan de verkeersregels houden. Maar ook eerder al, bij de besluitvorming over de

invoering van de helmplicht, zijn er onderzoeken uitgevoerd waarin het overstapeffect naar andere, mogelijk meer risicovolle vervoersmiddelen is meegenomen. Ook op basis van die onderzoeken mogen we verwachten dat de helmplicht een positief effect zal hebben op de verkeersveiligheid. Maar ik heb zomaar het idee dat de heer Madlener, ik en een Kamermeerderheid het met elkaar oneens blijven.

Voorzitter. Mevrouw Van der Graaf vroeg naar de flits- en pakketbezorgers. Zij had een aantal suggesties, waaronder venstertijden voor bezorgdiensten rond scholen. Al eerder dit jaar hebben we een debat gehad, en volgens mij ook een motie van de heer Koerhuis indertijd, over overlast door flits- en pakketdiensten. Aan de hand daarvan zijn we in gesprek met gemeenten. Op verzoek van gemeenten organiseren we begin 2023 een gesprek met bezorgdiensten en gemeenten over deze verkeersoverlast. De eerder gedane suggesties en de suggesties die mevrouw Van der Graaf deed, zullen we in dit gesprek meenemen. Ik informeer u voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid en wegen over de uitkomsten.

De G4 heeft een eigen afsprakenkader. Dat willen ze voor het eind van dit jaar gereed hebben. We volgen natuurlijk de G4 op de voet om te zien waar dat toe kan leiden. We kijken ook – dat is meer een reactie op de eerdere motie van de heer Koerhuis – hoe de gemeenten Utrecht en Amsterdam op dit moment op lange termijn pakketbezorging in de wijken denken te verminderen. Ook hierover komt ons onvolprezen CROW begin komend jaar met een handleiding, zodat gemeenten al in de planfase het faciliteren van dit soort logistieke stromen mee kunnen nemen. Dat is dus allemaal onderdeel van de gesprekken die we komend jaar voeren.

Mevrouw Van der Graaf vroeg aandacht voor het goed en veilig leren fietsen door kinderen. Vanzelfsprekend is dat buitengewoon belangrijk. Maar, zeg ik erbij, de verantwoordelijkheid hiervoor ligt wat mij betreft ook echt primair bij de ouders en bij het primair onderwijs, waar kinderen natuurlijk heel veel leren over de verkeersveiligheid. Ik ben ook heel blij dat bijna 90% van de leerlingen van het primair onderwijs jaarlijks meedoet aan het verkeersexamen van Veilig Verkeer Nederland.

Voorzitter. Dan ga ik richting de vragen die over het CBR zijn gesteld. In de eerste plaats kom ik op de wachttijden, waar de heer Koerhuis aandacht voor vroeg. Direct na de lockdown is het CBR gestart met een groot-schalige wervingscampagne, die tot op de dag van vandaag doorloopt. Inmiddels zijn er 52 nieuwe examinatoren gestart en zijn er 26 examinatoren die aan het einde van hun opleiding zijn en deze maand aan de slag gaan met het afnemen van examens. De voorzichtige verwachting van het CBR is dat men eind volgend jaar weer rond de KPI van zeven weken uitkomt. Ik moet heel eerlijk zeggen dat het, gelet op de krappe arbeidsmarkt, best wel een prestatie is van het CBR dat het de examens heeft afgenomen met extra inzet van examinatoren, bijvoorbeeld in het weekend, en dat vanaf het einde van de lockdown, rond de jaarwisseling tot en met eind september van dit jaar, ruim 56.000 examens zijn ingehaald met overwerk. Dat mag ook weleens gezegd worden. Dat verdient waardering.

Tegelijkertijd vroeg de heer Koerhuis ook hoe slecht presterende rijtscholen kunnen worden aangepakt. Het CBR is op ons verzoek op dit moment aan het kijken wat er in ieder geval binnen de huidige wet kan. Er zijn nog geen wettelijke instrumenten om tegen kwalitatief slechte rijtscholen op te treden, maar dat is precies ook de reden waarom twee jaar geleden de heer Roemer om advies is gevraagd. Op basis van zijn advies kijkt het CBR nu welke extra eisen het kan stellen aan rijtscholen via de huidige overeenkomsten met rijtscholen. De realiteit blijft dat er sprake is van een vrije markt. Die gaan we reguleren, maar tot die tijd zijn de mogelijkheden beperkt. Juist daarom is het zo belangrijk dat we de adviezen van de heer Roemer over het verbeteren van de kwaliteit van de rijtscholen uitvoeren. Eerder dit jaar heb ik u aangegeven in welke stappen

we dat doen. Ik ben overigens wel heel blij dat een van de belangrijkste stappen daarvoor al genomen is, namelijk de oprichting van een koepelorganisatie, een brancheorganisatie, want dat was – laat ik een korte reflectie geven op de vergelijking met de makelaars – natuurlijk een essentieel verschil met de makelaardijsector. Makelaars zijn allang goed georganiseerd. De koepel van rijsscholen is net opgericht. Intern tuchtrecht kent men daar nog niet. Samen met de koepelorganisatie willen we – dat doen we met de invoering van het advies van de heer Roemer in de hand – komen tot kwalitatieve eisen aan rijsscholen. Op de naleving hiervan kan dan ook toezicht worden gehouden. De wijze waarop dit vormgegeven kan worden, wordt nu uitgewerkt. De suggesties die de heer Koerhuis deed over een vorm van tuchtrecht pakken we op in die gesprekken. Het slagingspercentage is inderdaad laag, te laag. Ik heb de vorige keer gezegd dat dat van rond de 50% naar 60% of hoger moet. Ik zeg daar gelijk bij: als het om het reguliere onderwijs zou gaan, dan zou de wereld ook te klein zijn als het 60% was. Ik hoop dus echt dat we dat op termijn nog veel hoger kunnen krijgen. Het CBR roept rijsscholen onverminderd op om de slagingspercentages te verbeteren. Dat is namelijk niet alleen goed voor de kandidaten, maar ook voor het inkorten van de reserveringstermijnen. Elk procentpunt hoger slagingspercentage scheelt 8.000 examens op jaarbasis en bijna een week reserveringstermijn. Dat is precies – ik herhaal mijn antwoord – waarom we met het CBR aan het kijken zijn welke maatregelen we al kunnen nemen en welke maatregelen in de toekomst om een wetswijziging zouden vragen.

Dan examenfraude. Het CBR neemt daar zelf al heel veel maatregelen tegen. Denk aan handscanners of elektronica op te sporen, sweepers in de theoriezaal om actieve telefoonsignalen te onderscheppen, ID-scanners om identiteitsbewijzen te controleren en een training voor medewerkers om vervalsing van identiteitsdocumenten te herkennen. Toezichthouders zijn alert op het gedrag bij het CBR. Er zijn extra beveiligers. We zijn ook met JenV bezig om te kijken wat we meer kunnen doen aan de strafrechtelijke opvolging als het CBR een fraudezaak ontdekt. Ik noemde net al een aantal maatregelen. We zien ook in de praktijk dat de theorie-examens het meest kwetsbare gedeelte zijn. Daar worden veel maatregelen voor ingezet. Dat is ook een beetje een kat-en-muisspel. Bij elke nieuwe maatregel worden weer nieuwe trucjes bedacht. Anders dan wat ik u zojuist zei, deel ik daar verder dus helemaal niets meer over. Maar je wordt betrap, dus doe het niet.

Dan het ziekteverzuim bij het CBR. We doen er alles aan om dat terug te dringen. Er worden bijvoorbeeld verzuimconsulenten ingezet. Er is drie keer per week contact tussen de leidinggevende en een zieke werknemer. Er wordt ook goed gekeken wat een medewerker nog wel kan in plaats van wat een medewerker niet meer kan. Er vindt een intervisie plaats met de arboarts. Maandelijks krijgen de managers een verzuimdashbord. Kortom, dit is ook een vraagstuk waar het CBR echt serieus en grondig mee bezig is. Uiteindelijk betekent preventie, ook in ziekteverzuim, een grotere beschikbaarheid.

Meneer De Hoop vroeg naar het in persoon betekenen van de besluiten van het CBR tot schorsing en ongeldigverklaring. Dat is een formele term. Dat is vanaf 1 september 2022 begonnen. In totaal zijn er in de eerste twee maanden 1.859 van deze betekeningen in persoon gedaan. 70% van de betrokkenen heeft die betekening ook aangenomen. Samen met het CBR en het OM zitten we erbovenop om te kijken hoe we deze performance nog hoger kunnen krijgen en welke signalen dit oplevert in de praktijk, waar het OM bijvoorbeeld ook nog achteraan zou moeten of kunnen gaan. De heer Madlener vroeg naar aandacht voor voertuigbeheersing tijdens de rijopleiding. Dat is in wezen al deel van de rijopleiding. De meeste rijsschoolhouders zullen hier, denk ik, in de praktijk volop aandacht aan geven. Dit is namelijk ongeveer het wezenskenmerk van de rijopleiding. Voor daar waar dat nog niet zo is, herhaal ik het antwoord dat ik zojuist al

gaf, namelijk dat door de uitvoering van het advies-Roemer – dat hebben we nu keurig met het CBR en de branche opgepakt – de kwaliteit van de rijschoolbranche verder zal verbeteren. Voertuigbeheersing is daar een essentieel onderdeel van.

Mevrouw Dekker-Abdulaziz vroeg naar de kosten voor de medische keuring. Dat heeft mijn grote aandacht na de eerdere signalen van de Nationale ombudsman en de uitzending van het tv-programma Radar. We hebben toen contact opgenomen met de betrokken organisaties, zoals het CBR, de Zorgautoriteit en het Ministerie van VWS. De NZa geeft aan dat zij op dit moment bekijken hoe met aanpassingen van de prestatie- en tariefregulering beter recht kan worden gedaan aan het consumentenbelang. Ik zal de Kamer voor het volgende debat over verkeersveiligheid informeren over de voortgang daarvan.

De heer Van der Molen vroeg aandacht voor mensen met aandoeningen waarvoor zij iedere drie jaar moeten testrijden. Laat ik vooropstellen dat het belangrijk is dat we rijbewijshouders niet zwaarder belasten dan nodig is voor de verkeersveiligheid. Dat geldt ook voor de periodieke keuringen en rijtesten voor mensen met een medische aandoening, zoals MS. Tegelijkertijd kan voor mensen met een aandoening zoals MS gelden dat een dergelijk ziektebeeld heel lang stabiel kan zijn, maar ook gepaard kan gaan met complicaties of een langzame en daarbij een soms onopgemerkte achteruitgang. Soms is er sprake van een plotselinge sterke verslechtering van de beperkingen. We zien in de praktijk dat rijbewijshouders zich niet altijd bewust zijn van die achteruitgang of van complicaties. Dat is de reden waarom een periodieke keuring bij de arts nodig is, om na te gaan of er nog sprake is van veilige verkeersdeelname. Een medische rijtest wordt alleen opgelegd als er bij de keuring twijfels zijn over veilige verkeersdeelname. Zo'n keuring is niet bij iedere aanvraag nodig.

We kijken ook met instanties, zoals het CBR en de Gezondheidsraad, voortdurend of er nieuwe inzichten zijn die aanleiding geven tot aanpassing van de regelgeving. We hebben afgelopen jaren meerdere verbeteringen doorgevoerd. Dit jaar is bijvoorbeeld de verplichte medische rijtest voor mensen met een vorm van autisme en ADHD afgeschaft. In 2021, vorig jaar, is de periodieke keuring voor mensen met een pacemaker vervallen. Daarnaast is de regelgeving op het gebied van rijden met medicatie verbeterd en zijn de eisen voor rijbewijshouders met een verwijde slagader verduidelijkt. Kortom, dit zijn voorbeelden om te laten zien dat we niet zomaar zeggen: de regel is zo en daar houden we altijd aan vast. Met het CBR en de Gezondheidsraad kijken we voortdurend welke aanpassingen we in de praktijk kunnen doen, juist vanuit het principe dat we niet meer medische eisen aan rijbewijshouders stellen dan nodig is voor de verkeersveiligheid.

De heer Van der Molen vroeg of we het CBR ook kunnen benutten voor het stimuleren van rijgedrag en de impact van routeplanners. Het antwoord is ja. Examens zijn voortdurend in ontwikkeling. We kijken dus ook voortdurend wat innovaties in de sector en nieuwe mogelijkheden voor auto's en routeplanners kunnen bieden.

Tot slot vroeg de heer De Hoop of een vog voor rijschoolhouders mogelijk is. We hebben inderdaad tweeënhalf jaar geleden de vog in de Wet rijonderricht motorrijtuigen geïntroduceerd voor de rijinstructeur. De vraag is wel of het van toegevoegde waarde is om daarnaast een vog voor de rijschoolhouder te introduceren. De vraag is ook of dit überhaupt juridisch mogelijk is. Ik moet op dit moment dus ontkennend antwoorden op de vraag of we dat gaan invoeren.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Er is een aantal vragen gesteld. Ik begin bij de heer De Hoop. Gaat uw gang.

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

Dat laatste vind ik enigszins verrassend, namelijk dat het wel voor de instructeur kan maar niet voor de rijschoolhouder. Ik vind het wel interessant om te weten waar dat verschil dan in zit, ook omdat het volgens mij wel in het rapport-Roemer staat. Maar ik heb de Minister gehoord en ik ben benieuwd wat er verder nog uit komt. Ik had nadrukkelijk nog wat gevraagd over de ongeldige rijbewijzen waarmee men de weg opging. De Minister gaf aan dat sinds september brieven in persoon worden overhandigd. Ik geloof dat u zei dat het om iets meer dan 1.800 brieven gaat. Ik ben benieuwd wat er gedaan is met de cijfers die we in april hadden. Ik doel op die 10.000, waarvan er 4.240 niet waren ingeleverd. Daar is volgens mij opnieuw een brief over gestuurd naar degenen die toen hun rijbewijs niet ingeleverd hadden. Wat zijn daar de resultaten van geweest? Staat dat dan los van de iets meer dan 1.800 sinds september die de Minister noemde? Ik ben even benieuwd hoe dat precies zit.

De **voorzitter**:

U heeft stiekem twee vragen gesteld, hè? Dat constateer ik even als voorzitter. Maar dat is niet erg. Ik kijk naar de Minister.

Minister **Harbers**:

Laat ik toezeggen dat ik op die vog later nog een keer schriftelijk terugkom. Dan ga ik het zelf nog even wat nadrukkelijker na. De belangrijkste reden waarom we die vog voor de instructeur hebben, is natuurlijk omdat die in het voertuig zit en het rijonderricht geeft. Dat is de basis voor opgaan voor je examen. Ik kom daar later schriftelijk op terug. Wat betreft de cijfers uit april is het denk ik ook het handigst als we dat even nagaan en de Kamer daar schriftelijk over informeren, als de heer De Hoop dat goedvindt.

Mevrouw **Dekker-Abdulaziz** (D66):

Ik heb een vraag over de medische keuringen en de kosten daarvan. Dank aan de Minister voor de toezegging dat hij voor het volgende commissie-debat een update zal sturen, maar de Ombudsman heeft honderden klachten gehoord. We zouden de Minister willen vragen om de Kamer eerder te informeren, misschien voor het voorjaarsreces. Is dat mogelijk?

De **voorzitter**:

Dat gaan we vragen. De Minister.

Minister **Harbers**:

Het punt hierbij is – dat heb ik eerder al aangegeven – dat de kosten voor een groot deel bestaan uit de tarieven voor de keurende artsen en specialisten. Die worden door de NZa vastgesteld. Ik zou natuurlijk allerlei toezeggingen kunnen doen, maar de eerste gang die ik moet maken, is naar VWS, die hierover contact heeft met de NZa. Ik durf u op dit moment dus niet te garanderen dat het lukt.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik had nog een vraag gesteld over examenfraude, die moeilijk te bewijzen is. Er is geen overkoepelend begrip dat examenfraude in algemene zin strafbaar stelt. Nederland is het enige land waarin het rijbewijs ook een ID-bewijs is. Daarop heb ik geen antwoord gekregen.

De **voorzitter**:

We kijken even naar de Minister.

Minister **Harbers**:

Dat laatste is waar. Juist dat maakt dat we boven op die fraudebestrijding zitten, die zich, zoals gezegd, overwegend bij theorie-examens voordoet. Het maakt de waarde van een rijbewijs voor mensen ook groter. Uiteindelijk is dat in de praktijk een complicatie die we hier in Nederland hebben. Het is een afweging die ooit gemaakt is, want heel veel mensen hebben het rijbewijs wel dagelijks op zak. Dat is de afweging die destijds is gemaakt bij de wet op de... Ik weet niet hoe die wet precies heet, maar het gaat om de wet over de identiteitsvaststelling. Het is namelijk een laagdrempelige manier om je identiteit te kunnen bewijzen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dan nu mijn vraag daarover. Zou de Minister willen overwegen om een overkoepelend begrip in te voeren dat examenfraude in algemene zin strafbaar stelt? En het is wel enigszins vreemd dat wij het enige land in Europa zijn waarin een rijbewijs ook een ID-bewijs is, voor zover ik begrepen heb. Wil de Minister hier nog eens naar kijken? Graag een reactie.

De **voorzitter**:

Uw vraag ging echt over examenfraude, heb ik gehoord. Maar u wilt nog meer weten.

Minister **Harbers**:

Ik gaf net al aan dat we samen met JenV bezig zijn om de strafrechtelijke opvolging meer vorm te geven op het moment dat het CBR een fraudezaak ontdekt. Daar zijn we al mee bezig. Dan hebben we toch nog één dingetje gevonden dat ik samen met de collega die u zojuist hebt laten gaan, doe. Ik pak dat op en ik zal ervoor zorgen dat we hier voor het volgende debat over verkeersveiligheid nader op terugkomen. We zullen kijken of hiervoor nadere maatregelen gewenst zijn.

De **voorzitter**:

Meneer Koerhuis heeft nóg een vraag. Gaat uw gang, meneer Koerhuis. Het is wel uw laatste interruptie.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat weet ik, maar volgens mij is de Minister er ook zo'n beetje doorheen, al weet ik dat niet zeker.

De **voorzitter**:

Ik zie nog twee stapels liggen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ja, nou ja. Mijn vraag gaat over tuchtrecht. Ik heb me ooit verdiept in het tuchtrecht voor makelaars. Het is heel lastig om een onderscheid te maken tussen makelaars en makelaarskantoren. Dat onderscheid zal er ook zijn bij rijinstructeurs en rijinstructeurkantoren of rijsschoolhouders. Zou de Minister daar nog eens op willen reflecteren? Ik snap dat het voor nu misschien wat te ver strekt, maar misschien kan het in de tweede termijn of anders in een brief.

De **voorzitter**:

De Minister, een juridische analyse.

Minister **Harbers**:

Weet u, ik kan daar eindeloos op reflecteren, maar het grootste verschil is dat dat een branche is die al vele decennia een brancheorganisatie heeft. De rijsscholen hebben die pas sinds een maand of twee maanden. Dat is nu echt in opbouw. Ik heb grote waardering voor het feit dat dat gelukt is in een wereld die ook nog wel behoorlijk versnipperd en verdeeld is. Laten

we het proces om tot een goedwerkende koepelorganisatie te komen een kans geven. Het specifieke punt waar het zojuist natuurlijk over ging, is een vog. Bij mijn weten – maar ik heb niet de portefeuille gedaan die de heer Koerhuis heeft gedaan – hoeft een makelaar geen vog te hebben. Maar het proces om te komen tot een goedwerkende koepelorganisatie, die ook van goede wil is om zich in te zetten voor verbetering van de kwaliteit in de sector bij de aangesloten bedrijven, zou ik echt ruiterlijk een kans willen geven.

**De voorzitter:**

Fijn. Dan hebben we nog twee interrupties. Meneer Van der Molen.

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

Ik zou hier even op door willen gaan, want dit is volgens mij geen antwoord op het punt van de examenfraude. Ik hoorde de Minister zonet zeggen dat ernaar gekeken wordt of dat, op het moment dat het CBR iemand betrapt op examenfraude, het CBR daarop kan handelen. Maar het is, zoals de heer Koerhuis ook zei, wel bevreemdend dat examenfraude in de brede zin van het woord, of het nou van toepassing is op het CBR of anderszins, in Nederland niet gewoon rechtsgevolg kan hebben. Zou de Minister nog eens wat nader kunnen informeren welke stappen hij in directe zin met JenV onderneemt?

**Minister Harbers:**

Precies dit punt pak ik op, ook de vraag of het gebrek aan definitie in de weg staat et cetera. Dat hoort bij de toezegging om dat voor het volgende debat uit te werken.

**De voorzitter:**

Heel goed. Dan meneer Madlener.

**De heer Madlener (PVV):**

Als oud-makelaar heb ik ook een vraag. Ik heb heel veel ergernis gekend in de makelaardij omdat er een brancheorganisatie ontstond die ook een soort monopolist werd. Nu had je als makelaar altijd nog keuze uit verschillende brancheorganisaties. Die rijsscholen zijn natuurlijk wel allemaal ondernemers. Als een brancheorganisatie een monopolie creëert, moet je er ook voor uitkijken dat als dit een soort verplichting gaat worden, er in die branche allerlei clubjes ontstaan die misbruik maken van hun monopoliepositie. Heeft de Minister daar oog voor?

**De voorzitter:**

De Minister over de vraag of er ook een soort NVM en VBO gaan ontstaan.

**Minister Harbers:**

Vanzelfsprekend hebben we daar oog voor, maar ik zit nu aan de kant, ook met het advies-Roemer in de hand, dat ik blij ben dat die koepelorganisatie er is gekomen, juist ook omdat er veel acties op stapel staan om te zorgen dat we het rijonderwijs verbeteren en hogere slagingspercentages krijgen. Men wil natuurlijk – dat hoor ik ook van rijsschoolhouders – een sector die beter bekendstaat dan nu, met hogere slagingspercentages, waarbij je als consument ook altijd weet wat je krijgt. Dat was een van de kernpunten, misschien wel hét kernpunt van het advies van de heer Roemer. Ik ben blij dat we dat nu op deze wijze kunnen invoeren.

**De voorzitter:**

Dan gaan we door naar het voorlaatste blok: veilige voertuigen.

**Minister Harbers:**

Een paar vragen op het gebied van veilige voertuigen en daarna nog wat overige vragen. Allereerst over het LEV-kader. Daar hebben we het afgelopen donderdag ook over gehad bij de begrotingsbehandeling. Toen gaf ik al aan dat de implementatie van het LEV-kader in een aantal stappen verloopt. Het wetsvoorstel om de RDW als onafhankelijke goedkeuringsinstantie voor bijzondere bromfietsen en daarna LEV's aan te wijzen, komt nog dit jaar naar de Kamer. Rond de zomer van volgend jaar volgt de regelgeving voor het kentekenen van bijzondere bromfietsen. Parallel daaraan werken we aan de implementatie van het complete LEV-kader. Maar de kern van het vraagstuk van de heer Madlener is natuurlijk ook of we de e-steps willen toelaten op een manier dat de consumenten ze allemaal kunnen gebruiken. Op dit moment kunnen e-steps al worden toegelaten, zo heb ik vorige week ook in het begrotingsdebat aangegeven. Maar ik vind het ook zorgelijk dat mensen rondrijden op niet toegelaten en dus niet verzekerde voertuigen. Ik vind dat hier ook een taak ligt voor de winkeliers om kopers goed te informeren. De ILT heeft dat onlangs nog een keer benadrukt richting de branche. Ik denk niet het wijs is om een loopje te nemen met veiligheidsvoorschriften die wij stellen aan dit soort lichte elektrische voertuigen, waaronder e-steps.

Mevrouw Dekker-Abdulaziz en de heer Van der Molen vroegen naar het opvoeren van e-bikes. We zijn naar aanleiding van de motie die de heer Geurts eerder indiende om opvoeren te verbieden bezig met een onderzoek naar de aard en omvang van de problematiek. Met die onderzoeksresultaten in de hand wil ik toewerken naar een effectieve aanpak. De ILT treedt al op tegen aanbieders van opgevoerde e-bikes. Ik verwacht dat we dat onderzoek en het eventuele vervolg daarop volgend jaar zo ver gereed hebben dat ik voor de zomer van volgend jaar, dus voor het volgende commissiedebat, de Kamer daarover kan informeren.

Dan kom ik op de e-bakfietsen. We gaan vanuit het LEV-kader technische eisen stellen aan nieuwe zware e-bakfietsen van categorie 2 en we gaan gebruikerseisen stellen aan bestuurders van bestaande en nieuwe zware e-bakfietsen. Daarnaast zal er een maximumbreedte gaan gelden voor alle e-bakfietsen.

De heer De Hoop heeft een vraag over het geluid van motoren. Ik wijs erop dat onnodig geluid maken ook nu al verboden is. Een handhaver kan daarvoor een boete uitschrijven. Motoren die te veel geluid maken, willen we gaan aanpakken door deze snel en eenvoudig door te verwijzen naar de RDW voor een technische keuring. De RDW kan dan snel en beter beoordelen of een voertuig aan de technische regels voldoet. Het meewerken aan deze keuring is verplicht, want als een eigenaar niet meewerkt, dan legt de RDW het voertuig alsnog een «Wachten op keuren»-status op. Daarmee wordt de pakkans groter, omdat er dan voor een doorverwijzing geen ingewikkelde geluidsmeting meer nodig is. Conform hetgeen ik recentelijk in een Kamerbrief aangaf, werkt de RDW op het moment aan de uitwerking hiervan.

De heer De Hoop vroeg ook naar de elektrificatie van motorfietsen. Korthedshalve zou ik willen zeggen dat de Staatssecretaris hiermee bezig is in het kader van duurzaam vervoer. Zij heeft eerder dit jaar in een debat in antwoord op een vraag van de heer Koerhuis over de doelstelling om in 2025 100% elektrische snorfietsen te hebben, aangegeven dat ook de elektrificatie van motorfietsen daarbij wordt bekeken. Daarbij is destijds de winstwaarschuwing afgegeven dat de focus ligt op elektrificatie van de snor- en de bromfiets, omdat die deel uitmaken van de afspraken uit het Klimaatakkoord. De stand van zaken met betrekking tot de elektrificatie van zowel de snor- en bromfiets als de motorfiets wordt in januari naar de Kamer gezonden door de Staatssecretaris.

De heer Koerhuis vroeg naar de pilot met de geluidsflietser in Rotterdam. We verwachten de resultaten in het eerste kwartaal van 2023. Ook in Amsterdam en Den Haag worden pilots uitgevoerd. De G4 wisselen gezamenlijk weer hun ervaringen uit met het Ministerie van Justitie en

Veiligheid en met lenW. We weten al wel dat de beschikbare meetinstallaties op dit moment nog niet goed genoeg zijn voor het handhaven en sanctioneren. We zijn wat dat betreft nog niet toe aan een uitrol. Maar ik wacht nog even af wat de resultaten het komende kwartaal zullen zijn. De heer Van der Molen noemde enkele aanbevelingen voor scootmobielen, zoals de actieve rem, de noodstopknop en de stuurhoekbeveiliging. Er komt in het komende jaar een nieuw gehandicaptenvoertuigenkader. Daar worden de aanbevelingen van de SWOV bij betrokken. Rijvaardigheid maakt daar overigens ook deel van uit. Dat nieuwe kader is in het derde kwartaal van het komende jaar helemaal gereed. Dat stuur ik dan terstond naar de Kamer. Tot slot heb ik nog een aantal overige vragen.

**De voorzitter:**

Voordat we daartoe overgaan, zijn er eerst nog wat vragen. Als eerste is er een vraag van mevrouw Dekker-Abdulaziz.

Mevrouw **Dekker-Abdulaziz** (D66):

Ik heb nog een antwoord op een vraag gemist. Ik vroeg bij de handhaving en regulering van e-bikes ook waarom kinderen van 9 of 10 jaar een e-bike mogen hebben. Zijn we niet bezig met een richtlijn of iets dergelijks voor wie er op een e-bike mag rijden? We vinden het normaal dat mensen pas vanaf hun 16de op een brommer rijden, maar kinderen in de basisschoolleeftijd rijden nu al op een e-bike.

**Minister Harbers:**

Het begint ermee dat de brommer 45 kilometer per uur kan en op veel plekken op de rijbaan moet rijden. De elektrische fiets, de e-bike, geeft trapondersteuning tot maximaal 25 kilometer per uur en kent verder dezelfde regels als de fiets. De e-bike en de gewone fiets mogen op alle fietspaden rijden. Dat heeft er dus ook mee te maken dat kinderen daar al van jongs af aan aan gewend zijn.

Mevrouw **Dekker-Abdulaziz** (D66):

Het probleem is, en misschien raakt dit mij persoonlijk, dat grote snelheden en zwaardere voertuigen grotere verantwoordelijkheden met zich meebrengen. Het is gewoon niet te verwachten dat een kind van 9 of 10 jaar kan omgaan met een snelheid van 25 kilometer per uur. Moeten we daar niet mee bezig zijn?

**Minister Harbers:**

Ik vind dat best ingewikkeld. In de basis ligt hier natuurlijk ook nog een verantwoordelijkheid voor de ouders. Dat geldt zeker voor ouders van kinderen van die leeftijd. Maar ik denk uiteindelijk ook dat de handhaving ervan verschrikkelijk ingewikkeld gaat worden. Ik zou dat toch nog wel even aan het gezond verstand willen overlaten. Er is echt wel een reden waarom we de e-bike anders behandelen dan de bromfiets. Dat is onder andere vanwege het verschil in maximumsnelheid.

**De voorzitter:**

Dan de heer Van der Molen nog.

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

Ik had nog een vraag gesteld over het opvoeren van een e-bike. Ik heb de suggestie gedaan om daar met een gestaffeld boetepakket te gaan werken zodat, als je voor de tweede keer wordt betrapt met een opgevoerde elektrische fiets, er dan ook een hogere boete opgelegd kan worden. Wil de Minister daar ook een reflectie op geven in de brief die hij naar de Kamer stuurt? Dit is volgens mij een effect in de praktijk dat wij met elkaar moeten proberen de kop in te drukken.

**Minister Harbers:**

Dat vind ik een goede suggestie, dus als dat onderzoek klaar is en we naar de uitwerking ervan kijken, neem ik ook deze suggestie daarbij mee. Dan bekijken we hoe dat mogelijk is en of dat een waardevolle aanpak is.

**De voorzitter:**

Een vervolgvraag van de heer Van der Molen?

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

Ik wil nog even ingaan op het punt van de scootmobielen. De Minister gaf aan dat daar in het derde kwartaal van volgend jaar een nieuw kader voor verschijnt. Hoe verplichtend zal dat kader zijn richting de fabrikant? Ik kan me best voorstellen dat een leverancier van scootmobielen verplicht wordt om in ieder geval een rijvaardigheidstraining aan te bieden. We lezen elke week wel weer een bericht over iemand die met zo'n scootmobiel te water raakt of anderszins bij een ongeluk betrokken is. Moet ik dat kader als zodanig opvatten? Ik denk dat het goed is om hierin enigszins regulerend op te treden als we weten dat we in verband met de vergrijzing straks met een miljoen scootmobielen in het Nederlandse verkeer te maken hebben.

**Minister Harbers:**

Ik ben het zeker met u eens dat daarbij begeleiding nodig is. Ik heb de informatie gekregen dat er vanuit Wmo-contracten vaak al een beoordeling plaatsvindt van de bekwaamheden van de gebruiker. Er worden ook een of meer rijlessen aangeboden. Tijdens het jaarlijkse onderhoud van de scootmobiel wordt ook gekeken hoeveel iemand rijdt en of een herhalingsles nodig is. Of dat afdoende is, durf ik hier niet te zeggen. Maar laat ik met de heer Van der Molen afspreken en de Kamer toezeggen dat we dat ook meenemen in de uitwerking van het aangekondigde kader.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan het overige deel.

**Minister Harbers:**

Ja, nog een paar vragen. Mevrouw Dekker-Abdulaziz vroeg met betrekking tot de vrachtwagenheffing of differentiatie naar tijd en plaats mogelijk is. Het korte antwoord daarop is nee, want we hebben de hele wetsbehandeling al afgerond. De wet is ook aangenomen door de Eerste Kamer. Differentiatie naar tijd en plaats zit er niet in. We hebben in de wet vastgelegd dat de tarieven worden gedifferentieerd naar gewicht en de Euro-emissieklasse, en we hebben vastgelegd op welke wegvakken de heffing van toepassing is. Daarbij hebben we ook aansluiting gezocht bij de vormgeving in de buurlanden.

De heer Madlener vroeg naar het uitwijkgedrag. Ik herhaal wat ik ook bij de wetsbehandeling heb gezegd: ik verwacht geen toename van de verkeersonveiligheid, omdat er geen wegen zijn waarop uitwijk mogelijk zou kunnen zijn. Die zijn namelijk al opgenomen in het heffingsnetwerk. Het is mogelijk dat er toch onwenselijke uitwijk plaatsvindt. Juist daarom gaan we de verkeersstromen in de eerste jaren na de invoering uitgebreid monitoren. Als onwenselijke uitwijk optreedt, dan gaan we in gesprek met de desbetreffende wegbeheerder om te kijken of we daar maatregelen tegen kunnen nemen. Ik heb bij de wetsbehandeling al toegevoegd dat we een korte termijn hanteren, waarbij een weg zo nodig nog toegevoegd kan worden aan het heffingsnetwerk van de vrachtwagenheffing, juist om die uitwijk tegen te gaan.

Mevrouw Dekker vroeg nog aandacht voor de AanZET-subsidie. Gisteren heeft de Staatssecretaris aangekondigd dat de ondernemers ook in 2023 subsidie kunnen krijgen voor het aanschaffen van een uitstootvrije vrachtwagen. Daar is in totaal 30 miljoen euro voor beschikbaar. Zoals

eerder toegezegd – dat is ook gevraagd in een motie van mevrouw Van Ginneken – verkennen we welke mogelijkheden er zijn om een deel van de terugsluismaatregelen naar voren te halen en zodoende ook vanaf 2024 subsidiëring mogelijk te maken. Bij de wetsbehandeling heb ik aangegeven dat daarvoor drie voorwaarden gelden. De eerste is de aanname van de wet. Die is gerealiseerd. De tweede is het doorlopen van de BIT-toets, de toets van het Bureau ICT-toetsing. De derde is de start van de aanbestedingen. Ik verwacht dat medio volgend jaar ook aan die laatste twee voorwaarden zal zijn voldaan. Dan zal ik de Tweede Kamer daarover informeren. We zijn al aan het kijken hoe we die terugsluis kunnen vervroegen.

Natuur- en milieuorganisaties behoren tot de grote groep belanghebbers die meepraten over de invulling van het meerjarenprogramma voor de terugsluis, naast wetenschappers, transportondernemingen, vrachtwagenproducenten. Over het conceptmeerjarenprogramma terugsluis komt ook nog een internetconsultatie, dus ik denk dat iedereen daarmee wordt bediend.

Tot slot, voorzitter, twee vragen waarvan ik het creatief vond om die te betrekken bij het debat over verkeersveiligheid en waarop ik in dit debat niet in alle details de antwoorden heb. De eerste is de vraag van de heer Alkaya of openbaar vervoer een bijdrage aan de verkeersveiligheid in andere modaliteiten levert. Hij vroeg naar een onderzoek naar het verband tussen minder openbaar vervoer en verkeersveiligheid. Ik moet heel eerlijk zeggen dat het mij niet bekend is of dergelijk onderzoek al bestaat. De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor het regionale openbaar vervoer. Die vraag zou ik dus niet kunnen beantwoorden vanuit de optiek van verkeersveiligheid.

De tweede is de vraag over de transitievergoeding. De Staatssecretaris heeft met de sector afgesproken om daarvoor dit jaar nog eenmalig 150 miljoen euro uit te trekken vanwege de achterblijvende reizigersinkomsten. Naar onze overtuiging kunnen de decentrale overheden dan ook in 2023 nog voldoende en bereikbaar ov bieden. Dit debat hebben we natuurlijk ook bij de begrotingsbehandeling gevoerd. Binnen de kaders van de begroting zoals die uiteindelijk is vastgesteld, hebben we niet meer dan deze 150 miljoen euro beschikbaar. Maar ik denk echt dat het ov met dat vangnet extra tijd en middelen krijgt om de noodzakelijke transitie door te maken.

Voorzitter. Daarmee ben ik aan het einde van de beantwoording.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Er is nog een vraag van de heer Alkaya.

**De heer Alkaya (SP):**

Ik kan dan concluderen dat de Minister daar ook geen onderzoek naar gaat doen. Kennelijk wil hij het inzicht of er een verband bestaat tussen het verdwijnen van het openbaar vervoer en de verkeersveiligheid ook niet verkrijgen. We hebben het nu over casuïstiek, over een school. Iedereen ging altijd met de bus naar school; de buslijn verdwijnt; vervolgens moet iedereen met de fiets of de auto, over landweggetjes. Dan rijst de vraag of dat zorgt voor toegenomen onveiligheid. De Minister zegt eigenlijk dat hij dat niet weet, maar ik hoor hem niet zeggen dat hij het gaat uitzoeken of dat hij dat ook wil weten.

**Minister Harbers:**

Laten we het dan zo doen: ik zal in ieder geval het KiM, het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, vragen of dergelijk onderzoek al is gedaan en welke inzichten er op dat gebied al zijn. Vorige week hebben we het er zowel bij het notaoverleg MIRT als bij de begrotingsbehandeling over gehad dat we in het voorjaar strategische keuzes willen voorleggen aan de Kamer, waaronder het vraagstuk naar aanleiding van het PBL-rapport

over het voorzieningenniveau en het verschil tussen stad en platteland. Wij gaan even na of dat onderzoek bestaat. Ik kan me voorstellen dat we hier aan de hand van die strategische uitgangspunten dan verder over komen te spreken.

**De voorzitter:**

Mevrouw Dekker, u bent echt door uw interrupties heen. Ik heb u al één extra interruptie gegeven, dus ik stel voor dat we het daarbij laten. U heeft nog een tweede termijn. Ik stel voor dat we overgaan naar de tweede termijn van de zijde van de commissie. De eerste spreker is de heer Koerhuis. De spreektijd is anderhalve minuut per persoon. Gaat uw gang, meneer Koerhuis.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Voorzitter, dank u wel. Ik kijk even naar wat nog onbeantwoord is gebleven. Ik had nog een vraag over de stand van zaken van de huidige 500 miljoen voor provincies en gemeentes. Ik telde vier tranches waar de Minister het over had. Er is er één van 165 miljoen, één van 100 miljoen en één van 50 miljoen. Dat betekent dat één tranche, de derde tranche, dus heel groot wordt. Klopt dat? Wordt dat één hele grote tranche in 2024 of worden het toch meerdere tranches? Dat weet ik ook niet.

Ik begrijp dat de aanpak voor de N48 die op tafel ligt, een rijbaanscheiding is van 75 miljoen. Daar is nu geen geld voor vrijgemaakt. Dat begrijp ik. We hebben gekozen voor de N36 en de N50. Is dat het dan? Is er niets anders mogelijk bij de N48?

Ik heb nog een vraag over schoolzones. In hoeverre kunnen vuilniswagens schoolzones vermijden? Het ging inderdaad over vrachtwagens en navigatie. Dat is heel goed. Maar hoe zit het met de vuilniswagens?

Dan de pakket- en flitsbezorgers. Ik hoor dat de aanpak van de Minister echt in de planfase zit. Die is namelijk gericht op het bouwen van woonwijken. Gebeurt er ook nog meer? Komt de Minister daarop terug in het eerste kwartaal van 2023? Het gaat mij er met name om dat we ook de bedrijven van pakket- en flitsbezorgers kunnen aanpakken als die structureel verkeersoverlast plegen.

Ik zit nog even te kijken ...

**De voorzitter:**

U zit aan uw tijd.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Ja, ik zit aan mijn tijd.

**De voorzitter:**

Vooruit, nog één laatste vraag.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Nou, nee.

**De voorzitter:**

Mooi.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Ik hou het hierbij. Dank u wel, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Madlener.

**De heer Madlener (PVV):**

Voorzitter. Het was weer een gezellige vergadering. Dat zeg ik een beetje cynisch, want ik zat me toch wel te ergeren. Er is laaghangend fruit. De

N-wegen kunnen verbeterd worden. Dat wordt heel beperkt gedaan. Er worden wel heel veel automobilisten gepest met een hele lange fysieke rijbaanscheiding. Als je achter een tractor zit, dan ...

Er wordt dus maar heel beperkt iets gedaan aan de infrastructuur, maar er zijn wel heel veel regeltjes voor rij scholen en fietsen. Mensen moeten op de fiets. Ik weet nog dat mijn moeder van de fiets naar de auto ging. Ze kocht een autootje. Dat was gelukkig een automaatje. Ik vond dat een grote verbetering. Ze was toen namelijk een stuk veiliger. Het beleid is dat iedereen op de fiets moet. Dan gaan mensen op de fiets. Dan vallen er meer slachtoffers. Dat is nou eenmaal een gegeven. Het is een gevaarlijker vervoermiddel.

De helmplicht is het paard achter de wagen spannen. Ik ben dus niet blij met een heleboel maatregelen. Andere maatregelen, zoals de verbreding van wegen, worden achterwege gelaten. Ik vind dat jammer. Ik zal kijken met welke moties wij komen in een VAO.

**De voorzitter:**

Dat is een tweeminutendebat.

**De heer Koerhuis (VVD):**

We weten hoe de Griffie altijd alles opspaat tot de laatste nacht voor het kerstreces. Mijn voorkeur zou zijn om het tweeminutendebat de week na het kerstreces te hebben of zelfs nog de week daarna.

**De voorzitter:**

Dus na het reces.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Ik heb namelijk niet zo'n zin om daar tot diep in de nacht te staan.

**De voorzitter:**

Oké. Daar kijken we zo even naar. Het is helder. Het woord is aan mevrouw Dekker-Abdulaziz. O, nee, mevrouw Van der Graaf heeft nog een vraag.

**Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):**

Ik hoor de heer Madlener wat teleurstelling uitspreken. De heer Madlener heeft ook uitgesproken wat het belang van verkeersveiligheid is. We moeten slachtoffers namelijk voorkomen.

Ik vraag toch nog even door op de helm. Een algemene helmplicht is, denk ik, nog heel ver vooruitkijken. Het duurt nog even voordat we zover zijn in Nederland. We weten dat er een effect is op de verkeersdoden. Het zou 45 tot 50 verkeersdoden onder ouderen voorkomen per jaar. Het zou 900 verkeersgewonden onder ouderen voorkomen per jaar. Zou dat dan geen reden zijn om toch te kijken of je de helm in ieder geval verder kunt stimuleren? Kunnen we misschien toch extra maatregelen nemen voor specifieke groepen? Zou meneer Madlener daar nou echt niet voor te porren zijn?

**De voorzitter:**

We gaan het aan meneer Madlener vragen.

**De heer Madlener (PVV):**

Ik zei al: mijn moeder reed slingerend op de fiets met twee boodschappentassen, dus ik was blij toen zij een auto kocht. Dat vond ik een stuk veiliger. Ze heeft gelukkig nooit een ongeluk gehad. Ik zie gewoon tegengesteld beleid. Mensen worden de auto uit gepest, door hogere kosten. Kleine auto's kunnen straks niet eens meer verkocht worden. De Ford Fiësta verdwijnt. De Volkswagen Polo verdwijnt. De milieuregels zijn namelijk zodanig dat een betaalbare auto onmogelijk is. Mensen gaan dan

fietsen. Dan kan dat ook weer niet. Nu gaat deze commissie onhaalbare doelen stellen met nul verkeersdoden.

Ik zie dus gewoon tegengesteld beleid. Ik zie laaghangend fruit. De N-wegen worden maar heel weinig aangepakt. Ik ben daar toch teleurgesteld over. Ik vind een algemene helmplicht ook enorm betuttelend. Ik zie daar geen draagvlak voor. Ik denk dat mensen dan toch liever in een auto gaan rijden. Dat wilt u ook weer niet. Ik ben dus niet voor een algemene helmplicht.

**De voorzitter:**

Dank. Mevrouw Dekker-Abdulaziz.

Mevrouw **Dekker-Abdulaziz** (D66):

Dank, voorzitter. Ook dank aan de Minister voor de verschillende toezeggingen, die ik niet allemaal ga noemen. Ik blijf toch een klein beetje met de 30 kilometerzones in mijn maag zitten. Daarom ga ik daar een beetje op doorvragen. Aan de ene kant zegt de Minister van Infrastructuur namelijk dat er een richtlijn aan komt. Gelukkig. Dat is heel fijn. Maar de Minister van handhaving zegt dat de infrastructuur aangepakt moet worden. Ze blijven een beetje naar elkaar wijzen. Misschien kan mijn vraag nog specifiek gesteld worden: hoeveel van de 500 miljoen voor verkeersveiligheid gaat naar het inrichten van 30 kilometerzones binnen de bebouwde kom? Dat is één vraag.

Ik blijf ook een klein beetje in mijn maag zitten met de e-bikesaanpak en de kinderen. Natuurlijk hou ik als liberaal van gezond verstand. Maar is er niet een mogelijkheid om iets met registratie, een verzekering of de verkeersvaardigheid, zoals bij scootmobielen is gedaan, te doen? Kan de Minister daarnaar kijken?

Ik heb nog een laatste vraag. Ik vroeg iets over de vrachtwagenheffing en of de differentiatie in tijd en plaats mogelijk is. Dat kan juridisch niet, maar mijn vraag is of het technisch wel kan, mochten we de wet ooit willen aanpassen in de toekomst.

**De voorzitter:**

Dank u wel, mevrouw Dekker-Abdulaziz. Meneer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb voornamelijk twee punten naar voren proberen te brengen, namelijk het appen en telefoongebruik achter het stuur en het effect op de verkeersveiligheid van het verdwijnen van openbaar vervoer op het platteland. Op beide punten hebben de Ministers aangegeven dat ze daarnaar kijken en dat ze daarop terugkomen. Ik heb dus geen aanvullende vragen.

Dank u wel. Ook dank voor de beantwoording van onze vragen.

**De voorzitter:**

Dank, heel goed. Meneer De Hoop.

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

Voorzitter. Dank aan de Ministers en de ambtenaren voor de beantwoording. Ik heb een aantal verschillende punten naar voren gebracht en daar veel informatie over gekregen. Er komt schriftelijk ook nog een hoop deze kant op. Ik heb dus ook geen verdere behoefte om nog vragen te stellen. Ik dank de Ministers.

**De voorzitter:**

Dank. Mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan beide Ministers en de ambtelijke ondersteuning voor de antwoorden. Ik wil op een paar punten terugkomen, te beginnen met de verkeersveiligheidsmaatregelen voor de N-wegen en de door mij ingediende motie die aangenomen is, over het treffen van tijdelijke maatregelen. Is de Minister bereid om voor de N48, maar ook voor de andere N-wegen, te spreken over onder andere de inzet van flitspalen en trajectcontroles waar nodig, in navolging van wat de Minister van Justitie daarover heeft gezegd? Zij zag daar veel ruimte voor. Het zijn maatregelen die volgens mij goed zouden kunnen werken. De Minister heeft aangegeven dat er overleg gaat plaatsvinden tussen de pakketbezorgdiensten, gemeenten en het Rijk. Hij gaf aan dat hij alle suggesties die ik had gedaan daarin wil meenemen. Betekent dit dat hij daar ook het begrenzen van bezorgfietsen en scooters op 20 kilometer per uur expliciet wil meenemen? Dat lijkt me een maatregel die hij zelf zou kunnen treffen.

Ik ben heel enthousiast over de schoolzones en de navigatieapps, omdat dit een uitrol heeft gekregen nadat wij het voorstel in november 2019 hebben gedaan. Ik zou een werkbezoek met de Minister op prijs stellen op dit terrein, want hierin vinden we elkaar.

Voorzitter. Ik wil dan toch nog iets zeggen over de helm. Als we 85 verkeersdoden en 2.500 tot 2.600 ernstige verkeersgewonden kunnen voorkomen, vind ik dit een maatregel die we moeten overwegen. Misschien kan die wel specifiek gericht worden op de kwetsbare doelgroepen, jonge kinderen en ouderen, een groeiende groep verkeersdeelnemers op elektrische fietsen. Dat is een grote zorg. Daarover zijn wij nog niet uitgedacht.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Er is nog een vraag van de heer Koerhuis.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Volgens mij dragen mevrouw Van der Graaf en ik beiden de schoolzones een heel warm hart toe. Misschien is het een idee om vanuit de procedurevergadering een commissiewerkbezoek voor te stellen en daarbij de Minister uit te nodigen.

**De voorzitter:**

Mooi. Dat nemen we mee naar de procedurevergadering. Het is uiteraard aan u om dat zelf in te brengen. Ik stel voor dat we de vergadering heel kort schorsen, voor twee minuten. Daarna gaan we weer verder. Ik verzoek de leden dus eigenlijk om zo veel mogelijk in de zaal te blijven als dat kan. Een korte stop kan nog wel, maar over twee à drie minuten gaan we verder.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

**De voorzitter:**

Oké. Dan gaan we door naar de tweede termijn van de zijde van de Minister. Gaat uw gang.

**Minister Harbers:**

Dank u wel. Er zijn nog een aantal vragen. De eerste vraag van de heer Koerhuis ging over de omvang van de derde tranche. Die weten we nog niet, want we besluiten tot tranches in overleg met de medeoverheden. Het kan dus best zijn dat we het resterende bedrag niet alleen in de derde tranche besteden, maar dat we nog tot meerdere tranches komen. Dat heeft ook te maken met de inschatting van medeoverheden hoe snel zij tot nieuwe aanvragen en de uitwerking daarvan kunnen komen. Dat doen we dus in overleg, maar u wordt tijdig geïnformeerd hoe groot de tranche in 2024 zal zijn.

Dan de N48. Wat we doen, zijn de maatregelen uit het bermenpakket van 25 miljoen uit de vorige kabinetsperiode. De N48 is een 100km/u-weg zonder gescheiden rijbanen maar met een groene streep in het midden. Ik wijs erop dat het de breedste N-weg is in Oost-Nederland die het Rijk beheert. Dat is ook een van de redenen waarom andere rijks-N-wegen voorrang hebben gekregen voor de 200 kilometer per uur. 200 kilometer? 200 miljoen, ja!

**De voorzitter:**

Daniël dacht aan 130, maar u maakt er 200 van?

**Minister Harbers:**

200 miljoen euro, ja!

Dan de vuilniswagens. Zodra we die techniek beschikbaar hebben, is die vanzelfsprekend ook door vrachtwagens van het type vuilnisauto's te gebruiken. De meeste vuilnisophaalwagens zijn van of voor de gemeente, dus ik zou me kunnen voorstellen dat gemeenten daar ook zelf afspraken over maken met hun eigen vuilophaaldienst. Dat is misschien nog veel praktischer.

Dan de inhoud van de gesprekken met de pakketsector. Ja, ik noemde wat voorbeelden, maar naar aanleiding van de motie van de heer Koerhuis pakken we dat gesprek breed op met de gemeenten en de sector. Er wordt ook met bedrijven zoals pakketbezorgdiensten gesproken, ook aan de hand van de ervaringen van de gemeenten.

Mevrouw Van der Graaf wijst op een inderdaad iets te ruimhartige toezegging, namelijk of ik alles erbij wil betrekken, ook begrenzen tot 20 kilometer per uur. Dat lijkt me inderdaad niet handhaafbaar. In technische zin zouden we het erbij kunnen betrekken, maar het antwoord zal waarschijnlijk zijn dat dat niet gaat lukken, dus laat ik daar ook maar gelijk helder over zijn.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Voorzitter, dat vraagt om ...

**De voorzitter:**

U wil even het woord, mevrouw Van der Graaf?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ja.

**De voorzitter:**

Maar meneer Koerhuis was eerder, want die wilde daarvoor ook wat vragen, dus dan geef ik even vanuit de volgorde ... Oké, u mag eerst van de heer Koerhuis.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Dat vraagt dan toch wat nadere toelichting van de Minister, want ik voel me wat tekortgedaan als dit zo gemakkelijk wordt afgedaan. Waarom zou dit niet mogelijk zijn? Het gaat even over bezorgfietsen en -scooters. Ik had dit vraagstuk ook aangehaald in het kader van het overleg met de gemeenten, de G4 onder andere. Het begrenzen van de snelheid zou best een belangrijke maatregel kunnen zijn die zou kunnen helpen.

**Minister Harbers:**

Wat betreft de handhaafbaarheid is het belangrijkste dat we ook kijken naar de afspraken die we hebben voor verschillende voertuigen. Als je voor scooters en e-bikes 25 kilometer per uur hebt ... Niet alle bezorgdiensten werken met fietsen en scooters die echt van het bedrijf zelf zijn. Er wordt ook veel gebruikgemaakt van privé-scooters en e-bikes. Dit krijg

je dus in de praktijk in die steden niet gehandhaafd. Hier sluiten we gewoon aan bij de kenmerken en criteria voor de vervoermiddelen die we al hebben.

**De voorzitter:**

Vervolgt u de beantwoording.

**Minister Harbers:**

Ja. Mevrouw Dekker vroeg hoeveel van de 500 miljoen naar 30 kilometerzones is gegaan. In zijn algemeenheid geldt dat dat afhankelijk is van de aanvragen die gemeenten doen. Er zijn natuurlijk ook heel veel gemeenten die dat zelf bij wegherinrichting doen. Het precieze bedrag weet ik niet, maar we hebben wel zo snel achterhaald dat met het geld uit de eerste tranche 77 kilometer weg in de verschillende gemeenten is afgewaardeerd van 50 naar 30 kilometer per uur.

Over het vraagstuk van kinderen op e-bikes vermoed ik zomaar dat we het nog niet eens zijn. Het is natuurlijk ook zo – dat weet ik nog wel uit mijn eigen jeugd – dat je ook op een gewone fiets een best behoorlijke snelheid kunt halen, zo'n 20, 25 kilometer per uur. In dat opzicht handhaaf ik toch mijn antwoord uit de eerste termijn. Ik denk dat op dit gebied ook nog wel een gezonde dosis eigen verantwoordelijkheid ligt om er uiteindelijk gewoon veilig mee om te gaan. Kijk, met z'n drieën of met z'n vieren naast elkaar fietsen is ook onveilig en dat gebeurt ook, maar ik weet van vroeger dat je daar ook op aangesproken werd door ouders en door school. Laten we dat stukje opvoeding niet vergeten.

Het aanpassen van de vrachtwagenheffing vergt een wetswijziging. We richten ons in de uitvoering op wat we nu gedaan hebben. Dat is hetzelfde systeem als in de buurlanden, namelijk een heffing op geselecteerde wegvakken. Ik vermoed overigens dat als je het tijdsafhankelijk gaat maken, zomaar een van de eerste inzichten kan zijn dat de uitwijkeffecten dan wel weer heel groot gaan worden, dus dat we het alleen om die reden al niet zouden moeten doen.

Dan flitspalen betrekken bij tijdelijke maatregelen. Zoals we eerder in dit debat al leerden, is de inzet van flitspalen aan het OM, maar we gaan vanzelfsprekend aan de hand van de motie aan de slag om te bekijken wat we aan tijdelijke maatregelen kunnen bedenken. Vanuit ons ministerie zal het met name gericht zijn op tijdelijke aanpassingen en verbeteringen van de wegen, maar het vraagstuk van flitspalen zal ik daar in overleg met Minister Yeilgöz bij betrekken.

Dan het werkbezoek aan de schoolzones. Ik wacht de uitkomst van uw procedurevergadering af. Het is een vernieuwend idee om Kamer en Minister samen op pad te sturen.

Over de helmmaatregel is nog wel een uitgebreid debat mogelijk.

Mevrouw Van der Graaf sloot af met de constatering dat zij en haar fractie nog niet uitgedacht zijn. Ik zou daar nog graag een paar dingen aan toe willen voegen ter voeding van het debat dat we ongetwijfeld nog verder gaan hebben, bijvoorbeeld dat een helmplicht nog niet meteen leidt tot de meeste helmdracht. In Denemarken is er bijvoorbeeld geen helmplicht, maar het kent wel een heel hoog percentage helmdracht via stimulering en het benadrukken van de voordelen ervan. Op die manier kijken we er ook naar in het uit te werken fietsveiligheidsbeleidsplan. Maar ongetwijfeld zal volgend jaar het debat met dat plan in de hand weer verder vervolgd worden.

Voorzitter. Dank voor deze gelegenheid om een toelichting te kunnen geven op het beleid aan de hand van de vele gestelde vragen.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Uiteraard ook dank aan u namens de commissie. Ik kijk om me heen. De heer Madlener had het over een verslag van een schriftelijk overleg of een VAO, een algemeen overleg. Dat is allemaal van voor mijn

tijd. We noemen dat tegenwoordig een «tweeminutendebat». Ik zie ook dat u naar tevredenheid heeft geknikt naar aanleiding van de beantwoording. Heeft u nog de behoefte ... Nou ja, u hoeft niet tevreden te zijn met het antwoord, maar het kan zo zijn dat u zegt: het was wel een antwoord op de vraag die ik heb gesteld. Daar is geen behoefte meer aan. Ik kijk om mij heen om te zien of er nog andere leden zijn. Mevrouw Van der Graaf, kunt u misschien ... Aan ons als voorzitters is de opdracht gegeven om te kijken of we de plenaire agenda lucht kunnen geven. Als u prangende vragen heeft of ergens aan denkt in het kader van een motie of een tweeminutendebat, dan gaan we toch proberen om de Minister daar nu op te laten antwoorden, als u dat goedvindt. We stellen de Minister nu in de gelegenheid om daarop te antwoorden. Als dat niet lukt, dan heeft u uiteraard als Kamerlid het recht om een tweeminutendebat aan te vragen.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dat zou hierop zien, dus op het kijken naar welke maatregelen we zouden kunnen treffen rond de helm. Dat zou het onderwerp zijn waar ik aandacht voor zou willen vragen. Ik weet dat ook de heer Van der Molen de hoop en verwachting had dat er een tweeminutendebat zou komen. Ik weet alleen niet precies waar zijn vragen zich op zouden richten. Ik heb de Minister hierover gehoord. De Minister haalt Denemarken aan, waar geen plicht is maar waar wel veel een helm wordt gedragen. Ook in Nederland zien we dat er vooral gewerkt wordt aan stimulatie. Dat zijn andere maatregelen. Ondanks een motie die volgens mij een jaar geleden is ingediend, ook door de ChristenUnie, die verzoekt om bij de aanschaf van een elektrische fiets door kinderen of ouderen er een helm bij te leveren – denk aan dat soort maatregelen – hoor ik de Minister daar nu nog vrij vrijblijvend over zeggen: ja, we gaan nog in overleg met alle partijen. Voor de ChristenUnie is het wel een urgent vraagstuk, helemaal met de laatste cijfers over de verkeersveiligheid. De Minister zei in het begin van het pleidooi dat de grootste winst te behalen valt op de fietsveiligheid, ook ten aanzien van de ouderen. Daar richten mijn vragen zich op. Dat is een groeiende groep. Als we niks doen, is er een ruime verdubbeling in zicht. Daar maken we ons zorgen over. Dit is een maatregel die hierbij behulpzaam zou kunnen zijn. Wij puzzelen nog even op wat de oproep moet zijn. Ik hoor ook de collega's en ik hoor ook de Minister, dus ik zal geen algemene helmplicht voorstellen. Ik vind wel dat we moeten kijken hoe we specifiek voor kinderen en ouderen een stap verder kunnen gaan.

**De voorzitter:**

In het kader van de tijd: het was niet de bedoeling om dit debat langer te maken.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

O, sorry, dan begreep ik u helemaal verkeerd.

**De voorzitter:**

Als u daarmee instemt, ga ik proberen het samen te vatten. Ik kijk naar de Minister. Ik hoor mevrouw Van der Graaf zeggen: ik wil toch iets van ruimte voor een helmplicht. Ziet u daar ruimte voor als er een motie zou komen in die richting, voor specifieke doelgroepen? Als u zegt dat u het allemaal moet afwachten, dan zal dat leiden tot een tweeminutendebat, zodat mevrouw Van der Graaf ... Dat is een beetje waar ik naar zoek. Het is aan u.

**Minister Harbers:**

Ik heb ter voeding van het debat net al aangegeven dat helmplicht iets anders is dan helmdracht. Ook een gratis meegegeven helm kan in de schuur belanden. We weten dat er ook nog wel het nodige speelt rond het maatschappelijke draagvlak om die helm daadwerkelijk te gaan dragen.

Tegelijkertijd willen we dat wel stimuleren, dus mijn antwoord zou plenair hetzelfde zijn. Ik heb voor dit debat al aangekondigd, en in dit debat toegelicht, dat we aan twee dingen werken. Het ene is een meer uitgewerkt maatregelenpakket aan de hand van de SWOV-studie. Dat doen we met alle betrokken partners op het gebied van verkeersveiligheid. Het tweede is dat we een nieuw fietsveiligheidsplan willen maken, gebaseerd op vier pijlers, waar met name ouderen maar ook kinderen onderdeel van zijn. In dat kader betrekken wij al het vraagstuk wat wij kunnen doen om met name de genoemde kwetsbare groepen meer te stimuleren om een helm te dragen. Dus ik zou in overweging kunnen geven om ons even de tijd te geven om dit met alle betrokkenen verder uit te werken, want deze twee dingen komen vanzelf volgend jaar naar de Kamer. Dan zouden we het debat verder kunnen voeren over de vraag of het naar wens is, of het voldoende is en of het nog verdere aanscherping behoeft.

**De voorzitter:**

Helder. Ik kijk nog één keer naar mevrouw Van der Graaf. Is dat voldoende voor u als toezegging voor dit moment?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik zit nu een beetje in dubio. De Minister zegt: geef ons nog even de tijd. Maar ik zie ook dat er qua stimulans en stimulerende maatregelen nog te weinig actie is ondernomen en dat voorstellen die eerder zijn gedaan, eigenlijk nog niet tot uitvoering zijn gebracht. Dus dat is één ding. Ik ben de beroerdste niet, maar dit is waarschijnlijk het moment waarop ik moet aangeven of ik toch een tweeminutendebat wil. Ik wil dat dan toch doen, niet omdat ik erop zit te wachten om de Kameragenda ...

**De voorzitter:**

Helder, helder.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

... te vullen, maar omdat ik toch even ruggespraak wil houden met collega's: op welke vorm zouden we uit kunnen komen om de Minister nog iets meer in beweging te krijgen?

**De voorzitter:**

Helder. U heeft dat recht, dus dat staat hierbij genoteerd. De heer Koerhuis wil daar een vraag over stellen. Heel kort dan.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik had deze vraag eigenlijk voor de heer Madlener, want ik was in de veronderstelling dat de heer Madlener het zou doen, maar het is weinig productief om er de donderdagnacht voor het kerstreces te staan. Dus mijn vriendelijke verzoek is of het na het kerstreces kan worden ingepland.

**De voorzitter:**

Dat wilde ik voorstellen. Maar daar kom ik zo op. Ik ga eerst even de toezeggingen langs. Dit zijn toezeggingen die uiteindelijk in de vorm van een brief naar de Kamer worden verzonden.

- De Minister van Justitie en Veiligheid informeert de Kamer over het aantal boetes voor rijden zonder rijbewijs dat in 2021 aan minderjarigen is uitgedeeld, waarbij ook de lange wachttijden bij het CBR worden meegenomen. Dit is een toezegging aan mevrouw Van der Graaf.
- De Kamer wordt voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid en wegen door de Minister van Justitie en Veiligheid geïnformeerd over de stand van zaken rondom mededelingen aan het CBR. Dit is een toezegging aan mevrouw Dekker-Abdulaziz.

- De Minister informeert de Kamer rond de zomer over de uitwerking van de strategie met de sector over de helmplicht voor fietsers. Dit is een toezegging aan mevrouw Van der Graaf.
- De Minister informeert de Kamer na de zomer over de uitkomsten van het plan om de beginnersregeling effectiever te maken. Dit is een algemene toezegging.
- De Kamer wordt voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid en wegen geïnformeerd over de stappen die de Nederlandse Zorgautoriteit heeft ondernomen met betrekking tot de kosten voor de medische keuring. Dit is een toezegging aan mevrouw Dekker-Abdulaziz.
- De Minister informeert de Kamer over de mogelijkheden of onmogelijkheden van het eisen van een vog voor rijkschoolhouders. Dit is een toezegging aan de heer De Hoop.
- De Kamer wordt voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid en wegen geïnformeerd over het vraagstuk examenfraude bij het CBR, in overleg met de Minister van Justitie en Veiligheid. Dit is een toezegging aan de heer Koerhuis.
- En de laatste. De Minister stuurt de Kamer in het derde kwartaal 2023 het gehandicaptenvervoerkader, waarin ook de rijvaardigheid bij scootmobielen wordt meegenomen. Dat is een toezegging aan de heer Van der Molen.

Mevrouw Van der Graaf heeft een tweeminutendebat aangevraagd. Ik stel voor dat we dat na het reces inplannen. Dan zie ik nog een handje van de heer Alkaya. Gaat uw gang, meneer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

De Minister van Justitie en Veiligheid had ook toegezegd om met de handhavers, het OM en de politie in gesprek te gaan over de vraag of zij knelpunten ondervinden bij het in beslag nemen van telefoons na een ernstig ongeluk, om te kijken of die zijn gebruikt net voorafgaand aan het ongeluk.

De **voorzitter**:

Ja, herkenbaar. Die schrijven we op de toezeggingenlijst. Daarmee komen we aan het eind van dit commissiedebat, ruim op tijd. Ik dank de Minister, zijn staf, de Kamerleden, maar uiteraard ook de Griffie, links van mij, de ondersteuning, de bode en de Dienst Verslag en Redactie, en alle aanwezigen die het nog tot het eind hebben volgehouden. Hartelijk dank. Ik wens u een fijne avond.

Sluiting 20.33 uur.